

Il Codice Civile

Commentario

fondato da Piero Schlesinger
diretto da Francesco D. Busnelli

Andrea La Mattina

Del trasporto

Artt. 1678-1702



GIUFFRÈ EDITORE

Il Codice Civile

Commentario

fondato e già diretto da PIERO SCHLESINGER
continuato da FRANCESCO D. BUSNELLI

— *Ultimi volumi pubblicati* —

ANDREA LA MATTINA, *Del trasporto*
Artt. 1678-1702
p. XXVIII-350, 2018.

MICHELE TAMPONI, *Persone giuridiche*
Artt. 11-35
p. XXIV-538, 2018.

ILARIA GARACI, *La gestione d'affari altrui*
Artt. 2028-2032
p. XX-222, 2018.

LARA MODICA, *Del giuoco e della scommessa*
Artt. 1933-1935
p. XX-202, 2018.

MARCO CIAN, *Dell'azienda*
Art. 2555-2562
p. XXIV-290, 2018.

MAURIZIO FALSONE, *I rapporti di lavoro nelle imprese esercitate da enti pubblici*
Art. 2093
p. XXIV-292, 2018.

GIUSEPPE CONTE, *La formazione del contratto*
Artt. 1326-1330 e 1333-1335
p. XII-482, 2018.

MARIA CARMELA VENUTI, *I soggetti del pagamento*
Artt. 1188-1192
p. XXII-264, 2018.

FRANCESCA NADDEO, *Della tutela e dell'emancipazione*
Artt. 343-399
p. XXIV-524, 2018.

SILVIA VANONI, *Denuncia al tribunale*
Art. 2409
p. XXII-324, 2017.

ADRIANA ADDANTE, *Della mora del creditore*
Artt. 1206-1217
p. XXII-372, 2017.

ENRICO CAMILLERI, *Imputazione di pagamento - Datio in solutum - Quietanza*
Artt. 1193-1200
p. XXII-202, 2017.

GIUSEPPE WERTHER ROMAGNO, *Dello sconto bancario*
Artt. 1858-1860
p. XXII-272, 2017.

GIANFRANCO LIACE, *Dei titoli al portatore*
Artt. 2003-2007
p. XXII-144, 2017.

CHIARA TINCANI, *Del sequestro convenzionale*
Artt. 1798-1802
p. XX-146, 2017.

ATTILIO GUARNERI - DAVIDE TESSERA, *Dell'usufrutto, dell'uso e dell'abitazione*
Artt. 978-1026
p. XXVIII-1100, 2017.

RAFFAELE LENZI, *Simulazione*
Artt. 1414-1417
p. XX-192, 2017.

CRISTIANO CICERO, *Della comunione*
Artt. 1100-1116
p. XXII-158, 2017.

- Artt. 1-10
GUIDO ALPA - ANNA ANSALDO,
Le persone fisiche, seconda edizione
p. XVIII-472.
- Artt. 11-35
MICHELE TAMPONI, *Persone giu-
ridiche*
p. XXIV-538.
- Artt. 36-42
ROSANNA BREDA - LAURA
BUGATTI - VERONICA MONTA-
NI - GIULIO PONZANELLI, *Le
associazioni non riconosciute*, a cura di
Giulio Ponzanelli
p. XVIII-342.
- Artt. 43-47
ILARIA RIVA, *Domicilio e residenza*
p. XVIII-248.
- Artt. 74-78
ANNAMARIA GIULIA PARISI,
Della parentela e dell'affinità
p. XVI-246.
- Artt. 79-81
ARTURO MANIACI, *La promessa
di matrimonio*
p. XVI-184.
- Artt. 84-92
ANNAMARIA GIULIA PARISI,
*Delle condizioni necessarie per con-
trarre matrimonio*
p. XVIII-224.
- Artt. 117-123
ANNIBALE MARINI - ARNALDO
MORACE PINELLI, *Della nullità del
matrimonio*, tomo I
p. XIV-288.
- Artt. 128-129-bis
ANNIBALE MARINI, *Della nullità
del matrimonio*, tomo II
p. XVIII-104.
- Artt. 130-133
ROSSELLA FADDA, *Delle prove
della celebrazione del matrimonio*
p. XVIII-160.
- Artt. 143-148
MASSIMO PARADISO, *I rapporti
personali tra coniugi*, seconda edizione
p. XVIII-392.
- Art. 149 e L. 1° dicembre 1970, n. 898
GIOVANNI BONILINI - FERRUC-
CIO TOMMASEO, *Lo scioglimento
del matrimonio*, terza edizione
p. XXIV-1280.
- Artt. 150-158
EMIDIA ZANETTI VITALI, *La
separazione personale dei coniugi*
p. XVI-618.
- Artt. 159-166-bis
ENNIO RUSSO, *Le convenzioni ma-
trimoniali*
p. XXII-624.
- Artt. 167-171
TOMMASO AULETTA, *Il fondo
patrimoniale*
p. X-410.
- Artt. 177-179
ENNIO RUSSO, *L'oggetto della co-
munione legale e i beni personali*
p. XII-524.
- Artt. 215-219
GIACOMO OBERTO, *Il regime di
separazione dei beni tra coniugi*
p. XVIII-430.
- Artt. 230-bis
FRANCESCO PROSPERI, *Impresa
familiare*
p. XIV-394.
- Artt. 250-290
MASSIMO DOGLIOTTI, *La filia-
zione fuori del matrimonio*
p. XXIV-550.
- Artt. 291-314
MASSIMO DOGLIOTTI, *Adozione
di maggiorenni e minori*. L. 4 maggio
1983, n. 184 (Diritto del minore a una
famiglia)
p. XXII-964.

- Artt. 315-319
FRANCESCO RUSCELLO, *La potestà dei genitori*. Rapporti personali, seconda edizione
p. XIV-368.
- Artt. 320-323
FRANCESCO RUSCELLO, *La potestà dei genitori*. Rapporti patrimoniali
p. X-240.
- Artt. 324-329
FRANCESCO RUSCELLO, *La potestà dei genitori*. Usufrutto legale
p. XIV-300.
- Artt. 330-335
FRANCESCO RUSCELLO, *Responsabilità dei genitori*. I controlli
p. XVIII-278.
- Artt. 343-399
FRANCESCA NADDEO, *Della tutela e dell'emancipazione*
p. XXIV-524.
- Artt. 404-413
GIOVANNI BONILINI - FERRUCCIO TOMMASEO, *Dell'amministrazione di sostegno*
p. XVI-568.
- Artt. 414-432
EMILIO VITO NAPOLI, *L'infermità di mente, l'interdizione, l'inabilitazione*, seconda edizione riveduta e aggiornata
p. XIV-360.
- Artt. 433-448
CARLO ARGIROFFI, *Degli alimenti*
p. XII-256.
- Artt. 456-461
MARIO CALOGERO, *Disposizioni generali sulle successioni*
p. X-254.
- Artt. 462-466
UMBERTO SALVESTRONI, *Della capacità di succedere. Dell'indegnità*, seconda edizione riveduta ed aggiornata
p. XX-144.
- Artt. 470-483
MARILENA GORGONI, *Accettazione dell'eredità*. Disposizioni generali
p. XVIII-462.
- Artt. 519-527
VERA SCIARRINO - MICHELE RUVOLO, *La rinuncia all'eredità*
p. XII-342.
- Artt. 533-535
CRISTIANO CICERO - LUCA SITZIA, *Petizione di eredità*
p. XIV-216.
- Artt. 536-564
ANDREA BUCELLI, *Dei legittimari*
p. XXII-840.
- Artt. 565-586
ANTONIO ALBANESE, *Delle successioni legittime*
p. XX-680.
- Artt. 587-590
STEFANO DELLE MONACHE, *Testamento*. Disposizioni generali
p. XIV-300.
- Artt. 591-600 aggiornato al d.lgs. 154/2013 in materia di filiazione
ANDREA SASSI - STEFANIA STEFANELLI, *Incapacità testamentarie*
p. XVI-178.
- Artt. 633-648
NICOLA DI MAURO, *Delle disposizioni condizionali, a termine e modali*
p. XVIII-534.
- Artt. 649-673
GIOVANNI BONILINI, *Dei legati*, seconda edizione aggiornata e ampliata
p. XVI-524.
- Artt. 674-678
NICOLA DI MAURO, *Del diritto di accrescimento*
p. XVIII-326.
- Artt. 700-712
GIOVANNI BONILINI, *Degli esecutori testamentari*
p. XVIII-648.
- Artt. 737-756
ANTONIO ALBANESE, *Della collazione. Del pagamento dei debiti*
p. XX-496.

- Artt. 757-768
ANDREA MORA, *La divisione. Effetti, garanzie e impugnative*
p. XVI-238.
- Artt. 768-bis-768-octies
FABRIZIO VOLPE, *Patto di famiglia*
p. XXII-422.
- Artt. 769-809
ANTONIO PALAZZO, *Le donazioni*, seconda edizione
p. XVI-742.
- Artt. 810-821
CATERINA SGANGA, *Dei beni in generale*
p. XVIII-428.
- Artt. 822-830
EMILIO CASTORINA - GIUSEPPE CHIARA, *Beni pubblici*
p. XIV-420.
- Art. 831
ANDREA BETTETINI, *Gli enti e i beni ecclesiastici*, seconda edizione
p. XVIII-344.
- Artt. 832-833
CESARE SALVI, *Il contenuto del diritto di proprietà*
p. XII-150.
- Art. 834
LUCIO FRANCARIO, *Espropriazione per pubblico interesse*
p. XII-298.
- Artt. 846-868
ELOISA CRISTIANI - MARIARITA D'ADDEZIO - ELEONORA SIRSI, *Riordinamento della proprietà rurale, bonifica integrale, vincoli idrogeologici*
p. XX-582.
- Artt. 873-899
ROBERTO TRIOLA, *Delle distanze nelle costruzioni*
p. XVIII-346.
- Artt. 922-947
RAFFAELE TOMMASINI - ELENA LA ROSA, *I modi di acquisto della proprietà*
p. XXIV-456.
- Artt. 948-951
CARLO ARGIROFFI, *Delle azioni a difesa della proprietà*
p. XII-232.
- Artt. 952-956
ATTILIO GUARNERI, *La superficie*
p. XII-222.
- Artt. 978-1026
ATTILIO GUARNERI - DAVIDE TESSERA, *Dell'usufrutto, dell'uso e dell'abitazione*
p. XXVIII-1100.
- Artt. 1027-1099
ROBERTO TRIOLA, *Le servitù*
p. XXII-802.
- Artt. 1100-1116
CRISTIANO CICERO, *Della comunione*
p. XXII-158.
- Artt. 1117-1128
MICHELA CAVALLARO, *Il condominio negli edifici*
p. XVIII-332.
- Artt. 1138-1139
GAETANO EDOARDO NAPOLI, *Il regolamento di condominio e il rinvio alle norme sulla comunione*
p. XXII-450.
- Artt. 1140-1143
FRANCESCO ALCARO, *Il possesso*, seconda edizione
p. XVIII-232.
- Artt. 1153-1157
CARLO ARGIROFFI, *Del possesso di buona fede di beni mobili*
p. VI-234.
- Artt. 1158-1167
ALESSANDRO GALATI, *Dell'usucapione*
p. XVI-280.
- Artt. 1168-1172
ALBERTO GIUSTI - ANTONIO SCARPA, *Le azioni possessorie e di nunciazione*, seconda edizione
p. XVI-350.

- Artt. 1176-1179
GIANLUCA SICCHIERO, *Dell'adem-
pimento*
p. XX-382.
- Art. 1180
CLAUDIO TURCO, *L'adempimento
del terzo*
p. XII-236.
- Art. 1188-1192
MARIA CARMELA VENUTI, *I sog-
getti del pagamento*
p. XXII-264.
- Artt. 1193-1200
ENRICO CAMILLERI, *Imputazione
di pagamento - Datio in solutum - Quie-
tanza*
p. XXII-202.
- Artt. 1206-1217
ADRIANA ADDANTE, *Della mora
del creditore*
p. XXII-372.
- Artt. 1218-1222
GIOVANNA VISINTINI, *Inadempi-
mento e mora del debitore*, seconda
edizione
p. XIV-546.
- Art. 1227
VALERIA CAREDDA, *Concorso del
fatto colposo del creditore*
p. XX-196.
- Artt. 1228-1229
GRAZIA CECCHERINI, *Responsa-
bilità per fatto degli ausiliari. Clausole
di esonero da responsabilità*, seconda
edizione
p. XVIII-356.
- Artt. 1241-1252
ATTILIO GORASSINI - FEDERICA
TESCIONE, *Della compensazione*
p. XVIII-232.
- Artt. 1253-1255
CRISTIANO CICERO, *Confusione*
p. XVI-140.
- Artt. 1256-1259
ANTONIO DE MAURO, *Dell'impossibi-
lità sopravvenuta per causa non imputabile
al debitore*
p. XVI-202.
- Artt. 1260-1267
ANTONINO ASTONE, *Il trasferimento
del credito*
p. XVIII-344.
- Artt. 1268-1276
BIAGIO GRASSO, *Delegazione,
espromissione e acollo*
p. XVIII-144.
- Artt. 1292-1313
UBALDO LA PORTA, *Delle obbliga-
zioni in solido*
p. XVIII-346.
- Art. 1325
ENRICO DEL PRATO, *Requisiti del
contratto*
p. XIV-102.
- Art. 1326-1330 e 1333-1335
GIUSEPPE CONTE, *La formazione
del contratto*
p. XII-482.
- Art. 1331
ROCCO FAVALE, *Opzione*
p. XIV-178.
- Art. 1332
ALESSANDRO GNANI, *L'adesione
del terzo al contratto*
p. XVIII-220.
- Artt. 1337-1342
GUIDO PATTI - SALVATORE PATTI,
*Responsabilità precontrattuale e con-
tratti standard*
p. XII-510.
- Artt. 1346-1349
ENRICO GABRIELLI, *L'oggetto del
contratto*, seconda edizione
p. XXII-304.
- Art. 1350
SALVATORE SICA, *Atti che devono
farsi per iscritto*
p. XIV-480.
- Art. 1351
ROBERTO CALVO, *Contratto preli-
minare*
p. XX-212.
- Art. 1352
ANDREA RENDA, *Forme conven-
zionali*
p. XX-566.

- Artt. 1362-1371
LINA BIGLIAZZI GERI, *L'interpretazione del contratto*, Ristampa con prefazione, note di aggiornamento e bibliografia a cura di Valentina Calderai
p. XXVI-442.
- Artt. 1372-1373
MASSIMO FRANZONI, *Degli effetti del contratto*. Volume I - Efficacia del contratto e recesso unilaterale, seconda edizione
p. XVIII-440.
- Artt. 1374-1381
MASSIMO FRANZONI, *Degli effetti del contratto*. Volume II - Integrazione del contratto. Suoi effetti reali e obbligatori, seconda edizione
p. XVIII-544.
- Artt. 1382-1384
SILVIO MAZZARESE, *Clausola penale*
p. XIV-650.
- Artt. 1385-1386
SILVIO MAZZARESE - IGNAZIO TARDIA, *Caparra*
p. XVIII-418.
- Artt. 1387-1400
VALERIA DE LORENZI, *La rappresentanza*
p. XVIII-524.
- Artt. 1401-1405
RAFFAELE CARAVAGLIOS, *Il contratto per persona da nominare*, seconda edizione a cura di Mauro Pennasilico
p. XVIII-276.
- Artt. 1406-1410
RENATO CLARIZIA, *La cessione del contratto*, seconda edizione
p. XII-176.
- Artt. 1411-1413
LUCIO V. MOSCARINI, *Il contratto a favore di terzi*, seconda edizione
p. XIV-194.
- Artt. 1414-1417
RAFFAELE LENZI, *Simulazione*
p. XX-192.
- Artt. 1418-1423
VINCENZO FRANCESHELLI, *Nullità del contratto*
p. XXVIII-402.
- Art. 1424
GIUSEPPE GIAIMO, *Conversione del contratto nullo*
p. XIV-150.
- Artt. 1425-1426
MASSIMO FRANZONI, *Dell'annullabilità del contratto*, seconda edizione
p. XII-228.
- Artt. 1427-1433
CARLO ROSSELLO, *L'errore nel contratto*
p. XVIII-236.
- Artt. 1434-1438
ALBERTO FIGONE, *La violenza*
p. XII-180.
- Artt. 1441-1446
RAFFAELE TOMMASINI - ELENA LA ROSA, *Dell'azione di annullamento*
p. XIV-260.
- Artt. 1447-1452
MATTEO DE POLI, *Rescissione del contratto*
p. XVIII-348.
- Artt. 1453-1459
GIANLUCA SICCHIERO, *La risoluzione per inadempimento*
p. XVI-872.
- Artt. 1460-1462
ALBERTO MARIA BENEDETTI, *Le autodifese contrattuali*
p. XVI-150.
- Artt. 1463-1466
FRANCESCO DELFINI, *Dell'impossibilità sopravvenuta*
p. XVI-180.
- Artt. 1467-1469
CARLO G. TERRANOVA, *L'eccessiva onerosità nei contratti*
p. XVI-274.
- Artt. 1469-bis-1469-sexies
GUIDO ALPA e SALVATORE PATTI, *Clausole vessatorie nei contratti del consumatore*
p. XX-1232.
- Art. 1470
ENNIO RUSSO, *Vendita e consenso traslativo*
p. XVI-394.

- Artt. 1471-1482
ENNIO RUSSO, *Della vendita - Disposizioni generali - Delle obbligazioni del venditore*
p. XVIII-260.
- Artt. 1483-1489
ENNIO RUSSO, *L'evizione*
p. XX-294, 2015.
- Artt. 1490-1499
BARBARA AGOSTINIS, *La garanzia per i vizi della cosa venduta. Le obbligazioni del compratore*
p. XVI-258.
- Artt. 1500-1509
ANGELO LUMINOSO, *La vendita con riscatto*
p. XIV-492.
- Artt. 1510-1536
FERNANDO BOCCHINI, *La vendita di cose mobili*, seconda edizione riveduta ed ampliata con il D.Lgs. 2 febbraio 2002, n. 24
p. XXII-864.
- Artt. 1537-1541
ANTONIO MUSIO, *Della vendita di cose immobili*
p. XVIII-200.
- Artt. 1542-1547
FERNANDO GRECO, *La vendita di eredità*
p. XVI-124.
- Artt. 1556-1558
GUIDO BISCONTINI, *Del contratto estimatorio*
p. XIV-234.
- Artt. 1571-1606
VINCENZO CUFFARO - ROBERTO CALVO - ALESSANDRO CIATTI, *Della locazione. Disposizioni generali*
p. XX-420.
- Artt. 1628-1654
GIUSEPPE BIVONA, *Affitto di fondi rustici. Affitto a coltivatore diretto*
p. XVI-454.
- Artt. 1678-1702
ANDREA LA MATTINA, *Del trasporto*
p. XXVIII-350.
- Artt. 1703-1709
GIOVANNI DI ROSA, *Il mandato*, tomo I
p. XIV-188.
- Artt. 1710-1730
GIOVANNI DI ROSA, *Il mandato*, tomo II
p. XX-236.
- Artt. 1731-1736
MARIANO ROBLES, *Il contratto di commissione*
p. XX-354.
- Artt. 1737-1741
VALENTINA VINCENZA CUOCCI, *Della spedizione*
p. XXII-218.
- Artt. 1742-1753
EUGENIO SARACINI - FRANCO TOFFOLETTO, *Il contratto d'agenzia*, quarta edizione
p. XXIV-640.
- Artt. 1754-1765
SANDRO NARDI, *La mediazione*
p. XXII-296.
- Artt. 1766-1797
ANTONINO SCALISI, *Il contratto di deposito*
p. XVIII-480.
- Artt. 1798-1802
CHIARA TINCANI, *Del sequestro convenzionale*
p. XX-146.
- Artt. 1803-1812
FRANCESCO SCAGLIONE, *Il comodato*
p. XIV-196.
- Artt. 1839-1841
GIANFRANCO LIACE, *Del servizio bancario delle cassette di sicurezza*
p. XIV-188.
- Artt. 1842-1845
RAFFAELE TETI, *Dell'apertura di credito bancario*
p. XII-222.

- Artt. 1852-1857
VITTORIO SANTORO, *Il conto corrente bancario*
p. X-282.
- Artt. 1858-1860
GIUSEPPE WERTHER ROMAGNO, *Dello sconto bancario*
p. XXII-272.
- Artt. 1882-1903
ANGELO BRACCIODIETA, *Il contratto di assicurazione*. Disposizioni generali
p. XVIII-220.
- Artt. 1904-1918
ENRICO BOTTIGLIERI, *Dell'assicurazione contro i danni*
p. XVI-372.
- Artt. 1919-1927
SILVIA BARISON - MARIA GAGLIARDI, *Dell'assicurazione sulla vita*
p. XVI-170.
- Artt. 1933-1935
LARA MODICA, *Del giuoco e della scommessa*
p. XX-202.
- Artt. 1958-1959
DARIO SCARPA, *Il mandato di credito*
p. XXII-284.
- Artt. 1960-1964
CRISTIANO CICERO, *Anticresi*
p. XII-142.
- Artt. 1987-1991
ANDREA D'ANGELO, *Le promesse unilaterali*
p. XIV-860.
- Artt. 1992-2002
MARCO MILLI, *Titoli di credito*. Disposizioni generali
p. XVIII-216.
- Artt. 2003-2007
GIANFRANCO LIACE, *Dei titoli al portatore*
p. XXII-144.
- Artt. 2008-2020
GIULIO PARTESOTTI, *I titoli all'ordine*, terza edizione, aggiornamento a cura di Alberto Urbani e Andrea Minto
p. XXII-377.
- Artt. 2021-2027
DARIO SCARPA, *Titoli nominativi*
p. XXIV-586.
- Artt. 2028-2032
ILARIA GARACI, *La gestione d'affari altrui*
p. XX-222.
- Art. 2034
FULVIO GIGLIOTTI, *Del pagamento dell'indebito*. Obbligazioni naturali
p. XVIII-384.
- Art. 2035
FULVIO GIGLIOTTI, *Prestazione contraria al buon costume*
p. XX-324.
- Artt. 2041-2042
PAOLO GALLO, *Arricchimento senza causa*
p. X-170.
- Artt. 2044-2048
MARCO COMPORTI, *Fatti illeciti: le responsabilità presunte*, seconda edizione
p. XVIII-348.
- Artt. 2049-2053
MARCO COMPORTI, *Fatti illeciti: le responsabilità oggettive*
p. XVI-458.
- Art. 2055
ALESSANDRO GNANI, *La responsabilità solidale*
p. XIV-350.
- Art. 2059
MARIA ASTONE, *Danni non patrimoniali*
p. XVIII-282.
- Art. 2086
VINCENZO FERRANTE, *Direzione e gerarchia nell'impresa (e nel lavoro pubblico privatizzato)*
p. XVIII-194, 2012.

- Art. 2087
PASQUALINO ALBI, *Adempimento dell'obbligo di sicurezza e tutela della persona*
p. XVI-366.
- Art. 2093
MAURIZIO FALSONE, *I rapporti di lavoro nelle imprese esercitate da enti pubblici*
p. XXIV-292.
- Artt. 2094-2095
PIETRO ICHINO, *Il lavoro subordinato: definizione e inquadramento*
p. XVI-420.
- Artt. 2096-2097
PIER ANTONIO VARESI - MASSIMO ROCCELLA, *Le assunzioni. Prova e termine nei rapporti di lavoro*
p. VIII-280.
- Art. 2098
MARIO NAPOLI - ANTONELLA OCCHINO - MATTEO CORTI, *I servizi per l'impiego*
p. XVIII-330.
- Artt. 2099-2102
LUIGI ANGIELLO, *La retribuzione*, seconda edizione
p. XII-264.
- Art. 2103
MARINA BROLLO, *La mobilità interna del lavoratore. Mutamento di mansioni e trasferimento*
p. XII-674.
- Art. 2104
CARLO CESTER - MARIA GIOVANNA MATTAROLO, *Diligenza e obbedienza del prestatore di lavoro*
p. XII-618.
- Art. 2105
MARIA GIOVANNA MATTAROLO, *Obbligo di fedeltà del prestatore di lavoro*
p. X-274.
- Art. 2106
SANDRO MAINARDI, *Il potere disciplinare nel lavoro privato e pubblico*
p. XVI-644.
- Artt. 2107-2109
PIETRO ICHINO - LUCIA VALENTE, *L'orario di lavoro e i riposi*, seconda edizione interamente riveduta e aggiornata
p. XXIV-496.
- Artt. 2110-2111
RICCARDO DEL PUNTA, *La sospensione del rapporto di lavoro. Malattia, infortunio, maternità, servizio militare*
p. XII-852.
- Art. 2112
ROBERTO ROMELI, *Il rapporto di lavoro nel trasferimento dell'azienda*
p. X-252.
- Art. 2113
PASQUALINO ALBI, *La dismissione dei diritti del lavoratore*
p. XX-292.
- Artt. 2114-2117
ALBERTO AVIO, *Della previdenza e dell'assistenza*
p. XVIII-232.
- Artt. 2120-2122
GIUSEPPE SANTORO-PASSARELLI, *Il trattamento di fine rapporto*
p. XIV-176.
- Art. 2123
MAURIZIO CINELLI, *La previdenza complementare*
p. XX-860.
- Art. 2125
ALESSANDRO BOSCATI, *Patto di non concorrenza*
p. XIV-322.
- Art. 2126
PIERA CAMPANELLA, *Prestazione di fatto e contratto di lavoro*
p. XXVI-342.
- Art. 2127
MARIA TERESA CARINCI, *La fornitura di lavoro altrui. Interposizione, comando, lavoro temporaneo, lavoro negli appalti*
p. XVI-640.

- Art. 2128
LUCA NOGLER, *Lavoro a domicilio*
p. XII-668.
- Artt. 2130-2134
MAURIZIO SALA CHIRI, *Il tirocinio*,
seconda edizione
p. XVIII-364.
- Artt. 2135-2140
ROSALBA ALESSI - PISCIOTTA GIU-
SEPPINA, *L'impresa agricola*, seconda
edizione
p. XX-398.
- Artt. 2188-2202
GIUSEPPE RAGUSA MAGGIORE,
Il registro delle imprese, terza edizione
p. XXIV-534.
- Artt. 2222-2228
GIOVANNI GIACOBBE - DANIELA
GIACOBBE, *Il lavoro autonomo*. Con-
tratto d'opera, seconda edizione aggior-
nata a cura di Pietro Virgadamo
p. XIV-304.
- Artt. 2229-2238
GIUSEPPE MUSOLINO, *Contratto
d'opera professionale*, seconda edizione
p. XXIV-804.
- Artt. 2240-2246
FRANCESCO BASENGHI, *Il lavoro
domestico*
p. XIV-404.
- Artt. 2247-2250
VINCENZO BUONOCORE, *Le so-
cietà*. Disposizioni generali
p. XIV-334.
- Artt. 2291-2312
VINCENZO BUONOCORE, *Società
in nome collettivo*
p. XVI-536.
- Artt. 2325-2341
FRANCESCO GALGANO, *Le società
per azioni*. Principi generali
p. XIV-478.
- Artt. 2342-2345
FABRIZIO DI GIROLAMO, *I confe-
rimenti nelle società per azioni*. Acquisti
"pericolosi" - Prestazioni accessorie,
seconda edizione
p. XX-616.
- Artt. 2346-2356
CARLO ANGELICI, *Della società per
azioni, Le azioni*
p. XII-440.
- Artt. 2397-2408
GUIDO U. TEDESCHI, *Il collegio sin-
dacale*
p. X-474.
- Art. 2409
SILVIA VANONI, *Denuncia al tribu-
nale*
p. XXII-324.
- Artt. 2437-2437-sexies
LORENZO DELLI PRISCOLI, *Delle
modificazioni dello statuto*. Diritto di
recesso
p. XIV-210.
- Artt. 2445-2447
MARCO VENTORUZZO - GIULIO
SANDRELLI, *Riduzione del capitale
sociale*
p. XVI-159.
- Artt. 2447-bis-2447-decies
RENATO SANTAGATA, *Dei patri-
moni destinati ad uno specifico affare*
p. XX-544.
- Artt. 2462-2483
GIUSEPPE ZANARONE, *Della socie-
tà a responsabilità limitata*, tomo I e II
p. XXII-1930.
- Artt. 2498-2500-novies
ORESTE CAGNASSO - ALESSAN-
DRA BONFANTE, *La trasformazione*,
seconda edizione
p. XX-352.
- Artt. 2507-2510
CLAUDIO BISCARETTI DI RUFFÀ -
EDOARDO GAMBARO, *Delle Socie-
tà costituite all'estero*
p. XVIII-162.

- Artt. 2511-2548
AMEDEO BASSI, *Delle imprese cooperative e delle mutue assicuratrici*
p. XX-964.
- Artt. 2549-2554
GIANNI MIGNONE, *L'associazione in partecipazione*
p. XVIII-756.
- Artt. 2555-2562
MARCO CIAN, *Dell'azienda*
p. XXIV-290.
- Artt. 2575-2583
VITTORIO M. DE SANCTIS, *Il diritto di autore*. Del diritto di autore sulle opere dell'ingegno letterarie e artistiche
p. XVI-400.
- Artt. 2584-2594
VINCENZO DI CATALDO, *I brevetti per invenzione e per modello di utilità - I disegni e modelli*, terza edizione
p. XVI-336.
- Art. 2597
LUCA NIVARRA, *La disciplina della concorrenza: il monopolio*
p. X-266.
- Artt. 2598-2601
GUSTAVO GHIDINI, *Della concorrenza sleale*
p. XIV-492.
- Artt. 2643-2645-bis
FRANCESCO GAZZONI, *La trascrizione immobiliare*, tomo I, seconda edizione
p. XII-774.
- Art. 2645-quater
BARBARA MASTROPIETRO, *Trascrizione di atti costitutivi di vincolo*
p. XVI-164.
- Artt. 2646-2651
FRANCESCO GAZZONI, *La trascrizione immobiliare*, tomo II
p. X-278.
- Artt. 2652-2653
GIAMPAOLO FREZZA, *Trascrizione delle domande giudiziali*
p. XXII-510.
- Artt. 2654-2682
GIAMPAOLO FREZZA, *Annotazioni. Cancellazioni - Titolo e nota di trascrizione - Formalità e procedimento*
p. XXVI-564.
- Artt. 2727-2729
MICHELE DE MARIA, *Delle pre-sunzioni*
p. XIV-228.
- Artt. 2740-2744
LELIO BARBIERA, *Responsabilità patrimoniale*. Disposizioni generali, seconda edizione
p. XVI-366.
- Artt. 2751-2769
GERARDO VILLANACCI, *Dei privilegi sui mobili*
p. XX-388.
- Artt. 2770-2776
PIETRO VIRGADAMO, *Dei privilegi sopra gli immobili*
p. XXII-262.
- Artt. 2826-2851
CRISTIANO CICERO, *Iscrizione e rinnovazione ipotecaria*
p. XIV-230.
- Artt. 2912-2918
ANGELO BONSIGNORI, *Gli effetti del pignoramento*
p. X-150.
- Artt. 2919-2929
ANGELO BONSIGNORI, *Effetti della vendita forzata e dell'assegnazione*
p. VIII-320.
- Artt. 2934-2940
PAOLO VITUCCI - FEDERICO ROSELLI, *La prescrizione*, tomo I, seconda edizione a cura di Federico Roselli
p. XVIII-298.
- Artt. 2941-2963
PAOLO VITUCCI (a cura di), *La prescrizione*, tomo II, seconda edizione a cura di Saverio Ruperto
p. XVIII-398.

ARCHIVIO DEL COMMENTARIO

Artt. 810-821

OBERDAN TOMMASO SCOZZA-
FAVA, *Dei beni*
p. XII-218, 1999.

Artt. 934-938

MASSIMO PARADISO, *L'accessione
al suolo*
p. XII-312.

Artt. 1754-1765

ANNIBALE MARINI, *La mediazione*
p. XII-196, 1992.

Artt. 1138-1139

EMILIO VITO NAPOLI - GAETANO
EDOARDO NAPOLI, *Il regolamento
di condominio*
p. XX-450, 2011.

Art. 2113

GIUSEPPE PERA, *Le rinunce e le
transazioni del lavoratore*
p. VIII-132, 1990.

Per informazioni e acquisti

Dott. A. Giuffrè Editore S.p.A. - Via Busto Arsizio, 40 - 20151 Milano
Tel. 02/380.892.90 - Fax 02/380.095.82
<http://www.giuffre.it>

Centri di documentazione e di distribuzione Giuffrè

Il Codice Civile **Commentario**

fondato e già diretto da Piero Schlesinger
continuato da Francesco Donato Busnelli

Artt. 1678-1702



GIUFFRÈ EDITORE

Andrea La Mattina

Del trasporto



GIUFFRÈ EDITORE

COMITATO DEI REFEREE

Pietro Abbadessa - Franco Anelli - Luigi Balestra - Alessandra Bellelli
Giovanni Bonilini- Francesco Bove - Roberto Calvo - Carmela Camardi
Vincenzo Cariello - Brunetto Carpino - Maria Vita De Giorgi
Raffaele De Luca Tamajo - Enrico Del Prato - Giovanni Di Rosa
Pasquale Femia - Gilda Ferrando - Massimo Franzoni - Giovanni Furgiuele
Antonio Gambaro - Alberto Gambino - Aurelio Gentili
Francesca Giardina - Attilio Gorassini - Marilena Gorgoni
Angelo Luminoso - Sergio Menchini - Paolo Montalenti
Andrea Nicolussi - Luca Nogler - Fabio Padovini - Antonio Palazzo
Massimo Paradiso - Adalberto Perulli - Giulio Ponzanelli - Duccio Regoli
Roberto Sacchi - Giuseppe Vettori - Roberto Weigmann - Carlo Zoli

Secondo i più aggiornati criteri per la valutazione giuridica,
gli originali possono essere sottoposti al parere di un referee.
In tal caso si dà atto del referaggio sul retrofrontespizio dell'opera

Il presente volume è stato sottoposto a referaggio

© Copyright Dott. A. Giuffrè Editore, S.p.A. Milano - 2018

La traduzione, l'adattamento totale o parziale, la riproduzione con qualsiasi mezzo (compresi i microfilm, i film, le fotocopie), nonché la memorizzazione elettronica, sono riservati per tutti i Paesi.

Stampato da Galli Edizioni S.r.l. - Varese

*A "i Miei",
di ieri, di oggi, di domani*

Tre “Leitmotive” percorrono questo volume del Commentario.

In primo luogo, l'internazionalità e la specialità del contratto di trasporto e il ruolo del “diritto comune” nella disciplina del fenomeno: il rilievo delle norme del codice civile sul contratto di trasporto può essere compreso soltanto alla luce della loro collocazione nel sistema delle fonti internazionali e interne in materia di trasporto. Tale collocazione, ben lungi dallo svilire queste norme, evidenzia che esse non soltanto “integrano” il diritto speciale, ma ne rappresentano un insostituibile “armamentario” giuridico di sottofondo, necessario al fine di costruire un vero e proprio “sistema” del diritto dei trasporti, che aspira (e che concretamente tende) all'uniformità della disciplina giuridica, senza considerare le tradizionali distinzioni tra le modalità di trasporto (marittimo, aereo, per acque interne, ferroviario, su gomma, etc...) e le relative corrispondenti norme speciali.

In secondo luogo, la circostanza che — nonostante la diversità delle “regole” applicative — il legislatore del codice civile abbia creato con le norme in commento un vero e proprio sistema della responsabilità del vettore, dotato di “principi” comuni al trasporto di persone come al trasporto di cose, che sono riconducibili al modello di responsabilità per “rischio di impresa” e nell'ambito dei quali viene tendenzialmente a perdersi il rilievo della distinzione tra responsabilità contrattuale e responsabilità extracontrattuale.

In terzo luogo, l'(apparente) ossimoro della strumentalità e autonomia del contratto di trasporto di cose: l'operazione di trasporto è nella maggior parte dei casi strumentale ad altra operazione di scambio ed è sempre, comunque, strumentale al soddisfacimento

degli interessi del mittente e, poi, del destinatario. Nonostante ciò, la disciplina del contratto di trasporto è autonoma rispetto a quella delle operazioni cui è, per così dire, “ancillare”, e il soddisfacimento degli interessi di mittente e destinatario rispetto al vettore riposa unicamente nei rimedi previsti in tema di contratto di trasporto (diritti di contrordine, regolamentazione degli impedimenti all’esecuzione e alla riconsegna delle merci, passaggio delle merci nella disponibilità del destinatario ed esercizio delle azioni risarcitorie per perdita o avaria delle merci), e ciò fermo restando il rilievo applicativo della disciplina dei titoli rappresentativi delle merci (aspetto, questo, invero pur sempre strettamente connesso al fenomeno trasportistico, posto che tale tipologia di titoli di credito ha caratteristiche sue proprie, fortemente influenzate dal contratto di trasporto).

Queste “idee tematiche” ricorrenti hanno potuto emergere attraverso un’analisi del dato normativo (e delle relative applicazioni giurisprudenziali e interpretazioni della dottrina), la quale, se, da un lato, consente di sottolineare la “permeabilità” del contratto di trasporto rispetto al diritto civile, dall’altro lato, permette di confermare la specialità della materia e la costante necessità di adattare — con opportune variazioni — gli istituti di “parte generale” alle peculiari esigenze del fenomeno in esame (in proposito si veda — quale esempio paradigmatico — quanto emerso in sede di commento all’art. 1689 c.c.).

* * *

Questo libro non avrebbe potuto essere compiuto senza l’immenso affetto e la grande pazienza dei miei genitori, di mia moglie Francesca (cui sono debitore anche per utili spunti e commenti) e dei miei figli, Niccolò ed Elena, che mi hanno tutti costantemente illuminato con il loro sorriso durante la stesura. A loro — e a quanti altri ho la fortuna di poter considerare come “i Miei” — dedico questo lavoro.

La redazione del libro si è inoltre giovata dell’aiuto di molte persone che mi hanno offerto importanti contributi volti alla maturazione delle idee qui esposte o che, comunque, mi hanno altrimenti supportato nel corso del tempo; a costoro, che in questa sede non mi è possibile indicare singolarmente, va la mia più profonda gratitudine. Devo, però, un ringraziamento del tutto particolare ad Alfredo

Dani, per l'attenta rilettura critica del testo e per il tempo che mi ha dedicato nel confrontarci su varie importanti questioni interpretative.

Genova, 17 febbraio 2018

A.L.M.

INDICE

<i>Preludio</i>	XIX
---------------------------	-----

CAPO VIII: DEL TRASPORTO

SEZIONE I: DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 1678 (*Nozione*)

Art. 1679 (*Pubblici servizi di linea*)

Art. 1680 (*Limiti di applicabilità delle norme*)

1. Il contratto di trasporto nel sistema delle fonti. Dimensione “internazionale” e prevalente rilievo del diritto materiale uniforme	11
2. (<i>Segue</i>) Rilievo residuale delle norme di diritto internazionale privato in materia di contratto di trasporto	18
3. “Specialità” del codice della navigazione e applicabilità al contratto di trasporto delle norme di diritto comune. Centralità sistematica dell’art. 1680 c.c.	22
4. Nozione di “contratto di trasporto” e sua natura giuridica	29
5. (<i>Segue</i>) Distinzione da altri istituti	31
6. Forma e conclusione del contratto di trasporto	40
7. Autonomia privata e pubblici servizi di linea	43
8. Oggetto dell’obbligo (di risultato) del vettore e principi generali in tema di responsabilità nel trasporto	47
9. Il trasporto multimodale, il “diritto dei trasporti” e il codice civile	53

SEZIONE II: DEL TRASPORTO DI PERSONE

Art. 1681 (*Responsabilità del vettore*)

1. Il passeggero quale “parte debole” del contratto di trasporto di persone: significato e limiti di un approccio interpretativo 73
2. La conclusione del contratto di trasporto di passeggeri e il limite spazio-temporale della responsabilità del vettore. 76
3. La responsabilità del vettore nel trasporto di persone. L’art. 1681, comma 1, c.c. tra “duplicità” e “unitarietà”. 77
4. (*Segue*) L’inadempimento e il ritardo 79
5. (*Segue*) I sinistri che colpiscono la persona e i bagagli del passeggero. 81
6. (*Segue*) Nullità delle clausole di limitazione della (o di esonero dalla) responsabilità del vettore per i sinistri del passeggero 92
7. Il danno risarcibile e il superamento del concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale 93
8. La responsabilità del vettore nel trasporto di passeggeri gratuito, “di cortesia” e “non consentito” 101

Art. 1682 (*Responsabilità del vettore nei trasporti cumulativi*)

1. Nozione di trasporto cumulativo di persone e differenze rispetto al trasporto con “subtrasporto” e al c.d. trasporto “cumulato” (o “multiplo”) 111
2. La responsabilità del vettore nel trasporto cumulativo di persone: necessità di una “scomposizione di piani”. 113

SEZIONE III: DEL TRASPORTO DI COSE

Art. 1683 (*Indicazioni e documenti che devono essere forniti al vettore*)**Art. 1684** (*Lettera di vettura e ricevuta di carico*)

1. La conclusione del contratto di trasporto di cose, la consegna dei beni da trasportare e gli altri obblighi di cooperazione del mittente prodromici all’esecuzione del trasporto 123
2. (*Segue*) Le indicazioni che il mittente deve fornire al vettore e l’emissione della lettera di vettura 125
3. (*Segue*) I documenti che il mittente deve (eventualmente) fornire al vettore 128
4. La responsabilità del mittente per l’inadempimento ai propri obblighi di cooperazione 129

5. L'emissione da parte del vettore del duplicato della lettera di vettura o della ricevuta di carico. Natura giuridica e funzioni di tali documenti di trasporto. 134
6. (*Segue*) L'inserimento della clausola "all'ordine" e la circolazione del duplicato della lettera di vettura e della ricevuta di carico come titoli di credito rappresentativi delle merci. Rinvio all'art. 1691 c.c. 137

Art. 1685 (*Diritti del mittente*)

Art. 1686 (*Impedimenti e ritardi nell'esecuzione del trasporto*)

1. I poteri del mittente di incidere unilateralmente sul contratto di trasporto: diritti di contrordine *ex art.* 1685, comma 1, c.c. e istruzioni *ex art.* 1686, comma 1, c.c. 143
2. I diritti di contrordine del mittente, la loro natura giuridica e le conseguenze derivanti dal loro esercizio. 145
3. (*Segue*) I limiti all'esercizio dei diritti di contrordine da parte del mittente: documenti di trasporto e posizione del destinatario 149
4. Impedimenti e ritardi nell'esecuzione del trasporto: diritti e obblighi del vettore 154

Art. 1687 (*Riconsegna delle merci*)

Art. 1688 (*Termine di resa*)

1. Il momento estintivo delle obbligazioni del vettore: la riconsegna delle merci al destinatario come fattispecie "a formazione progressiva" . . . 163
2. Il luogo, il termine e le modalità della messa a disposizione delle merci. L'(eventuale) avviso di arrivo 165
3. L'esibizione della lettera di vettura 169

Art. 1689 (*Diritti del destinatario*)

1. I diritti del destinatario verso il vettore: il contratto di trasporto come contratto a favore di terzo. Impostazione del problema e critiche . . . 173
2. (*Segue*) Superamento delle critiche, peculiare disciplina del contratto di trasporto e "specialità" della materia. 180
3. Gli oneri gravanti sul destinatario per l'esercizio dei diritti nascenti dal contratto di trasporto 187
4. I diritti del destinatario e la posizione del mittente relativamente agli eventuali inadempimenti del vettore 191

Art. 1690 (*Impedimenti alla riconsegna*)

1. Impedimenti alla riconsegna previsti dal primo comma dell'art. 1690 c.c.: irreperibilità del destinatario e rifiuto o ritardo del destinatario di effettuare la richiesta di riconsegna. Rinvio all'art. 1686 c.c. 199
2. Impedimenti alla riconsegna previsti dal secondo comma dell'art. 1690 c.c.: controversie successive alla richiesta di riconsegna e ritardi nella ricezione delle cose trasportate da parte del destinatario. Deposito liberatorio *ex art.* 1514 c.c. e vendita *ex art.* 1515 c.c. per conto dell'avente diritto 202

Art. 1691 (*Lettera di vettura o ricevuta di carico all'ordine*)

1. Il duplicato della lettera di vettura e la ricevuta di carico muniti di clausola "all'ordine" e la loro circolazione come titoli di credito rappresentativi delle merci 207
2. La restituzione del titolo al vettore al momento della riconsegna delle merci. 213

Art. 1692 (*Responsabilità del vettore nei confronti del mittente*)

1. La responsabilità del vettore per inadempimento all'obbligo di non consegnare le merci in mancanza della riscossione da parte del destinatario dei crediti derivanti dal trasporto e degli assegni da cui le merci sono gravate (o in mancanza del deposito delle somme controverse) 217
2. L'azione del vettore verso il destinatario 221

Art. 1693 (*Responsabilità per perdita e avaria*)**Art. 1694** (*Presunzioni di fortuito*)**Art. 1695** (*Calo naturale*)**Art. 1696** (*Calcolo del danno in caso di perdita o avaria*)**Art. 1697** (*Accertamento della perdita e dell'avaria*)**Art. 1698** (*Estinzione dell'azione nei confronti del vettore*)

1. L'"unitarietà" dell'obbligo (di risultato) del vettore e il "duplice" regime di responsabilità previsto dal codice civile 235

2.	La responsabilità per il ritardo (e per l'inesecuzione del trasporto) e l'applicazione dei principi generali in materia di inadempimento	237
3.	La responsabilità per perdita o avaria delle merci. I principi del "receptum", il loro fondamento storico e la loro perdurante "efficienza" . . .	242
4.	Il limite spazio-temporale dell'obbligo del vettore, l'onere probatorio gravante sul soggetto interessato al carico per fare valere la responsabilità del vettore e i termini e le modalità per evitare l'estinzione delle azioni risarcitorie	253
5.	Gli "eventi esonerativi" della responsabilità del vettore. La prova del nesso di causalità tra tali eventi e la perdita o l'avaria delle merci trasportate.	262
6.	(Segue) Il caso fortuito e le presunzioni convenzionali di fortuito . . .	264
7.	(Segue) La natura e i vizi delle merci trasportate. L'ipotesi del calo naturale	273
8.	(Segue) Il fatto del mittente (rinvio) e il fatto del destinatario; il difetto di imballaggio delle merci trasportate	275
9.	Il danno risarcibile. La responsabilità del vettore quale responsabilità "oggettivamente predeterminata"	277
10.	(Segue) La responsabilità del vettore quale responsabilità "limitata" (e "assicurata") e l'inammissibilità del concorso tra azione contrattuale ed extracontrattuale.	282
11.	(Segue) La inderogabilità del limite del debito a sfavore del soggetto interessato al carico	291
12.	(Segue) La decadenza del vettore dal beneficio del limite del debito . .	292

Art. 1699 (*Trasporto con rispedizione della merce*)

Art. 1700 (*Trasporto cumulativo*)

Art. 1701 (*Diritto di accertamento dei vettori successivi*)

Art. 1702 (*Riscossione dei crediti da parte dell'ultimo vettore*)

1.	La cooperazione tra vettori nel trasporto di cose: elementi definitori dei contratti tipizzati dal codice civile e degli schemi negoziali più frequentemente adottati nella prassi degli operatori commerciali. In particolare, il "subtrasporto"	307
2.	(Segue) La difficoltà di inquadramento delle fattispecie concrete . . .	312
3.	Il trasporto con rispedizione della merce e l'assunzione da parte del vettore originario degli obblighi dello spedizioniere	314
4.	Il trasporto cumulativo e la responsabilità solidale "aggravata" dei vettori coinvolti	316

INDICI

<i>Indice bibliografico</i>	325
<i>Indice analitico</i>	345

CAPO VIII
DEL TRASPORTO

SEZIONE I
DISPOSIZIONI GENERALI

ART. **1678**

NOZIONE

Col contratto di trasporto il vettore si obbliga, verso corrispettivo, a trasferire persone o cose da un luogo a un altro.

PUBBLICI SERVIZI DI LINEA

Coloro che per concessione amministrativa esercitano servizi di linea per il trasporto di persone o di cose sono obbligati ad accettare le richieste di trasporto che siano compatibili con i mezzi ordinari dell'impresa, secondo le condizioni generali stabilite o autorizzate nell'atto di concessione e rese note al pubblico.

I trasporti devono eseguirsi secondo l'ordine delle richieste; in caso di più richieste simultanee, deve essere preferita quella di percorso maggiore.

Se le condizioni generali ammettono speciali concessioni, il vettore è obbligato ad applicarle a parità di condizioni a chiunque ne faccia richiesta.

Salve le speciali concessioni ammesse dalle condizioni generali, qualunque deroga alle medesime è nulla, e alla clausola difforme è sostituita la norma delle condizioni generali.

LIMITI DI APPLICABILITÀ
DELLE NORME

Le disposizioni di questo capo si applicano anche ai trasporti per via d'acqua o per via d'aria e a quelli ferroviari e postali, in quanto non siano derogate dal codice della navigazione e dalle leggi speciali.

SOMMARIO: 1. Il contratto di trasporto nel sistema delle fonti. Dimensione “internazionale” e prevalente rilievo del diritto materiale uniforme. — 2. (*Segue*) Rilievo residuale delle norme di diritto internazionale privato in materia di contratto di trasporto. — 3. “Specialità” del codice della navigazione e applicabilità al contratto di trasporto delle norme di diritto comune. Centralità sistematica dell’art. 1680 c.c.. — 4. Nozione di “contratto di trasporto” e sua natura giuridica. — 5. (*Segue*) Distinzione da altri istituti. — 6. Forma e conclusione del contratto di trasporto. — 7. Autonomia privata e pubblici servizi di linea. — 8. Oggetto dell’obbligo (di risultato) del vettore e principi generali in tema di responsabilità nel trasporto. — 9. Il trasporto multimodale, il “diritto dei trasporti” e il codice civile.

1. Il contratto di trasporto nel sistema delle fonti. Dimensione “internazionale” e prevalente rilievo del diritto materiale uniforme.

La dimensione tipicamente “internazionale” del mondo dei trasporti (nel quale frequentemente i rapporti non si esauriscono nell’ambito di un unico ordinamento statale) fa sì che la regolamentazione giuridica di tale settore tenda naturalmente all’universalità e alla uniformità delle soluzioni normative. In questo contesto non vi è spazio per un’ottica “stato-centrica”, in quanto la disciplina applicabile ai trasporti proviene necessariamente da esperienze transnazionali, e non è in nessun modo delimitabile all’interno dei confini di

un solo Stato. Insomma, il “centro gravitazionale” della disciplina del trasporto non è il diritto interno, ma il diritto internazionale e, segnatamente, le convenzioni di diritto materiale uniforme (1).

In un ambito giuridico che aspira alla uniformità internazionale parrebbero non esservi problemi legati ai c.d. “conflitti di leggi” e all’impiego di soluzioni basate sull’individuazione della legge statale applicabile attraverso le norme di diritto internazionale privato. In realtà, ancorché oggi sia sostanzialmente acclarata la “prevalenza” delle convenzioni internazionali in tema di trasporto sui sistemi di diritto internazionale privato (siano essi di derivazione internazionale o interna), è opportuna qualche precisazione.

I rapporti tra le norme delle convenzioni di diritto uniforme dei trasporti e le norme interne di diritto internazionale privato sono infatti stati oggetto di approfondite riflessioni da parte della giurisprudenza (2) e della dottrina (3) e, nell’ambito di tale vasto

(1) In senso analogo v., *ex multis*, CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, 2^a ed., Torino, 2009, 395 ss.; CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, *La disciplina contrattuale*, 2^a ed., Milano, 2012, 46 ss.; LEFEBVRE D’OVIDIO-PESCATORE-TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, 13^a ed., Milano, 2013, 32 ss.; ZUNARELLI-COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, Padova, 2009, 2 ss.; con specifico riguardo al trasporto marittimo marittimo, v. CARBONE-SCHIANO DI PEPE, *Conflitti di sovranità e di leggi nei traffici marittimi tra diritto internazionale e diritto dell’Unione europea*, Torino, 2010, *passim* e XERRI, *Trasporto marittimo tra decodificazione e disciplina comunitaria*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, Genova, 2010, 1205 ss. e 1211 ss., cui *adde* BUSNELLI, *Limitazioni risarcitorie, diritto dei trasporti, codice civile*, in *Il limite risarcitorio nell’ordinamento dei trasporti — Profili sistematici e problematiche attuali*, Atti del Convegno di Modena, 2-3 aprile 1993, Milano, 1994, 3.

(2) Cfr. Cass., 16 luglio 1954, n. 2539, in *Giust. civ.*, 1955, I, 601; Cass., 22 giugno 1954, n. 2153, in *Riv. dir. nav.*, 1954, II, 141; App. Genova, 30 giugno 1953, in *Dir. mar.*, 1953, 432; App. Venezia, 9 dicembre 1953, in *Dir. mar.*, 1954, 619; Cass., 22 giugno 1961, n. 1505, in *Giust. civ.*, 1961, I, 1109; Cass., 9 maggio 1983, n. 3146, in *Giur. it.*, 1984, I, 116; Pret. Roma 25 settembre 1997, in *Riv. giur. circolaz. e trasp.*, 1998, 538; Trib. Pavia, 29 dicembre 1999, in *Corriere giur.*, 2000, 932; Trib. Vigevano, 12 luglio 2000, in *Giur. it.*, 2001, 280.

(3) Cfr., senza alcuna pretesa di completezza, ALVAREZ RUBIO, *Derecho Marítimo y Derecho Internacional Privado*, Donostia-San Sebastian, 2000, *passim*; ANNIBALE, *Il diritto uniforme: problematiche e limitazioni (dalla giurisprudenza all’art. 2 della legge di riforma del sistema italiano di diritto internazionale privato)*, in *Arch. civ.*, 1996, 157 ss.; BARIATTI, *L’interpretazione delle convenzioni internazionali di diritto uniforme*, Padova, 1986, 20 ss.; BAUER, *Les traités et les règles de droit international privé matériel*, in *Revue crit. de droit int. privé*, 1966, 538; CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, 2^a ed. in collaborazione con LA MATTINA, Milano, 2010,

dibattito, è possibile individuare due principali indirizzi interpretativi.

Secondo un primo indirizzo, le norme delle convenzioni internazionali di diritto uniforme dei trasporti sono applicabili solamente a quei rapporti che — oltre a rientrare nel proprio ambito di applicazione ai sensi delle relative norme strumentali — sono sottoposti, in virtù del rinvio operato dalle norme di diritto internazionale privato, ad un ordinamento che ha recepito la normativa di diritto uniforme (4). In altri termini, l'applicazione delle convenzioni di diritto uniforme sarebbe subordinata al "filtro" delle norme di diritto internazionale privato. Tale ricostruzione condurrebbe, in diversi casi, ad un restringimento dell'area di applicazione del diritto uniforme in vigore nello Stato del giudice adito in favore di norme interne di ordinamenti richiamati dalle norme di diritto internazionale privato dell'ordinamento di tale giudice (5).

In base a un diverso indirizzo — "*di gran lunga dominante*" (6) — le convenzioni di diritto uniforme dei trasporti prevarrebbero

7 ss.; GIARDINA, *Le convenzioni internazionali di diritto uniforme nell'ordinamento interno*, in *Riv. dir. int.*, 1973, 701 ss.; IVALDI, *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, Milano, 1990, *passim*; MALINTOPPI, *Diritto uniforme e diritto internazionale privato in materia di trasporto*, Milano, 1955, *passim*; ID., *Sul rapporto fra l'art. 10 c. nav. e l'art. 10 della Convenzione di Bruxelles relativa alla polizza di carico*, in *Riv. dir. int.*, 1958, 456 ss.; ID., *Natura delle norme di applicazione di diritto uniforme e loro rapporti con le norme di diritto internazionale privato*, in *Dir. mar.*, 1961, 601 ss.; ID., *Les rapports entre droit uniforme et droit international privé*, in *Recueil des Cours*, 1965, III, 25 ss.; MENGOZZI, *Diritto uniforme e diritto internazionale privato*, in *Dir. mar.*, 1987, 478 ss.; RUSSO, *Ancora sulla perdurante efficacia nell'ordinamento italiano della convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico*, in *Riv. dir. nav.*, 1963, I, 252; SCERNI, *Il diritto internazionale marittimo ed aeronautico*, Padova, 1936, 17-18; SWEIGERT-DROBNIG, *Einheitliches Kaufgesetz und internationale Privatrecht*, in *Rabel Zeitschrift*, 1965, 146 ss.; VITTA, *International Conventions and National Conflict Systems*, in *Recueil des Cours*, 1969, I, 198 ss.

(4) Cfr., in dottrina, SCERNI, *Il diritto internazionale marittimo ed aeronautico*, cit., 17-18; RUSSO, *Ancora sulla perdurante efficacia nell'ordinamento italiano della convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico*, cit., 252; in giurisprudenza, Cass., 16 luglio 1954, n. 2539, cit.; Cass., 22 giugno 1954, n. 2153, cit.; App. Genova, 30 giugno 1953, cit.; App. Venezia, 9 dicembre 1953, cit. (che hanno affermato la prevalenza dell'art. 10 c. nav. sull'art. 10 della Convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico).

(5) Così CARBONE, *Legge della bandiera e ordinamento italiano*, Milano, 1970, 83.

(6) Lo ammette, pur criticandolo, MENGOZZI, *Diritto uniforme e diritto internazionale privato*, cit., 479.

(attraverso le proprie disposizioni strumentali) sulle norme di diritto internazionale privato (7): “ogni sistema di diritto uniforme, in quanto tale, rende inapplicabili le norme di diritto internazionale privato” (8). In particolare, le convenzioni di diritto uniforme dei trasporti troverebbero applicazione, in ragione del loro carattere di specialità, indipendentemente dal rinvio all’ordinamento in cui sono state immesse da parte delle norme interne di diritto internazionale privato. Tale specialità trae origine, secondo una parte della dottrina, non soltanto dalla *ratio* propria del diritto uniforme, tendente a realizzare la prevedibilità del diritto, attraverso una regolamentazione omogenea e (almeno tendenzialmente) completa dei rapporti aventi carattere di internazionalità (9), ovvero dalla necessità di adempiere agli obblighi internazionalmente assunti dallo Stato che

(7) Cfr. CARBONE, *Legge della bandiera* cit., 84 ss.; ID., *La disciplina giuridica del traffico marittimo internazionale*, Bologna, 1982, 46-50; ID., *Contratto di trasporto* cit., 4-12; IVALDI, *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, cit., 1-45; MALINTOPPI, *Diritto uniforme e diritto internazionale privato in tema di trasporto*, cit., 63 ss.; ID., *Sul rapporto fra l’art. 10 c. nav. e l’art. 10 della Convenzione di Bruxelles relativa alla polizza di carico*, cit., 456 ss.; ID., *Natura delle norme di applicazione di diritto uniforme*, cit., 601 ss.; ID., *Les rapports entre droit uniforme et droit international privé*, cit., 25 ss.

(8) Così Cass., 22 giugno 1961, n. 1505, cit. Per ulteriori recenti affermazioni dei sopra richiamati principi cfr. — oltre ai casi citati da CARBONE, *Il diritto uniforme in tema di trasporti*, loc. cit.; ID. (cur.), *La giurisprudenza italiana in tema di trasporti*, Milano, 1988, 328 ss. — Trib. Vigevano, 12 luglio 2000, cit. (ove si afferma che “il ricorso alle norme di diritto materiale uniforme deve sempre prevalere su quello avente ad oggetto le norme di diritto internazionale privato (indipendentemente dalla loro fonte), essendo le prime per ‘definitionem’ speciali rispetto alle seconde, giacché risolvono il problema sostanziale ‘direttamente’ ossia evitando il doppio passaggio, consistente nell’individuazione del diritto applicabile prima e quindi nell’applicazione dello stesso, che sempre si rende necessario quando si fa ricorso alla giustizia di diritto internazionale privato”); Trib. Pavia, 29 dicembre 1999, cit. (ove si afferma che “Al ricorso alla giustizia di diritto internazionale privato deve preferirsi quello alle norme di diritto materiale uniforme (create da convenzioni internazionali) che in ragione della loro specialità prevalgono sulle norme di conflitto”; Pret. Roma 25 settembre 1997, cit. (ove viene affermato che “In materia di trasporto aereo internazionale, l’applicabilità al contratto delle norme previste dalle convenzioni di diritto uniforme prescinde dall’esistenza o dalla operatività di una norma di diritto internazionale privato la quale rinvii ad esse”); Cass., 9 maggio 1983, n. 3146, cit. Contrariamente a quanto risulta dalla massima (nonché dalla laconicità sul punto della motivazione), non si pone in senso contrario Cass., 4 maggio 1995, n. 4852, in *Giust. civ. mass.*, 1995, 933.

(9) Cfr. IVALDI, *Diritto uniforme*, cit., 14, nota 22 e dottrina ivi richiamata.

ha introdotto nel proprio ordinamento la norma di diritto uniforme (10), ma soprattutto dalla presenza all'interno di tali convenzioni di norme strumentali che delimitano autonomamente il proprio campo di applicazione (11).

Queste ultime conclusioni trovano oggi conferma — quanto meno relativamente ai rapporti tra diritto materiale uniforme in tema di trasporto e diritto internazionale privato italiano — nell'art. 117, comma 1, della Costituzione, come modificato dall'art. 3 della legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3 ed applicato in due importanti sentenze della Corte costituzionale (12). Come noto, infatti, la norma richiamata prevede il vincolo del rispetto degli obblighi internazionali (e dell'ordinamento dell'Unione europea) con riguardo all'esercizio della potestà legislativa, non soltanto "regionale", ma anche "statale" (13); per effetto di tale disposizione, la Corte costituzionale ha affermato che le convenzioni internazionali — una volta rese esecutive nell'ordinamento italiano in base ai normali procedimenti di adattamento (14) — assumono il rango di

(10) In questo senso CARBONE, *Legge della bandiera*, cit., 86.

(11) La dottrina ha chiarito che la normativa di diritto uniforme dei trasporti "è 'speciale' non tanto in virtù della sua ratio ma soprattutto in considerazione del fatto che la sua sfera di operatività è determinata in modo autonomo e cogente ed 'esclude, correlativamente e contemporaneamente, l'applicazione delle norme materiali interne ed il funzionamento delle norme di diritto internazionale privato'" (così IVALDI, *Diritto uniforme dei trasporti*, cit., 18, che riprende un'efficace espressione di MALINTOPPI, *Diritto uniforme*, cit., 75). Nello stesso senso BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e la loro attuazione nel diritto interno*, in *Dir. mar.*, 1999, 60-61.

(12) Si tratta di C. cost., 24 ottobre 2007, n. 348, in *Giur. cost.* 2007, 5 e di C. cost., 24 ottobre 2007, n. 349, *ibidem*.

(13) Sul punto cfr. per tutti CANNIZZARO, *La riforma "federalista" della Costituzione e gli obblighi internazionali*, in *Riv. dir. int.*, 2001, 931 ss.; CARETTI (cur.), *Osservatorio delle fonti 2002*, Torino, 2003, 2.

(14) Sulla circostanza che l'art. 117, comma 1, cost. non rappresenti una norma di adattamento al diritto pattizio e, pertanto, non deroghi ai normali strumenti di adattamento presenti nel nostro ordinamento, cfr. per tutti IVALDI, *L'adattamento al diritto internazionale*, in CARBONE-LUZZATTO-SANTA MARIA (cur.), *Istituzioni di diritto internazionale*, 3^a ed., Torino, 2006, 137 e 156, cui *adde* quanto affermato dalla stessa A. in altra sede (IVALDI, *La posizione della CEDU e della giurisprudenza di Strasburgo nel sistema interno di tutela dei diritti*, in CARBONE-QUEIROLO (cur.), *Diritto di famiglia e Unione Europea*, Torino, 2008, 92 ss., 104), secondo cui "tale disposizione si presta ad essere considerata alla stregua di una norma sulla produzione giuridica "interna", volta a fissare un limite alla potestà legislativa

“norme interposte” (15), di norme cioè di cui la Costituzione prescrive il rispetto (*rectius*, l’inderogabilità) da parte del legislatore nazionale, ma che sono a loro volta sottoposte ad una verifica di compatibilità con la stessa Costituzione (16).

La prevalenza del diritto materiale uniforme dei trasporti non è messa in discussione neppure dal sistema europeo di diritto internazionale privato di cui al Regolamento CE 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (di seguito, il Regolamento Roma I) (17). Infatti, quantomeno per le convenzioni internazionali di cui uno o più degli Stati membri erano contraenti al momento dell’adozione del predetto Regolamento, è possibile fare riferimento alla “clausola di salvaguardia” di cui all’art. 25 del Regolamento Roma I, in base alla quale il Regolamento stesso non osta all’applicazione di quelle convenzioni “*che disciplinano i conflitti di leggi*

spettante a Stato e Regioni”. Nel senso che i trattati internazionali costituiscono un vincolo per il legislatore italiano, ai sensi dell’art. 117, comma 1, cost., soltanto qualora essi siano stati assunti nel puntuale rispetto delle procedure costituzionali previste nel nostro ordinamento cfr. CASSESE, *Diritto internazionale. I lineamenti*, Bologna, 2003, 278; STROZZI, *Intervento*, in ZICCARDI CAPALDO (cur.), *Attuazione dei trattati internazionali e costituzione italiana. Una riforma prioritaria nell’era della Comunità globale*, Napoli, 2003, 107 nonché (implicitamente) TREVES, *Diritto internazionale. Problemi fondamentali*, Milano, 2005, 693 ss.

(15) In questo senso, anteriormente alle predette pronunce della Corte Costituzionale, si era espresso FERRARI, *Il primo comma dell’art. 117 della Costituzione e la tutela internazionale dei diritti*, in *Diritto pubblico comparato ed europeo*, 2002, 1852, che aveva attribuito in virtù dell’art. 117, comma 1, cost., “rango superlegislativo”, ma comunque “infracostituzionale” alle norme pattizie. In generale sulle c.d. “norme interposte” cfr. per tutti, da ultimo, PIGNATELLI, *Le norme interposte*, in ROMBOLI (cur.), *L’accesso alla giustizia costituzionale: caratteri, limiti, prospettive di un modello*, Napoli, 2006, 297 ss.

(16) Così C. cost., 24 ottobre 2007, n. 349, cit.

(17) Alle medesime conclusioni giungono, sia pure seguendo differenti percorsi argomentativi, BIAGIONI, *Sub art. 5*, in SALERNO-FRANZINA (cur.), *Commentario al Regolamento CE n. 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (“Roma I”)*, in NLCC, 2009, 720; CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in BOSCHIERO (cur.), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, Torino, 2009, 364 ss.; FRANZINA, *Sub artt. 25 e 26*, in SALERNO-FRANZINA (cur.), *Commentario*, cit., 936 ss.; TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel Regolamento Roma I*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2009, 318 ss.

inerenti a obbligazioni contrattuali” (18). In considerazione del fatto che le convenzioni in materia di trasporto contengono norme strumentali volte a delimitare autonomamente il proprio campo di applicazione, non mi pare vi siano dubbi circa il fatto che esse “*disciplinano i conflitti di leggi*” e che, pertanto, tali convenzioni non possano essere pregiudicate dalle corrispondenti norme del Regolamento Roma I (19).

La prevalenza del diritto uniforme sul diritto internazionale privato, infine, non esclude la necessità di un “coordinamento” tra le rispettive discipline (*rectius*, tra il diritto uniforme e le norme sostanziali dell’ordinamento richiamato tramite le tecniche di diritto internazionale privato) (20), e ciò in quanto — come è stato correttamente osservato — “*il diritto materiale uniforme non riesc[e] a rendersi del tutto indipendente dai diritti nazionali e dal diritto internazionale privato, che viene spesso utilizzato nelle convenzioni di diritto materiale uniforme per integrarne eventuali lacune o per disciplinarne degli aspetti sui quali non è stato possibile raggiungere l’accordo degli Stati interessati*” (21). In altri termini, laddove il diritto materiale uniforme disciplini *ex proprio vigore* (e senza lacune di sorta) un dato fenomeno, pare evidente che le norme di diritto internazionale privato non vengano ad operare; laddove, invece, un fenomeno inerente al diritto internazionale dei trasporti

(18) Su tale norma cfr. BONFANTI, *Le relazioni intercorrenti tra il Regolamento Roma I e le convenzioni internazionali (in vigore e non)*, in BOSCHIERO (cur.), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, Torino, 2009, 383 ss. e ivi ulteriori richiami in argomento.

(19) In senso analogo cfr. per tutti BIAGIONI, *Sub art. 5*, cit., 720-721 il quale, correttamente, sottolinea che le norme strumentali delle convenzioni di diritto materiale uniforme sono considerate disposizioni sui conflitti di legge da parte di autorevole dottrina, tra cui, in particolare, BENTIVOGLIO, *Conflict Problems in Air Law*, in *Recueil des Cours*, 1966, vol. 116, 131 ss.; COLLINS, *Admiralty — International Uniformity and the Carriage of Goods by Sea*, in *Tul. L. Rev.*, 1985, 169 ss., spec. 171; VAN HECKE, *Principes et méthodes de solution de conflits de lois*, in *Recueil des Cours*, 1969, vol. 126, 468 ss.

(20) Cfr. CARBONE, *Riforma del sistema di diritto internazionale privato: legge 31 maggio 1995, n. 218 — Commentario, sub articolo 2 (Convenzioni internazionali)*, in AA. VV., *Commentario al nuovo diritto internazionale privato*, Padova, 1996, 11. Negli stessi termini, da ultimo, CARBONE-IVALDI, *Legge 31 maggio 1995, n. 218 — Sub art. 2 — Convenzioni internazionali*, in PREITE-GAZZANTI PUGLIESE DI COTRONE (cur.), *Atti notarili — Diritto Comunitario e Internazionale, I, Diritto internazionale privato*, Torino, 2011, 462-463.

(21) Così BARIATTI, *L’interpretazione delle convenzioni internazionali*, cit., 34.

non sia *ex se* disciplinato da una norma di diritto materiale uniforme (ovvero sia disciplinato dal diritto uniforme, ma siano presenti lacune all'interno di tale tessuto normativo), i meccanismi di diritto internazionale privato potranno venire in rilievo al fine di individuare la legge statale applicabile in funzione "integratrice" della regolamentazione giuridica della fattispecie (22).

2. (Segue) Rilievo residuale delle norme di diritto internazionale privato in materia di contratto di trasporto.

Alla luce di quanto sopra, le norme di conflitto in tema di trasporto hanno evidentemente un rilievo in qualche modo "residuale". Tali norme devono essere comunque tenute presente nell'analisi del fenomeno in esame.

Limitando la prospettiva di osservazione all'ambito europeo, occorre in primo luogo fare riferimento alla Convenzione 80/934/CEE sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali, aperta per la firma a Roma il 19 giugno 1980 (di seguito la "Convenzione di Roma"), successivamente sostituita — e significativamente modificata — dal Regolamento Roma I, applicabile a tutti gli Stati membri dell'Unione europea con l'eccezione della Danimarca.

La normativa europea sui conflitti di legge in materia contrattuale di cui alla Convenzione di Roma del 1980, mentre disciplinava il contratto di trasporto di merci con una disposizione, l'art. 4.4, volta a chiarire — in deroga alla regola generale di cui all'art. 4.2 — con quale Stato il contratto presentasse il "*collegamento più stretto*" al fine di determinare la legge applicabile in mancanza di scelta, non prevedeva una specifica disciplina relativa al trasporto di passeggeri, con la conseguenza che il relativo contratto era assoggettato alle regole generali di cui agli artt. 3 e 4 della stessa Convenzione di Roma (23).

(22) Per tali conclusioni cfr. 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, 597 ss., spec. 604.

(23) Sul punto v. Corte di Giustizia UE, 23 ottobre 2014, in causa C-305/13, *Haeger & Schmidt GmbH c. MMA IARD e altri*, reperibile sul sito www.curia.eu. In dottrina cfr. ROMANELLI, *I trasporti aerei ed i trasporti terrestri in relazione alla Convenzione del 1980 sulla legge applicabile*, in *AA.VV., Verso una disciplina*

Più complesso è, invece, il quadro normativo che emerge dalla disciplina sul contratto di trasporto di cui al Regolamento Roma I, il quale all'art. 5 detta norme di conflitto sia relativamente al trasporto di cose, sia relativamente al trasporto di passeggeri (24).

Con riguardo al trasporto di cose, l'art. 5.1 del Regolamento Roma I prevede un concorso successivo di criteri di collegamento, confermando in linea generale la legge scelta dalle parti quale criterio fondamentale anche nell'ambito in esame. Qualora manchi la scelta di legge, la disposizione in esame prevede l'applicazione della legge dello Stato di residenza abituale (*rectius* sede) del vettore, ma ciò soltanto nel caso in cui tale luogo coincida (i) con il luogo della ricezione o della consegna della merce ovvero (ii) con la residenza abituale del mittente (25). Quando, però, quest'ultima coincidenza non si verifichi, l'art. 5.1 impone quale legge applicabile quella dello Stato ove le parti hanno previsto che le merci debbano essere consegnate (26). Si è ritenuto, infatti, che tale criterio di

comunitaria della legge applicabile ai contratti, Padova, 1983, 235 ss.; BERLINGIERI, *La Convenzione di Roma sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali e il trasporto marittimo*, *ibidem*, 249 ss.; TONOLO, *Il contratto di trasporto nella Convenzione di Roma del 19 giugno 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, in *Dir. trasp.*, 1994, 825; ESPINOSA CALABUIG, *La regulación de los contratos internacionales de transporte marítimo de mercancías en el Convenio de Roma de 1980*, in *Dir. mar.*, 2000, 64 ss.

(24) Sul punto cfr., *ex multis*, BIAGIONI, *Sub art. 5*, cit., 717 ss.; CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, cit., 364 ss.; TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel Regolamento Roma I*, cit., 318 ss., cui *adde*, da ultimo, QUEIROLO-CELLERINO, *The discipline of maritime transport contracts under the Rome I and Brussels I Regulations: conflict of laws and jurisdictional issues*, in VASSILAKAKIS-NATOV-BALZAN (cur.), *Regulations Rome I and Rome II and Maritime Law*, Torino, 2013, 81 ss.

(25) Per un'applicazione da parte della giurisprudenza italiana di tale principio — analogamente affermato dall'art. 4 della Convenzione di Roma del 1980 — cfr. App. Genova, 2 giugno 1997, in *Dir. mar.*, 1999, 1171. In argomento si veda altresì, in dottrina, CARBONE, *La disciplina applicabile al trasporto marittimo di cose tra Roma I e le Rotterdam Rules*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, cit., 281 ss.

(26) L'art. 5.1 del Regolamento c.d. Roma I, infatti, nell'evidenziare la particolare rilevanza del luogo di destinazione del trasporto di merci nella determinazione della legge applicabile, si preoccupa giustamente di precisare che come tale si deve intendere non già quello in cui, anche per ragioni accidentali, la merce è *effettivamente* sbarcata e/o la spedizione è considerata conclusa, bensì quello *convenuto tra le parti*. Si vuole in tal modo garantire sin dall'inizio del trasporto la prevedibilità e la certezza della disciplina applicabile alla stessa stregua di quanto si verifica per

collegamento, anche se non coincide con la sede del vettore o del caricatore, risulta essere il *locus executionis* più rilevante rispetto al luogo in cui la merce viene presa in carico dal vettore per essere caricata. In particolare, a favore dell'impiego del luogo di destinazione della merce sono state invocate soprattutto alcune considerazioni pratiche. Ad esempio, il danno o la perdita del carico sono accertati e determinabili solamente in tale Stato. D'altro canto, sempre in questo ordinamento, i soggetti interessati alla consegna delle merci normalmente adottano le misure e iniziano i procedimenti rivolti all'accertamento del danno ed all'ottenimento di garanzie adeguate da parte del vettore o più in generale attraverso procedimenti conservativi ed in particolare di sequestro (27).

Con riguardo al trasporto di persone, l'art. 5.2 del Regolamento Roma I ha innovato la previgente disciplina di cui alla Convenzione di Roma del 1980, dettando per la prima volta specifici criteri di collegamento relativamente a tale tipologia di contratto di trasporto (28), e ciò al fine di superare le critiche a suo tempo rivolte da parte della dottrina alla Convenzione di Roma (29), con il dichiarato intento di "garantire un adeguato livello di tutela dei passeggeri" (30). Al di là delle dichiarazioni di principio, la tutela del passeggero di cui all'art. 5.2 del Regolamento Roma I è, però, certamente meno incisiva ed efficace di quella predisposta da altre disposizioni di tale Regolamento con riferimento alla protezione di diverse categorie di "parti deboli", quali i consumatori, i lavoratori e i contraenti di polizze assicurative diverse da quelle c.d. "grandi rischi" (31).

In primo luogo, è pur vero che la norma in esame circoscrive la

stabilire se un trasporto deve essere considerato oggettivamente internazionale ai fini dell'applicazione ad esso della rilevante normativa di diritto uniforme.

(27) Sul punto cfr. per tutti CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 47-48, ove ulteriori riferimenti.

(28) Si noti comunque che — nel caso in cui il contratto di trasporto sia concluso nel più ampio contesto di un "pacchetto turistico" — non troverà applicazione la disciplina di cui all'art. 5 del Regolamento Roma I, bensì la tutela prevista dallo stesso Regolamento all'art. 6 con riferimento ai consumatori.

(29) Cfr., ad esempio, TONOLO, *Il contratto di trasporto nella convenzione di Roma del 19 giugno 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, cit., 870 ss.

(30) Così il considerando 32 del Regolamento Roma I.

(31) Per queste considerazioni cfr. UBERTAZZI, *Il regolamento Roma I sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, Milano, 2008, 82.

facoltà di scelta della legge applicabile ad opera delle parti, ma i limiti entro cui tale facoltà può essere esercitata non appaiono favorire il passeggero. Infatti, tale disposizione indica soltanto alcuni ordinamenti (quello della residenza abituale del passeggero, quello della residenza abituale/amministrazione centrale del vettore e quello dei luoghi di partenza/destinazione del trasporto) suscettibili di essere richiamati in via alternativa, senza invece imporre meccanismi di tutela volti a favorire l'ordinamento maggiormente protettivo degli interessi del passeggero (32). È così che il vettore — che generalmente predispone unilateralmente il contratto di trasporto, che poi viene concluso con il passeggero “per adesione” — ha un notevole potere negoziale, potere che viene addirittura esercitato “a monte” del contratto, ossia nel momento in cui egli si trova a scegliere lo Stato ove localizzare la propria sede/amministrazione centrale, e ciò proprio nella prospettiva di ottenere in tal modo un regime di responsabilità il più possibile favorevole rispetto ai propri interessi grazie al meccanismo di cui all'art. 5.2.

In secondo luogo, non appare favorevole al passeggero neppure la previsione relativa alla determinazione della legge applicabile in assenza di scelta. Tale previsione rinvia alla legge di residenza abituale del passeggero, ma (i) condiziona tale criterio di collegamento alla circostanza che vi sia coincidenza tra tale legge e quella del luogo di partenza o di destinazione del trasporto e (ii) dispone che — in mancanza di tale coincidenza — trovi applicazione la legge dello Stato in cui il vettore ha la residenza abituale. A prescindere dalla circostanza che in molti casi il criterio di collegamento della residenza del passeggero, primariamente indicato dal Regolamento, non troverà applicazione, la norma non pare adeguata a tutelare gli interessi di tale “parte debole” del contratto in quanto neppure in questo caso vengono fatte salve disposizioni protettive a difesa del passeggero (33).

I criteri di collegamento sopra indicati in mancanza di scelta della legge applicabile non ostano peraltro all'impiego da parte del giudice della *clause échappatoire* di cui all'art. 5.3 del Regolamento Roma I, sia relativamente ai contratti di trasporto di merci, sia

(32) Così CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, cit., 382.

(33) Sul punto sia consentito rinviare a LA MATTINA, *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in *Dir. mar.*, 2012, 798 ss., ove ulteriori riferimenti.

relativamente ai contratti di trasporto di passeggeri (34). In particolare, quest'ultima disposizione prevede l'applicazione in via residuale della legge dello Stato con cui il contratto presenta collegamenti manifestamente più stretti nella misura in cui — in difetto di *electio iuris* — la legge individuata attraverso i criteri di collegamento previsti dagli artt. 5.1 e 5.2 del Regolamento Roma I non evidenzia un nesso significativo con la fattispecie.

3. “Specialità” del codice della navigazione e applicabilità al contratto di trasporto delle norme di diritto comune. Centralità sistematica dell'art. 1680 c.c.

Nella prospettiva dell'ordinamento italiano, il quadro delle fonti in materia di trasporto non può prescindere da una riflessione circa i rapporti tra codice della navigazione e norme di diritto comune.

Come noto, infatti, il codice della navigazione ha raccolto in un unico testo normativo gli istituti del diritto marittimo e quelli del diritto aeronautico ed ha posto in apertura — quasi fosse un'epigrafe — una norma concernente la gerarchia delle fonti, dove viene tra l'altro affermato che il ricorso al diritto comune (35) può avvenire soltanto (a) nel caso in cui manchino disposizioni di diritto della navigazione, tratte dallo stesso codice della navigazione, dalle leggi, dai regolamenti e dagli usi, e (b) ove non sia possibile disciplinare un determinato istituto ricorrendo all'analogia (art. 1 c.

(34) La *clause échappatoire* trova un significativo corrispondente nel c.d. “*closest and most real connection test*” elaborato dalla giurisprudenza internazionale-privatistica di *common law*. In proposito cfr. per tutti TETLEY, *International Maritime and Admiralty Law*, Cowansville, 2002, 113 e i casi, da quest'ultimo richiamati, *Bonython v. Commonwealth of Australia*, [1951] A.C. 201 (P.C.); *The Iran Vojdan*, [1984] 2 Lloyd's Rep. 380.

(35) Circa il fatto che il richiamo contenuto nell'ultima parte dell'art. 1 c. nav. non debba essere limitato al diritto *civile*, ma debba essere esteso, più propriamente al diritto *comune* (per tale intendendosi non solo il diritto privato, ma anche il diritto pubblico, comprensivo quindi del diritto amministrativo, processuale e penale) v., *ex multis*, BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001, 74, nota 144; LEFEBVRE D'OVIDIO, *L'analogia prioritaria nel sistema delle fonti del diritto della navigazione*, in TULLIO-DEIANA, *Il cinquantesimo del codice della navigazione*, Cagliari, 1993, 19 ss.; VERMIGLIO, *La specialità del diritto della navigazione nelle sentenze della corte costituzionale*, in *Dir. traspr.*, 1999, 781 ss.

nav.). In questa prospettiva, il diritto della navigazione (marittima, interna ed aerea) — la cui elaborazione si deve al pensiero di Antonio SCIALOJA (il quale fu altresì il "demiurgo" dello stesso codice della navigazione) — parrebbe essere un "sistema a sé stante", dotato di una propria gerarchia normativa e collocato in una posizione "autonoma" rispetto al resto dell'ordinamento giuridico (36).

È questa — in estrema sintesi — la teoria dell'autonomia del diritto della navigazione, nascente dall'idea che gli istituti di diritto marittimo ed aeronautico avessero bisogno di *proprie* norme in virtù delle peculiarità legate al "*fatto tecnico della navigazione*", ossia a quel "*trasporto autarchico*", il quale — stante i rischi peculiari che investono il complesso delle persone e delle cose nell'ambito della spedizione marittima o aeronautica una volta che la nave o l'aereo si sono staccati dalla terraferma — era sostanzialmente inidoneo ad essere regolato secondo i principi del diritto comune (37).

(36) Diversamente DOMINEDÒ, *Principi del diritto della navigazione*, I, Padova, 1957, 80 (recentemente ripreso da ANTONINI, *L'autonomia del diritto della navigazione, il ruolo del diritto comune e la posizione sistematica della legislazione sulla navigazione da diporto*, in *Dir. trasp.*, 2014, 470) parla del diritto della navigazione come di un diritto autonomo che si collocherebbe, però, *dentro* il sistema (per tale intendendosi il resto dell'ordinamento giuridico) e non *di fronte* al sistema. Di sistema *nel* sistema parla anche GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, Milano, 1965, 17.

(37) Le basi della teoria si rinvencono già in SCIALOJA, *La sistemazione scientifica del diritto marittimo*, in *Riv. dir. comm.*, 1928, I, 1 ss. e trovano ulteriori sviluppi in Id., *Sistema del diritto della navigazione*, 2^a ed., Roma, 1929 e, successivamente alla codificazione, Id., *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943. Dopo Scialoja hanno sostenuto l'autonomia del diritto della navigazione, tra gli altri, ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, 2^a ed., Milano, 2008, 1 ss.; Id., *L'autonomia del diritto della navigazione, banco di prova e fucina dell'ordinamento giuridico*, in *Dir. trasp.*, 2007, 731 ss.; Id., *L'autonomia del diritto della navigazione, il ruolo del diritto comune e la posizione sistematica della legislazione sulla navigazione da diporto*, in *Dir. trasp.*, 2014, 453 ss.; DOMINEDÒ, *Principi del diritto della navigazione*, cit., 48 ss.; Id., *Le fonti del diritto della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1950, I, 273 ss.; GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, cit., 16 ss.; Id., voce *Diritto della navigazione*, in *Enc. dir.*, XII, Milano, 1964, 1077 ss.; LEFEBVRE D'OVIDIO-PESCATORE-TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 8 ss.; PESCATORE, *Diritto della navigazione e principi generali*, in *Foro it.*, 1994, V, c. 434 ss.; SPASIANO, *Il diritto della navigazione come sistema unitario ed autonomo*, in *Riv. dir. nav.*, 1963, I, 293 ss.; TULLIO, *Dal diritto marittimo e aeronautico al diritto della navigazione e al diritto dei trasporti*, in *Dir. trasp.*, 2004, 1 ss., ma spec. 3; TURCO BULGHERINI, *Il "ricupero" del diritto della navigazione (IUS/06)*, in *Dir. trasp.*, 2007, 461 ss.; VERMIGLIO, *La specialità del diritto della navigazione nelle sentenze*

In realtà, al di là di alcune petizioni di principio, lo stesso SCIALOJA ha esplicitamente riconosciuto che — in diversi casi — il diritto della navigazione, benché asseritamente “autonomo”, è in realtà ampiamente permeabile rispetto al diritto comune (38). Nello stesso senso, più di recente, altra parte della dottrina ha suggerito una “rimeditazione” del ruolo attribuito al diritto comune nell’ambito del diritto della navigazione, sottolineando, in particolare, la non correttezza dell’interpretazione secondo cui, in base all’art. 1 c. nav., il ricorso al diritto comune sostanzialmente richiederebbe l’assenza di una norma del diritto della navigazione che regoli la fattispecie. Al riguardo, tale dottrina ha affermato l’applicazione al diritto della navigazione, *a prescindere* dalla sistematica delle fonti di cui all’art. 1 c. nav., *non solo* delle norme di diritto comune aventi carattere imperativo, *ma anche* delle disposizioni generali del diritto comune attinenti all’“*essenza degli istituti*” e ai “*fondamenti del diritto*”, concludendo che l’applicazione *residuale* del diritto comune nel senso di cui al predetto art. 1 c. nav. è limitata alle norme generali o particolari dello stesso diritto comune relative agli istituti del diritto della navigazione (39). Quest’ultima lettura pare condivisibile laddove mette in rilievo i pacifici limiti dell’art. 1 c. nav., sostanzialmente riconducendo il diritto della navigazione ad una normativa “speciale” (40).

A distanza di quasi un secolo dalla sua prima elaborazione è pertanto possibile “rileggere” la teoria dell’*autonomia* del diritto della navigazione senza negare i meriti di SCIALOJA e i pregi della sistemazione scientifica compiuta da quest’ultimo e dalla sua scuola

della corte costituzionale, cit., 781 ss.; ZUNARELLI-COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 28. In senso critico cfr. per tutti CARBONE, *La c.d. autonomia del diritto della navigazione: risultati e prospettive*, in *Dir. mar.*, 1975, 40-46; ID., *L’internazionalità e la specialità delle fonti del diritto della navigazione nel terzo millennio*, in ANTONINI (cur.), *Trattato breve di diritto marittimo*, I, Milano, 2007, 15 ss., nonché CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, I, *Infrastrutture e accesso al mercato*, 2^a ed., Milano, 2011, 3 ss., cui *adde* PUGLIATTI, *Codice della navigazione e codice civile*, in *Riv. dir. nav.*, I, 1943-1948, 11 ss.

(38) Cfr. SCIALOJA, *Sistema*, cit., 24-25.

(39) Così ANTONINI, *L’autonomia del diritto della navigazione, il ruolo del diritto comune e la posizione sistematica della legislazione sulla navigazione da diporto*, cit., 2014, 469 ss.

(40) Nello stesso senso, da ultimo, CAMARDA, *Per una collocazione sistematica del diritto dei trasporti*, in *Dir. trasp.*, 2015, 626 ss.

con il codice della navigazione (41), ma intendendo l'*autonomia* come una formula riassuntiva della *specialità* della materia, formula in ogni caso rivolta non già a negare i collegamenti del diritto della navigazione con il diritto comune (o con altre discipline speciali), ma ad evidenziarne sinteticamente alcune caratteristiche peculiari (42).

Appare peraltro evidente che il diritto della navigazione non può neppure essere — per così dire — “annacquato” nel *mare magnum* del diritto comune: infatti, *in primo luogo*, il diritto della navigazione deve essere appunto inteso come una disciplina “speciale” e quindi (in parte) derogatoria rispetto ai principi di diritto comune (ciò in ragione sia delle proprie specifiche particolarità, sia della matrice internazionale che caratterizza la gran parte dei suoi istituti), e, *in secondo luogo*, è pacifico che l'applicazione dei principi di diritto comune nel settore marittimo e aeronautico deve essere realizzata tenendo nel debito conto le esigenze ad esso tipiche (43).

Quanto sopra trova tra l'altro una significativa conferma nel-

(41) In questo senso appaiono condivisibili le parole di XERRI, *Trasporto marittimo tra decodificazione e disciplina comunitaria*, cit., 1214, secondo cui “l'innovazione della materia [dei trasporti marittimi] non consiste nel rinnegare l'impostazione di Scialoja o il codice della navigazione (...) consiste invece nell'adeguamento ad una società che è rapidamente mutata e bisogna prevedere nuove formule”.

(42) Così CARBONE, *Il diritto marittimo in Italia*, cit., 49. Si noti che, anche con riferimento al diverso problema relativo alla pretesa “autonomia” del diritto commerciale rispetto al diritto civile, la dottrina sostanzialmente considera l'*autonomia* come un sinonimo della *specialità* della materia: cfr., ad esempio, BUTTARO, *L'autonomia del diritto commerciale*, in *Riv. dir. comm.*, 2002, I, 421 ss.; LIBERTINI, *Diritto civile e diritto commerciale. Il metodo del diritto commerciale in Italia*, in *Riv. soc.*, 2013, 1 ss.; PORTALE, *Il diritto commerciale italiano alle soglie del XXI secolo*, in *Riv. soc.*, 2008, 1 ss. Sulla “specialità” del diritto commerciale e sul suo significato cfr., tra i contributi più recenti, MAZZONI, *Le fonti del diritto commerciale tra memorie storiche e scenari futuri*, in *Riv. soc.*, 2001, 855 ss.; MONTALENTI, *Il diritto commerciale dalla separazione dei codici alla globalizzazione*, in *Riv. trim. dir. e proc. civ.*, 2012, 379 ss. e SPADA, *Codice civile e diritto commerciale*, in *Riv. dir. civ.*, 2013, I, 331 ss.

(43) Su tale aspetto, con riguardo al diritto marittimo, v. MONTAS, *Le rapport du droit maritime au droit commun, entre simple particularisme et véritable autonomie*, in *Dr. mar. franç.*, 2008, p. 307 ss. e ivi ampi riferimenti bibliografici circa la dottrina francese del *particularisme*, cui adde DELEBECQUE, *Droit maritime et régime général des obligations*, *ibidem*, 2005, 785 ss.

l'art. 1680 c.c., il quale prevede che le disposizioni del codice civile in materia di contratto di trasporto “*si applicano anche ai trasporti per via d'acqua o per via d'aria e quelli ferroviari e postali, in quanto non siano derogate dal codice della navigazione e dalle leggi speciali*”. Come è stato correttamente sottolineato, questa disposizione esprime la vocazione delle norme di diritto comune (44) a disciplinare gli aspetti relativi ai trasporti (marittimi e aerei) regolati dal codice della navigazione, condizionando peraltro l'operatività delle stesse norme di diritto comune alla (non) esistenza di disposizioni “speciali” previste da fonti di origine internazionale (ivi inclusa la c.d. *lex maritima* (45)) ovvero dal codice della navigazione o da altre fonti interne di livello legislativo, ma senza subordinarne l'applicazione all'esistenza di norme regolamentari, consuetudinarie o ricavabili analogicamente come risulterebbe invece dall'art. 1 c. nav. (46).

L'art. 1680 c.c. è quindi una norma fondamentale per ricostruire la sistematica delle fonti del diritto dei trasporti in maniera coerente con i principi generali del nostro ordinamento, superando così la “lettera” dell'art. 1 c. nav. (sui limiti della quale si è detto (47)) e consentendo un costante raccordo tra disciplina generale del trasporto (contenuta nelle norme del codice civile oggetto di esame nel presente lavoro) e normativa speciale (codice della navigazione e altre leggi speciali, relative al trasporto stradale, ferroviario, postale, etc...).

Non appare peraltro necessario esprimersi in termini di “prevalenza” dell'art. 1680 c.c. sull'art. 1 c. nav., quanto piuttosto

(44) Sul fatto che le norme di diritto della navigazione vadano integrate dai principi di diritto comune e non soltanto da quelli di diritto civile v. *retro*, nota 35.

(45) La *lex maritima* è una parte “speciale” della *lex mercatoria* che riguarda i rapporti del commercio marittimo internazionale: cfr. VAN HOOYDONK, *Towards a worldwide restatement of the general principles of maritime law*, in *Journ. of Intern. Mar. Law*, 2014, 170 ss.; e, da ultimo, LA MATTINA, *Decision Making and Maritime Law: The Role of the Lex Maritima*, in *Dir. mar.*, 2016, 64 ss., ove ulteriori riferimenti. Sul punto v. efficacemente CAMARDA, *Per una collocazione sistematica del diritto dei trasporti*, cit., 656, secondo cui la diffusione dei formulari e il ripetersi costante di pratiche del commercio marittimo internazionale tra gli operatori sostanzialmente “*crea nuovo diritto uniforme*”, e tale situazione è riscontrabile con riguardo a tutte le modalità di trasporto.

(46) Così CARBONE, *Il trasporto marittimo di cose nel sistema dei trasporti internazionali*, Milano, 1976, 54-56.

(47) V. *retro*, specialmente il testo corrispondente alle note da 38 a 42.

valorizzare la funzione dello stesso art. 1680 c.c. quale strumento di “coordinamento” tra il diritto comune e il diritto speciale, per mezzo del quale “rileggere” l’art. 1 c. nav., limitandone la portata applicativa (48).

Attraverso il filtro dell’art. 1680 c.c., infatti, il diritto comune — e, in particolare, la disciplina sul contratto di trasporto prevista dal codice civile — viene ad assumere *sia* funzione “integratrice” del diritto speciale (49), *sia* (forse, soprattutto) funzione di “armamen-

(48) Nel senso che l’art. 1680 c.c. avrebbe (almeno di fatto) la funzione di limitare la portata applicativa dell’art. 1 c. nav. cfr., *ex multis*, FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell’aeromobile*, Roma, 1947, 70 ss.; PESCATORE, *Codice civile e codice della navigazione: valore dei richiami reciproci*, in *Riv. dir. nav.*, 1959, I, 226; GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, cit., 213; Id., *Del trasporto in generale*, in *Dir. trasp.*, 1993, 9 ss.; IANNUZZI, *Del trasporto*, in *Commentario cod. civ.* a cura di SCIALOJA-BRANCA, 2^a ed., Bologna-Roma, 1970, 74-75; LA TORRE, *La definizione del contratto di trasporto*, Napoli, 2000, 162, spec. nota 308; LEFEBVRE D’OVIDIO-PESCATORE-TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, 9^a ed., Milano, 2000, 501; TULLIO, *I contratti di charter party*, Padova, 1981, 253 ss.; Id., *Il contratto di noleggio*, Milano, 2006, 379 ss., ove peraltro tale A. precisa che la norma in esame non rappresenta un vero e proprio limite all’operatività dell’art. 1 c. nav., in quanto l’art. 1680 c.c. esprimerebbe una norma di diritto della navigazione e, come tale assumendo il rilievo attribuitogli dall’art. 1 c. nav., consentirebbe la prevalenza delle norme del codice civile sul trasporto richiamate dallo stesso art. 1680 c.c. *Contra*, nel senso della “prevalenza” dell’art. 1 c. nav. sull’art. 1680 c.c. cfr., invece, ASQUINI, voce *Trasporto (in genere)*, in *Nvss. dig. it.*, XIX, Torino, 1973, 571 (che in precedenza aveva peraltro accolto la tesi opposta: v. Id., *Del trasporto*, in *Commentario cod. civ.* diretto da D’AMELIO, Firenze, 1947, 422); ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1966, 140, nota 30, secondo cui l’art. 1680 c.c. non modificherebbe la gerarchia delle fonti di cui all’art. 1 c. nav. e, pertanto, nel contesto del diritto della navigazione marittima ed aerea, l’applicabilità delle norme di diritto comune sarebbe subordinata non solo all’inesistenza di norme contenute nel codice della navigazione, ma anche di norme di diritto della navigazione regolamentari, consuetudinarie o ricavabili analogicamente; da ultimo, ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto — Art. 1678-1702*, in SCIALOJA-BRANCA-GALGANO, *Commentario cod. civ.* a cura di DE NOVA, Bologna-Roma, 2014, 77. Più in generale, sull’esigenza di intendere i rapporti tra diritto civile e diritto della navigazione non in termini “gerarchici”, v. PUGLIATTI, *Codice della navigazione e codice civile*, cit., 33.

(49) V. GAETA, *Del trasporto in generale*, cit., 2 e 8-9, secondo cui la normativa di diritto comune (e, segnatamente, quella in tema di contratto di trasporto) assolve anche, “in virtù dell’art. 1680 c.c.”, alla funzione di colmare le “numerose lacune” del diritto speciale (lacune che — con riguardo alle norme sul contratto di trasporto marittimo ed aereo di cui al codice della navigazione — sono dettagliatamente elencate dall’A.). In altra sede lo stesso GAETA (*Le fonti del diritto della navigazione*,

tario” giuridico insostituibile al fine di costruire un vero e proprio “sistema” (50) (51). Ed è precisamente in quest’ultimo senso che ci pare debbano essere oggi rilette le norme sul contratto di trasporto contenute nel codice civile: propriamente un *corpus* di principi applicabili — laddove non derogati dalla disciplina speciale (inclusa quella di origine internazionale (52)) — a tutti *i trasporti*, che si trovano così regolati nella prospettiva unitaria dell’unico “tipo contrattuale” *del trasporto*, efficacemente scolpito in maniera “trasversale” dal capo VIII del titolo III del quarto libro del codice civile (53).

Tale disciplina *non solo* conferma la “permeabilità” di tutto il diritto dei trasporti (e, naturalmente, del diritto della navigazione (54)) rispetto ai principi del diritto comune, all’uopo colmando le lacune lasciate aperte dalla disciplina speciale, *non solo* rappresenta un insostituibile “*background*” normativo, fondamentale per ricostruire sistematicamente ed inquadrare correttamente il

cit., 15) ha inoltre correttamente sottolineato il carattere di per sé “*frammentario*” del codice della navigazione e, in generale, del diritto speciale dei trasporti.

(50) Così, per tutti, la sempre attuale sintesi di BUSNELLI, *Limitazioni risarcitorie, diritto dei trasporti, codice civile*, cit., 26.

(51) Sul fatto che le “lacune” di una particolare disciplina speciale non possano essere risolte senza la costruzione di un adeguato “sistema” v., con specifico riguardo al diritto societario, ANGELICI, *Sulle lacune nel diritto delle società*, in *Le Società*, 2015, 1251 e spec. 1258.

(52) Nel senso di cui al testo pare superato il timore espresso da una parte della dottrina, la quale paventa che, colmando le lacune del diritto speciale attraverso il diritto comune (e, segnatamente, attraverso le norme del codice civile in materia di trasporto), si giungerebbe a risultati insoddisfacenti, che sarebbero invece evitati attraverso il ricorso analogico al diritto uniforme: così ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto, loc. cit.*. Come già rilevato sopra (v. nota 12 e testo corrispondente), le fonti di origine internazionale (e dell’Unione europea) in realtà “prevalgono” sul diritto comune; ciò vale anche con riguardo ai principi elaborati nella prassi del commercio internazionale, principi che nel diritto marittimo hanno assunto il nome di *lex maritima* (v. nota 45) e che — come sottolineato dagli stessi A. sopra richiamati — hanno un “*humus comune*” a tutti i tipi di trasporto, tendendo così a disciplinare uniformemente l’intero sistema dei trasporti internazionali (sul punto v. per tutti ROMANELLI, *Diritto aereo, diritto della navigazione e diritto dei trasporti*, in *Riv. trim. dir. e proc. civ.*, 1975, 1349 ss.).

(53) Cfr. LA TORRE, *La definizione del contratto di trasporto*, cit., 153 ss. e, spec., 159.

(54) Per un uso sostanzialmente anfibo della locuzione “diritto dei trasporti” per intendere “diritto della navigazione” v. da ultimo TULLIO, *Il diritto dei trasporti, questo sconosciuto*, in *Dir. trasp.*, 2015, 763.

fenomeno trasportistico, *ma inoltre* conferma — anche dall’angolo di visuale dell’ordinamento italiano — la possibilità di pensare ad un “diritto dei trasporti” che aspira (e che concretamente tende) all’uniformità della disciplina giuridica (55).

4. Nozione di “contratto di trasporto” e sua natura giuridica.

La nozione di contratto di trasporto — assente nella disciplina speciale — è fornita dall’art. 1678 c.c., che lo definisce come il contratto in base al quale, verso corrispettivo, il vettore si obbliga a trasferire persone o cose da un luogo a un altro (56). La circostanza che l’art. 1678 c.c. faccia riferimento al corrispettivo non esclude che la definizione di contratto di trasporto fornita da tale norma comprenda anche il trasporto *gratuito*, il quale — ancorché effettuato senza corrispettivo — si caratterizza per la sussistenza di un rapporto negoziale tra le parti e si distingue dal trasporto *di cortesia*, che è invece una ipotesi extracontrattuale in relazione alla quale la responsabilità del vettore è disciplinata dall’art. 2043 c.c. (o, in caso di trasporto stradale, dall’articolo 2054 c.c. ovvero, ancora, in caso di trasporto marittimo, dall’art. 414 c. nav.) (57).

La predetta nozione è applicabile ad ogni modalità di trasporto (marittimo e per acque interne, aereo, stradale, ferroviario e postale (58)), a prescindere dal mezzo impiegato per effettuare la

(55) Sul punto v. anche le considerazioni svolte *infra*, sub § 9.

(56) In argomento v. per tutti LA TORRE, *La definizione del contratto di trasporto*, cit., *passim*, anche per ulteriori richiami alla dottrina in materia, cui *adde* ID., *Il trasporto come fatto e come contratto. Una ricognizione di problemi*, in *Dir. mar.*, 2016, 643 ss.

(57) Così, per tutti, ZUNARELLI-COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 204 e ivi ulteriori richiami in dottrina e giurisprudenza, cui *adde* gli interessanti spunti contenuti in BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, Torino, 2003, 30-31, nota 30. *Contra*, v. peraltro LA TORRE, *La definizione del contratto di trasporto*, cit., 217, secondo cui dalla nozione di cui all’art. 1678 c.c. discenderebbe che il contratto di trasporto “*in senso tecnico*” sarebbe solo a titolo *onerato*, per cui non rientrerebbe nel predetto “tipo contrattuale” alcuna ipotesi di trasporto senza corrispettivo. Sul punto v. anche *infra*, il commento all’art. 1681 c.c., § 8.

(58) Non rientrano invece nella nozione di cui all’art. 1678 c.c. “*la trasmissione di notizie per apparecchio telegrafico; la comunicazione diretta di notizie per*

prestazione (59), e consente di individuare una fattispecie unitaria del contratto di trasporto, indipendentemente dalla distinzione tra trasporto di persone e trasporto di cose (60).

Parte della dottrina ha correttamente inquadrato il contratto in esame nella categoria della *locatio operis*, sottolineando in particolare che solo in quanto il trasporto è dedotto in contratto come *opus*, a rischio dell'assuntore, si ha contratto di trasporto; altrimenti si ha un contratto di lavoro dipendente, anche se il lavoro è diretto al trasporto (61).

Tale dottrina ha altresì precisato che la nozione di cui all'art. 1678 c.c. è così ampia da comprendere sia i contratti in cui il vettore esegue il trasporto con lavoro prevalentemente proprio (in relazione ai quali contratti potranno applicarsi le norme sul contratto d'opera in funzione integrativa alla disciplina del trasporto), sia i contratti in cui il vettore si avvale per l'esecuzione del trasporto di un'organizzazione imprenditoriale (in relazione ai quali contratti potranno applicarsi quali fonti suppletive le norme sul contratto di appalto) (62). Al riguardo, occorre peraltro evidenziare che, nella

telefono; la conduzione di acqua o di energia elettrica": così CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, cit., 411, nota 40.

(59) Così, da ultimo, ZUNARELLI-COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 200, cui *adde* — *ex multis* — ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, cit., 10; ID., *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul diritto dei trasporti*, in *Dir. trasp.*, 1993, 297; FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, cit., 69; LA TORRE, *La definizione del contratto di trasporto*, Napoli, 2000, 154; BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, cit., 29. *Contra* GAETA, *Del trasporto in generale*, cit., 7, secondo il quale la nozione di cui all'art. 1678 c.c. "si identificherebbe con il trasporto terrestre".

(60) Su tale aspetto cfr., *ex multis*, ASQUINI, voce *Trasporto (in genere)*, cit., 565; GRIGOLI, *Il trasporto*, in *Trattato dir. priv.* diretto da RESCIGNO, 11****, Torino, 1984; GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, in *Enc. dir.*, XLIV, Milano, 1992, 1154 ss.; LA TORRE, *La definizione del contratto di trasporto*, cit.; PAOLUCCI, *Il trasporto di persone*, 2^a ed., Torino, 1999; RIGUZZI, *I contratti speciali. Il contratto di trasporto*, in *Trattato di dir. priv.* diretto da BESSONE, XIV, Torino, 2006, cui *adde*, da ultimo, LA MATTINA-SCHIANO DI PEPE, *Il trasporto su strada: profili generali*, in ROPPO-BENEDETTI, *Trattato dei contratti*, IV, *Opere e servizi*, Milano, 2014, 5 ss.; ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit.

(61) Così, per tutti, ASQUINI, voce *Trasporto (in genere)*, cit., 566.

(62) Così, ancora, ASQUINI, voce *Trasporto (in genere)*, cit., *loc. cit.* Si noti peraltro che determinati tipi di trasporto possono esercitati esclusivamente da vettori in possesso di specifici requisiti inerenti la propria organizzazione imprenditoriale ovvero che abbiano conseguito autorizzazioni che presuppongono comun-

realtà economica odierna, i trasporti effettuati al di fuori di un'attività imprenditoriale sono del tutto marginali e che, pertanto, il contratto di trasporto può essere classificato come un contratto "naturalmente d'impresa"; il che assume una significativa rilevanza nella interpretazione dei principi in tema di responsabilità del vettore (63).

5. (Segue) Distinzione da altri istituti.

Si è visto sopra che il vettore si obbliga a trasferire persone o cose da un luogo a un altro. Tenendo presente il contenuto di tale obbligo, è possibile distinguere il contratto di trasporto da altri istituti.

In primo luogo, con riferimento al contratto di spedizione, pare sufficiente osservare che lo spedizioniere (*freight forwarder* (64)) si configura come un ausiliario dei soggetti interessati alla consegna della merce trasportata, il quale, ai sensi dell'art. 1737 c.c., si obbliga, in virtù di un contratto di mandato, a concludere, in nome proprio e per conto del mandante, un contratto di trasporto e a compiere le operazioni accessorie. Risulta pertanto evidente la differenza tra questo soggetto ed il vettore, in quanto (i) lo spedizioniere non assume l'obbligo di trasportare la merce, ma soltanto di concludere un contratto di trasporto e (ii) lo spedizioniere è assoggettato ad un regime di responsabilità diverso da quello vettoriale (responsabilità *ex mandato*). Invero, anche tenuto conto degli svi-

que una adeguata organizzazione imprenditoriale: sul punto cfr. da ultimo ZUNARELLI-COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 202.

(63) Cfr. BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, cit., 55 ss., cui *adde* le considerazioni svolte *infra*, § 8, nonché nel commento agli artt. 1681 c.c. (spec. § 5) e 1693-1698 c.c. (spec. § 3).

(64) Il *freight forwarder* è definito dalla dottrina inglese come "*an auxiliary person, a professional intermediary between the cargo interests and the carrier, who arranges and organizes the carriage of goods from departure to destination, but who does not undertake to carry himself and who does not accept liability as a carrier*" (così DE WIT, *Multimodal transport*, London, 1995, 19). Su tale figura cfr. *ex multis* BUDGEN, *On Freight Forwarding and Goods in Transit*, London, 1999, *passim*; GLASS, *Freight Forwarding*, in *Contracts for the Carriage of Goods by Land, Sea and Air*, London, 1993, part 7; HILL, *Freight Forwarders*, London, 1972.

luppi del trasporto multimodale, non sempre è agevole distinguere tra le due figure, soprattutto alla luce del fatto che frequentemente la contrattualistica dei trasporti non appare così chiara (65).

Anche con riguardo alla figura dello spedizioniere-vettore (66) è possibile evidenziare alcune differenze strutturali rispetto al trasporto. Come è stato correttamente evidenziato da parte della dottrina, l'assunzione da parte dello spedizioniere-vettore dell'ulteriore obbligo di trasportare la merce (con conseguente assunzione del regime di responsabilità vettoriale) “*non può certamente ritenersi sufficiente a permettere una ricomprensione automatica dello spedizioniere-vettore nell'ambito del contratto di trasporto*” (67), non solo (i) in quanto l'obbligo di trasporto si pone in una posizione aggiuntiva e complementare rispetto a quello di spedizione, funzione che rimane “tipica” di tale soggetto, ma anche (ii) in quanto tale obbligo di trasporto viene in essere *successivamente* alla conclusione del contratto di spedizione (68). Risulta pertanto evidente la differenza tra questo soggetto ed il vettore, in quanto quest'ultimo assume immediatamente l'obbligo di *trasportare* la merce, ponendo l'intera sua prestazione nei confronti del caricatore e dell'interessato

(65) Sul punto v. ZUNARELLI, *La nozione di vettore (contracting carrier ed actual carrier)*, Milano, 1987, 348, il quale distingue tra la figura dello spedizioniere e quella del vettore (multimodale) soprattutto facendo riferimento al grado di autonomia nell'organizzazione del trasporto rispetto al caricatore: “*qualora lo spedizioniere fruisca di una autonomia tale da sottrarre la sua attività ad ogni controllo del preteso mandante, ometta di fornire a questi il rendiconto circa i contratti di trasporto conclusi in relazione all'incarico conferitogli, ed indichi in una somma globale unitaria il proprio corrispettivo (...), dovrà ritenersi che egli assuma (...) il ruolo di vero e proprio multimodal transport operator*”. Nello stesso senso, da ultimo, Cass., 23 settembre 2016, n. 18982, in *Giur. it.*, 2016, 2079; Trib. Brescia, 30 aprile 2016, in *Dir. mar.*, 2016, 782 e Trib. Bologna, 2 dicembre 2015, *ibidem*, 223.

(66) Sullo spedizioniere-vettore cfr., da ultimo, CARBONE-CELLE-LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo*, 5^a ed., Torino, 2015, 363, nonché CUOCCI, *Della spedizione — Artt. 1737-1741*, in questo *Commentario*, Milano, 2017, 183 ss., cui adde BOGLIONE, *Spedizione e spedizioniere-vettore: la Cassazione rivede, aggiornandoli e uniformandoli, i tradizionali criteri distintivi, contribuendo a fare chiarezza*, in *Dir. mar.*, 1998, 408 ss.

(67) COSÌ BALDASSARRI, *Della spedizione*, in *Commentario cod. civ.* a cura di SCIALOJA-BRANCA, Bologna-Roma, 1996, 169.

(68) In questo senso, per tutti, BUONOCORE, *Il contratto di spedizione*, in *Dir. e giur.*, 1957, 662 ss.; TRABUCCHI, *Le prestazioni dello spedizioniere e l'obbligazione di risultato*, in *Riv. dir. civ.*, 1982, 320 ss.

al carico all'interno della tipologia del contratto di trasporto, mentre nella prestazione dello spedizioniere-vettore si assiste, per così dire, ad un'ideale "scomposizione" di due differenti momenti: (a) la *spedizione* (con il relativo regime di responsabilità *ex mandato*) e (b) il *trasporto* (con il relativo regime di responsabilità vettoriale) (69).

Distinzioni si possono poi sottolineare con riguardo al contratto di logistica (70), formula con la quale si intendere riassumere l'assunzione da parte del c.d. operatore di logistica di obblighi disparati, che possono consistere, a mero titolo esemplificativo, (i) nella raccolta degli ordini e presa in consegna delle merci, (ii) nella movimentazione delle merci all'interno di un *terminal*, (iii) nel trasporto vero e proprio, (iv) nel magazzinaggio, (v) nella distribuzione capillare delle merci, (vi) nella gestione delle pratiche doganali, (vii) nella riparazione dei mezzi di trasporto e (viii) nell'assicurazione delle merci trasportate (71). Parte della dottrina ha sot-

(69) Cfr. Cass., 9 aprile 1999, n. 3468, in *Dir. mar.*, 2000, 859, ha affermato che "L'art. 1741 c.c. non sottrae lo spedizioniere vettore alla disciplina del contratto di spedizione, ma gli riconosce anche i diritti e gli obblighi del vettore, in relazione a quelle fasi della sua attività riconducibili al trasporto in senso stretto". Sugli elementi distintivi della figura dello spedizioniere rispetto al vettore (e allo spedizioniere-vettore) v. da ultimo Cass., 30 gennaio 2014, in *Giust. civ. Mass.*, 2014; Cass., 6 agosto 2013, n. 18657, in *Dir. mar.*, 2013, 861 con nota di TAJANI.

(70) Su tale figura cfr. CARBONE-CELLE-LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo*, cit., 365; MASUTTI, *Il contratto di logistica*, in SILINGARDI-ANTONINI-MORANDI (cur.), *Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione dei trasporti e del turismo*, cit., 323 ss.; EAD. (cur.), *I servizi di logistica: aspetti operativi e giuridici*, Torino, 1999. In generale sulla logistica nel settore dei trasporti cfr. BRIGNARDELLO, *Tipicità e atipicità nei contratti di prestazione di servizi logistici*, in *Dir. mar.*, 1997, 325 ss.; CALINI-GOSSO, *I contratti della logistica*, Milano, 2000; MARONGIU BONAIUTI, *La disciplina giuridica dei contratti di fornitura di servizi di logistica integrata*, in *Dir. comm. int.*, 2002, 305 ss.; ORIONE, *L'attività logistica del vettore multimodale*, in RICCOMAGNO (cur.), *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna*, Torino, 1997, 163 ss.; PIROLA, *I contratti di "outsourcing" per i servizi logistici. I profili giuridici*, in *Foro pad.*, 1999, II, 47; RUSSO-FRATTASI, *La logistica nei trasporti*, in BOARIO-DE MARTINI-DI MEO-GROS PIETRO, *Manuale di logistica*, III, Torino, 1992, 189 ss.; VASILE, *Il contratto di logistica: aspetti generali e particolari nella evoluzione della dottrina e nelle applicazioni operative*, in *Dir. Economia*, 2000, 385; VIGNATI (cur.), *Manuale di logistica*, Milano, 2002, *passim*; VITO, *Le implicazioni strategiche dell'integrazione logistica*, in *Econ. dir. terziario*, 1995, 541 ss.

(71) In questo senso v., ad esempio, BRIGNARDELLO, *Tipicità e atipicità nei contratti di prestazione di servizi logistici*, cit., 329, la quale sottolinea che "i servizi

tolineato che le differenze “*teoriche*” tra il vettore e l’operatore di servizi logistici tendono a sfumarsi, in ragione del fatto che la prestazione del vettore viene spesso sempre più ad arricchirsi di prestazioni accessorie al trasporto assimilabili a quelle dell’operatore di servizi logistici (72). Tale opinione non pare del tutto condivisibile, in quanto se, di fatto, il vettore esegue con sempre maggior frequenza prestazioni diverse da quella di trasporto, occorre rilevare che tali prestazioni, nell’economia del contratto di trasporto, devono essere considerate come “accessorie” (73) e, pertanto, la qualificazione e la relativa disciplina regolatrice sarà quella del trasporto (74). Diversamente, la disciplina regolatrice delle prestazioni dell’operatore logistico è normalmente quella dell’appalto (o della somministrazione di servizi) ovvero è costruita “*ad hoc*” (in senso “atipico” rispetto ai modelli civilistici) ed è comunque difficilmente sussumibile nell’ambito del trasporto, e ciò salvo con riguardo ai casi in cui vengano specificamente forniti all’utente (anche) servizi di trasporto (spesso assunti nel contesto di contratti “chiavi in mano”), relativamente ai quali troverà applicazione la corrispondente disciplina (75).

La distinzione tra trasporto ed appalto non dà luogo a particolari difficoltà concettuali, essendo pacifico che — pur trattandosi, in entrambi i casi, di contratti di risultato — l’appalto ha ad oggetto il compimento di *qualsiasi* tipo di opera o di servizio, mentre il

logistici non hanno un carattere standard, ma viceversa si caratterizzano per un contenuto estremamente variabile e fortemente personalizzato in funzione delle esigenze del singolo cliente”; VITO, *Le implicazioni strategiche dell’integrazione logistica*, cit., 551, nota 16.

(72) Cfr. BRIGNARDELLO, *Tipicità e atipicità nei contratti di prestazione di servizi logistici*, cit., 329.

(73) Nel senso che, ad esempio, il magazzinaggio della merce da parte del vettore costituisca prestazione “accessoria” ad un contratto di trasporto, cfr. RIGHETTI, *Trasporto e deposito*, in *Dir. mar.*, 1991, 72.

(74) In questo senso, la giurisprudenza afferma che “*l’esecuzione del contratto di trasporto di cose non si esaurisce nel trasferimento della merce da un luogo ad un altro, ma comprende l’adempimento di tutte le obbligazioni accessorie necessarie per il raggiungimento del fine pratico che le parti si sono prefisso*”: così Cass., 18 giugno 2001, n. 8208, in *Dir. e prat. soc.*, 2001, f. 22, 85. Nello stesso senso, Cass., 10 giugno 1999, n. 5700, in *Dir. mar.*, 2001, 725; Cass., 15 gennaio 1985, n. 73, *ibidem*, 1986, 668; Cass., 7 marzo 1981, n. 1288, in *Arch. giur. circolaz.*, 1981, 252; Trib. Genova, 28 febbraio 1992, in *Dir. mar.*, 1994, 510 ss.

(75) Su questi aspetti v. l’ampia analisi di ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 32-44, ove completi riferimenti dottrinali in argomento.

trasporto ha un oggetto *specifico*, consistente nel trasferimento di cose o persone da un luogo ad un altro (76). In sostanza, come è stato autorevolmente sottolineato, il contratto di trasporto è una forma “speciale” di contratto di appalto, il cui oggetto è stato “tipizzato” dal legislatore (77).

Più complesso è invece il dibattito relativo alla possibile configurabilità del c.d. “appalto di servizi di trasporto” (78), ossia alla configurabilità di un contratto avente a oggetto l’organizzazione e l’effettuazione da parte di un soggetto di una serie di trasporti da eseguirsi all’interno di un determinato periodo temporale per conto del proprio contraente (79). Al riguardo, pare corretta la posizione assunta — in contrasto con la giurisprudenza dominante — da attenta dottrina, la quale ha sottolineato che, laddove le prestazioni oggetto del contratto siano unicamente riconducibili al trasporto (sia pure da effettuarsi in via continuativa nell’arco di un periodo di tempo più o meno lungo attraverso modalità che impongono una “speciale organizzazione”), non si ha altro che un *contratto di trasporto*; laddove, invece, le prestazioni di trasporto non esauriscano l’oggetto del contratto, ma siano accompagnate da obbliga-

(76) Così, per tutti, RUBINO-IUDICA, *Dell'appalto*, in SCIALOJA-BRANCA, *Commentario cod. civ.* a cura di GALGANO, Bologna-Roma, 2007, 63-64.

(77) Così TULLIO, *Una fattispecie improponibile: l'appalto di servizi di trasporto*, in *Dir. trasp.*, 1993, 92, cui *adde* RUBINO, *L'appalto*, in *Tratt. Vassalli*, Torino, 1980, 20.

(78) Cfr., *ex multis*, BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, 43 ss.; LOPEZ DE GONZALO, *Spunti di riflessione in tema di appalto di servizi di trasporto*, in *Dir. mar.*, 2016, 107; POLASTRI MENNI, *Trasporto ed appalto: problemi di qualificazione*, in *Trasporti*, 1983, n. 33, 53 ss.; RIGUZZI, *Appalto di servizi di trasporto e prescrizione*, in *Dir. trasp.*, 1998, 931 ss.; TULLIO, *Una fattispecie improponibile: l'appalto di servizi di trasporto*, cit., 89 ss.; Id., *Il contract of affreightment*, Padova, 1991, 105 ss.

(79) La definizione è di BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, cit., 35. Sulla configurabilità di tale istituto la giurisprudenza è sostanzialmente pacifica, v., *ex multis*, Corte Cost., 5 novembre 1996, n. 386, in *Riv. giur. circ. e trasp.*, 1997, 65 (che lo afferma in modo implicito e in via incidentale); Cass., 18 dicembre 2015, n. 25517, in *Dir. mar.*, 2016, 115; Cass., 14 luglio 2015, n. 14670, *ibidem*, 2016, 107; Cass., 6 dicembre 1996, n. 10894, in *Riv. giur. circ. e trasp.*, 1997, 293; Cass., 28 maggio 1986, n. 3581, in *Foro it.*, 1986, I, 2137; App. Milano, 22 aprile 1996, in *Giust. civ.*, 1996, 1062; App. Torino, 3 luglio 1991, in *Dir. trasp.*, 1993, 89; Trib. Milano, 3 luglio 1997, in *Arch. giur. circ. e trasp.*, 1998, 524. *Contra* v. peraltro Trib. Milano, 13 novembre 1995, in *I contratti*, 1997, 52, cui *adde* la dottrina citata alla nota precedente.

zioni aggiuntive e diverse che assumano rilievo paritetico rispetto a quelle di trasporto, allora si configurerà un *contratto di appalto di servizi*, che è improprio qualificare come “di trasporto” in quanto le prestazioni relative al trasporto non assorbono le altre, ma solo si combinano con queste (80).

Da un punto di vista dogmatico non è poi difficile tracciare le linee di demarcazione che intercorrono tra trasporto e noleggio, istituto, quest’ultimo, che trova una compiuta definizione nel codice della navigazione con riferimento al noleggio di nave (art. 384 c. nav.) e di aeromobile (art. 940 c. nav.). In particolare, mentre il vettore si obbliga a *trasferire* cose e persone da un luogo ad un altro, il noleggiante si obbliga a *mettere a disposizione* del noleggiatore il mezzo di trasporto, compiendo con tale mezzo uno o più viaggi prestabiliti (noleggio a viaggio) ovvero quei viaggi che potranno essere ordinati dal noleggiatore entro un determinato periodo di tempo (noleggio a tempo) (81). In realtà, come è stato esattamente osservato, ben difficilmente nella pratica è possibile riscontrare che l’obbligo del noleggiante si esaurisca nell’*effettuazione di viaggi*,

(80) Così BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 43-47, cui *adde* la dottrina richiamata alla nota 78.

(81) Sul contratto di noleggio cfr., *ex multis*, ANTONINI, *Il noleggio nell’ambito dei contratti di utilizzazione della nave*, in *Dir. mar.*, 2006, 18 ss.; BERLINGIERI, *Profilo dei contratti di utilizzazione della nave*, in *Dir. mar.*, 1961, 417 ss.; CARBONE-CELLE-LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo*, cit., 215 ss.; CASANOVA (MAR.), *Locazione, noleggio ed obbligazione di riconsegna della nave*, in *Opuscoli di vario diritto*, II, Milano, 1968, 56 ss.; CASANOVA, *Noleggio di nave e trasporto. Alcune considerazioni alla luce dell’autonomia contrattuale delle parti*, in *Dir. mar.*, 2005, 389 ss.; CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, cit., 331 ss.; DANI, voce *Noleggio nel diritto della navigazione*, in *Dig. IV — Disc. Comm.*, X, 1994, 256 ss.; FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell’aeromobile*, 120 ss.; ID., *Profilo del noleggio*, in *Dir. mar.*, 1958, 3 ss.; ID., *Note sulla classificazione dei contratti di utilizzazione della nave*, in *Riv. dir. nav.*, 1962, I, 189 ss.; GAETA, *Il noleggio di nave*, in TURCO BULGHERINI (CUR.), *Studi in onore di Antonio Lefebvre D’Ovidio: in occasione dei cinquant’anni del diritto della navigazione*, Milano, 1995, 238 ss.; LEFEBVRE D’OVIDIO, *Noleggio*, in *Riv. dir. nav.*, 1964, I, 129 ss.; LEFEBVRE D’OVIDIO-PESCATORE-TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 417 ss.; RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, II, Milano, 1990, 401 ss.; ROMANELLI, *Profilo del noleggio*, Milano, 1979; ROSAFIO, *Studi sul contratto di noleggio*, Roma, 2008; SPASIANO, *I contratti di utilizzazione della nave: note per la revisione della disciplina attuale*, in *Giur. it.*, 1977, IV, 49 ss.; ID., *Contratto di noleggio*, Milano, 1986; TULLIO, *Il contratto di noleggio*, cit.; XERRI, voce *Noleggio di navi*, in *Nvss. dig. it. — App. V*, Torino, 1984, 226 ss.

senza che vi sia inscindibilmente connessa una prestazione di *trasporto*. Il “viaggio” non rappresenta in altri termini lo scopo ultimo del contratto di noleggio, che è pur sempre volto ad attuare un “trasporto”, sia esso da intendersi come l’esclusiva attività richiesta al vettore, sia esso lo “strumento” necessario per perseguire finalità ulteriori (si pensi all’attività ittica o di posa di cavi o di ricerca scientifica) (82). In questo senso, appare corretto ricondurre più propriamente il noleggio all’interno del tipo “contratto di trasporto” e ciò anche alla luce della prassi degli operatori commerciali internazionali, i quali non conoscono il noleggio quale autonomo istituto giuridico come configurato dal codice della navigazione, ma — limitandosi al campo del trasporto marittimo — impiegano abitualmente i contratti di *charter-parties*, che trovano la loro disciplina in formulari basati sul diritto inglese e che hanno pacificamente natura di contratti di trasporto (83).

Il contratto di trasporto, inoltre, si differenzia dal contratto di rimorchio, laddove quest’ultimo assuma la configurazione del c.d. “rimorchio-manovra”, quando cioè la prestazione fornita dal rimorchiatore si limita all’attività necessaria ad agevolare la manovra dell’elemento rimorchiato, il quale non solo è a sua volta dotato di autonoma spinta propulsiva, ma inoltre è guidato dal proprio personale, che ha il comando dell’intera operazione e che ha il compito di dirigere l’attività del rimorchiatore. In tale ipotesi, nella quale non si verifica la consegna dell’elemento rimorchiato, non è infatti

(82) Così ROMANELLI, *Profilo del noleggio*, cit., spec. 42 e 69 ss., il quale efficacemente sottolineava che, salvo rare ipotesi, “*non si naviga solo per navigare*”. Nello stesso senso v., *ex multis*, già FERRARINI, *Note sulla classificazione dei contratti di utilizzazione della nave*, cit., loc. cit.; RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, II, cit., spec. 521 ss., cui *adde* CARBONE-CELLE-LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo*, cit., 214 e, da ultimo, CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, cit., 338 ss.

(83) Nello stesso senso pare opportuno ricondurre alla *locazione* il c.d. “noleggio” di veicoli terrestri *senza* conducente e al *trasporto* il c.d. “noleggio” di veicoli terrestri *con* conducente, quantomeno in quei casi dove risulta dal contratto che la prestazione fondamentale è l’effettuazione di un “viaggio” (tale è la fattispecie — erroneamente qualificata come “locazione” — considerata da Cass., 8 maggio 1953, n. 1279, in *Foro it.*, 1954, I, 1607; più dubbia è invece la fattispecie considerata da App. Messina, 28 marzo 1957, in *Rep. Foro it.*, 1957, voce *Obbligazioni e contratti*, nn. 59-61; nel senso di cui al testo v. — nel vigore dell’abrogato codice di commercio del 1882 — App. Milano, 31 ottobre 1906, in *Ferrovie*, 1907, 54, richiamata da VIVANTE, *Trattato di diritto commerciale*, IV, *Le obbligazioni*, 5^a ed., Milano, 1926, 524, nota 15).

applicabile la disciplina del trasporto, bensì quella specificamente prevista dal codice della navigazione (artt. 103 e 104 c. nav.), eventualmente integrati dalle norme del codice civile in materia di appalto (84). Diversamente e in estrema sintesi, nell'ipotesi in cui l'elemento rimorchiato venga consegnato al rimorchiatore con assunzione da parte di quest'ultimo della direzione delle operazioni, trova applicazione la disciplina del trasporto, come esplicitamente previsto dall'art. 105 c. nav. in materia di rimorchio marittimo (85), con la precisazione che tale norma e la correlativa disciplina trovano applicazione solo al rimorchio-transporto marittimo, laddove con riferimento al rimorchio-transporto terrestre troveranno applicazione le norme sul trasporto di cui al codice civile (86).

Il trasporto può poi costituire una delle prestazioni tipiche del c.d. contratto di viaggio/di fornitura di pacchetti turistici di cui alla Direttiva 90/314/CEE (87), recentemente aggiornata e modificata dalla Direttiva UE 2015/2302 (88). In tale ipotesi, il trasporto rappresenta una prestazione sostanzialmente "strumentale" rispetto all'oggetto del contratto e non esaurisce quindi la disciplina della fattispecie. L'organizzatore del viaggio risponderà comunque nei

(84) Così già ASQUINI, voce *Trasporto (in genere)*, cit., 568, cui *adde* per completi riferimenti l'esauriente analisi di RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, t. 1, Milano, 1987, 887 ss.

(85) In argomento v. per tutti, da ultimo, LA TORRE, *Riflessioni sul contratto di rimorchio*, in *Studi in onore di Francesco Berlingieri*, Genova, 2010, 664 ss. e ivi ulteriori riferimenti.

(86) Così BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, cit., 43.

(87) La Direttiva 90/314/CEE era stata attuata in Italia inizialmente con il d.lgs. 17 marzo 1995, n. 111, poi trasfuso nel Codice del Consumo (d.lgs. 6 settembre 2005, n. 206) e da ultimo nel Codice del Turismo (d.lgs. 23 maggio 2011, n. 79).

(88) Sui c.d. contratti del turismo cfr., tra i contributi più recenti, GRAZIUSSO, *La vendita di pacchetti turistici*, Milano, 2013; KELLER-MORANDI, *Package Travel and Assisted Travel Arrangements: the proposal for a new directive in the light of a possible full harmonisation approach*, in *Dir. turismo*, 2014, 9 ss.; LOPEZ DE GONZALO, *La nuova direttiva sui pacchetti turistici e la normativa internazionale e comunitaria in tema di trasporto di persone*, in *Dir. mar.*, 2016, 405 ss.; MORANDI, *Alcune riflessioni sui rapporti tra contratto di viaggio e contratto di trasporto aereo*, in TRANQUILLI LEALI-ROSAFIO (cur.), *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria e uniforme*, Milano 2011, 411 ss.; TINCANI, *La responsabilità dell'organizzatore di viaggi nell'ultima disciplina nazionale*, in *Dir. turismo*, 2012, 5 ss.; TURCO BULGHERINI, *Dalla direttiva 13 giugno 1990, n. 90/314/CEE al d.lgs. 6 settembre 2005, n. 206 (c.d. Nuovo Codice del Turismo)*, in RIGUZZI-ANTONINI (cur.), *Trasporti e turismo*, Torino, 2006, 486 ss.; ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 45 ss.

confronti del viaggiatore in relazione alla buona esecuzione di tutti i servizi compresi nel pacchetto turistico, indipendentemente dal fatto che tali servizi siano forniti dall'organizzatore stesso o da terzi (e, quindi, anche relativamente a trasporti eseguiti da vettori terzi) (89). È peraltro pacifico che — ferma l'impossibilità di duplicazioni risarcitorie e di indebiti arricchimenti — il viaggiatore avrà diritto al risarcimento dei danni patiti *non solo* in base alla normativa in materia di pacchetti turistici, *ma anche* in base alla disciplina applicabile alla responsabilità vettoriale (disciplina di cui alle convenzioni internazionali e ai regolamenti dell'Unione europea in materia, nonché di cui alle norme in esame del codice civile) (90). Al riguardo, la normativa europea beneficia l'organizzatore delle stesse limitazioni di responsabilità previste in favore del vettore dalle convenzioni internazionali che vincolano l'Unione europea, valorizzando così — in una logica di "scomposizione" delle varie prestazioni — la disciplina trasportistica rilevante (91). Infine, ancorché non sia pacifico che tra viaggiatore e vettore si instauri un rapporto contrattuale (92), pare corretto ritenere che il viaggiatore

(89) Così LOPEZ DE GONZALO, *La nuova direttiva sui pacchetti turistici*, cit., 409 e, nello stesso senso, ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 51.

(90) V. art. 14.5 della Direttiva UE 2015/2302.

(91) V. art. 14.4 della Direttiva UE 2015/2302, il quale, con riferimento alle convenzioni internazionali che vincolano i singoli Stati (ma non anche l'Unione europea), dispone che, nella misura in cui tali convenzioni "limitano l'indennizzo dovuto da un fornitore di servizi, gli Stati membri hanno la facoltà di limitare di conseguenza l'indennizzo dovuto dall'organizzatore".

(92) Nel senso che tra viaggiatore e vettore si instaura un rapporto contrattuale discendente dal contratto di organizzazione di viaggio v. già ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, cit., 363, nota 119 e, da ultimo, ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 56, secondo cui ciò deriverebbe dalla teoria del "contatto sociale". Secondo MOLFESE, *Il contratto di viaggio e le agenzie turistiche*, 2^a ed., Padova, 2006, 130, la qualificazione in termini "contrattuali" del rapporto viaggiatore-vettore deriverebbe dal fatto che tra viaggiatore e intermediario/organizzatore di viaggio sussisterebbe un rapporto di mandato con rappresentanza con la conseguenza che il contratto di trasporto sarebbe concluso direttamente in capo al viaggiatore. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, 2^a ed., Milano, 2008, 134, configura invece il rapporto tra organizzatore e vettore quale un contratto a favore di terzo stipulato nell'interesse e a favore del viaggiatore. Dubbi sulla sussistenza di un rapporto contrattuale tra viaggiatore e vettore sono invece espressi da LOPEZ DE GONZALO, *La nuova direttiva sui pacchetti turistici*, cit., 416-417, il quale peraltro afferma che "Ciò non impedirà tuttavia al viaggiatore di essere legittimato ad agire anche nei confronti del vettore, non già in quanto vettore 'contrattuale', ma invece in quanto vettore 'di fatto'".

possa agire non solo nei confronti dell'organizzatore, ma anche nei confronti del vettore stesso al fine di ottenere il risarcimento dei danni patiti nell'ambito del trasporto ricompreso nel pacchetto turistico (93).

Infine, il contratto di risalita di impianti sciistici (94) non è inquadrabile *tout court* nell'ambito del trasporto, ma si configura quale contratto atipico, ove vengono in rilievo anche prestazioni di tipo vettoriale da parte del gestore dell'impianto (e ciò con riguardo alla fase propriamente "di trasporto" degli utenti, tramite funivia, cabinovia o seggiovia (95)); in tali ipotesi il gestore sarà pertanto assoggettato (anche) alla disciplina del trasporto (96).

6. Forma e conclusione del contratto di trasporto.

Le disposizioni del codice civile relative al contratto di trasporto non prevedono che tale contratto debba soddisfare particolari requisiti di forma, né *ad substantiam*, né *ad probationem*.

Contra, nel senso che il viaggiatore sarebbe in ogni caso "terzo" rispetto al rapporto contrattuale tra organizzatore e vettore v. ROPPO, *Commento alla Convenzione internazionale relativa al contratto di viaggio (CCV)*, in *NLCC*, 1978, 1757.

(93) Cfr. Trib. Marsala, 14 aprile 2007, in *Dir. mar.*, 2008, 587; Giud. Pace Barcellona, 12 aprile 2011, in *Riv. it. dir. tur.*, 2012, 115.

(94) La materia è disciplinata dalla legislazione speciale: v. legge 24 dicembre 2003, n. 363, recante "*Norme in materia di sicurezza nella pratica degli sport invernali da discesa e da fondo*", e, in particolare, gli artt. 3 e 4 sugli obblighi e le responsabilità dei gestori degli impianti sciistici, su cui v. per tutti TRANQUILLI LEALI, *L. 24 dicembre 2003, n. 363: nuove prospettive in tema di trasporto a fune*, in *Giust. civ.*, 2007, II, 7.

(95) Secondo la giurisprudenza e la dottrina dominante l'assimilazione al trasporto non riguarderebbe la risalita tramite *skilift*, in quanto mancherebbe l'elemento essenziale dell'affidamento del passeggero al vettore (v. Cass., 10 maggio 2000, n. 5953, in *DeJure*; Trib. Aosta, 2 giugno 1988, in *Arch. Giur. circolaz. e sinistri*, 1990, 321). In realtà — come è stato correttamente sottolineato da altra parte della dottrina — anche in quest'ultima ipotesi ci si trova di fronte ad un contratto volto a trasferire l'utente da un luogo ad un altro, seppure con un grado di cooperazione più intenso e, pertanto, anche questa rappresenta invero una fattispecie riconducibile al trasporto: così CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, cit., 445-448.

(96) V. Cass., 3 agosto 2004, n. 14812, in *Danno e resp.*, 2005, 369, nonché, più di recente, Trib. Rovereto, 14 febbraio 2013, in *DeJure*, cui *adde*, in dottrina, ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 20.

Vincoli di forma sono invece previsti dalla normativa speciale.

È così, ad esempio, che in base al codice della navigazione i trasporti marittimi devono essere provati per iscritto, tranne che si tratti di trasporti su navi minori di stazza lorda non superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, o alle venticinque tonnellate, in ogni altro caso (art. 396 c. nav, con riferimento al trasporto marittimo di persone, e art. 420 c. nav., con riferimento al trasporto marittimo di cose). Si noti peraltro che — in deroga all'art. 2702 c.c. — l'art. 396, comma 2, c. nav. prevede che il biglietto di passaggio rilasciato dal vettore al passeggero fa prova della conclusione del contratto per il viaggio indicato, ancorché tale biglietto non sia stato sottoscritto dalle parti; insomma, anche un documento unilaterale proveniente dal vettore rappresenta “prova” del contratto di trasporto marittimo di passeggeri. Analogamente, con riguardo al trasporto di cose determinate, la “prova” del contratto risulta dal documento che obbligatoriamente viene emesso in occasione di tale tipologia di trasporto, vale a dire la polizza di carico, che — normalmente — viene sottoscritta soltanto dal vettore e non anche dal caricatore (97).

Il contratto di trasporto aereo di cose deve anch'esso essere provato per iscritto, secondo quanto disposto dall'art. 950 c. nav. Con riferimento al trasporto aereo di persone, il codice della navigazione rinvia alla regolamentazione contenuta nelle “*norme comunitarie ed internazionali in vigore nella Repubblica*” (art. 941 c. nav.) e, quindi, in particolare, alle norme della Convenzione di Montreal del 1999, la quale — pur non imponendo requisiti di forma del contratto — prevede che in occasione del trasporto di passeggeri debba essere rilasciato un “*titolo di trasporto individuale o collettivo*” (art. 3.3 della Convenzione) (98).

Con riferimento al trasporto ferroviario, mentre nella normativa uniforme di cui alla Convenzione CIM del 1999 non è previsto alcun obbligo di forma (e ciò a differenza del precedente regime di cui all'art. 11.1 della Convenzione CIM del 1980), nella disciplina interna era prevista la forma scritta *ad substantiam* (art. 35.3 del d.P.R. 30 marzo 1961, n. 197 recante “*Revisione delle Condizioni per il trasporto delle cose sulle ferrovie dello Stato*”, oggi abrogato,

(97) Cfr. per tutti ANTONINI, *Natura giuridica della polizza di carico e regime delle riserve*, in *Dir. traspt.*, 2013, 391 ss., spec. 394-397.

(98) Al riguardo cfr. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, cit.

ma fatto proprio dalle corrispondenti condizioni generali dei vettori ferroviari italiani) (99).

Quanto, infine, all'autotrasporto, l'art. 6.1 del d.lgs. 286/2005, pur non stabilendo requisiti di carattere formale del contratto, si limita a sottolineare una “preferenza del legislatore per la forma scritta” (100), laddove afferma che “il contratto di trasporto [su gomma] è stipulato di regola in forma scritta e, comunque, con data certa per favorire la correttezza e la trasparenza dei rapporti fra i contraenti”. Tale disposizione ha suscitato peraltro perplessità da parte della dottrina, la quale ha stigmatizzato l'impiego di quella che è stata definita “forma consigliata” (quale *tertium genus* accanto alla forma *ad substantiam* ed alla forma *ad probationem*) non esitando condivisibilmente ad esprimersi in termini di “analfabetismo del legislatore” (101).

Il contratto di trasporto è un contratto consensuale, il quale — in linea di principio — viene quindi concluso indipendentemente dalla *traditio* al vettore dei beni da trasportare o dalla circostanza che il passeggero sia effettivamente salito sul mezzo di trasporto, anche se, nella pratica, l'identificazione del momento perfezionativo assume modalità diversificate a seconda dei casi concreti. Tale principio vale oggi anche con riferimento al trasporto ferroviario di merci (102), che in passato era invece configurato come un contratto reale (103).

(99) V., ad esempio, artt. 7 e 10.1 delle Condizioni Generali di Contratto per il Trasporto delle Merci per Ferrovia di Trenitalia, reperibili sul sito Internet www.cargo.trenitalia.it. Sul punto v. ancora cfr. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 622, nota 2, cui *adde* MORANDI, *Le condizioni generali del trasporto ferroviario di persone e bagagli*, in *Riv. dir. nav.*, 2014, 79.

(100) Così CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, cit., 213, nota 3.

(101) Così CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, cit., 408, nota 23. Al riguardo cfr. anche RIGUZZI, *Prime considerazioni sulla riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi introdotta dal d. lg. 21 novembre 2005, n. 286*, in *Dir. trasp.*, 2006, 419.

(102) Cfr. art. 7 delle Condizioni Generali di Contratto per il Trasporto delle Merci per Ferrovia di Trenitalia, reperibili sul sito Internet www.cargo.trenitalia.it.

(103) Cfr., nella disciplina interna, gli artt. 25.2 e 35.3 del d.P.R. 30 marzo 1961, n. 197, recante “*Revisione delle Condizioni per il trasporto delle cose sulle ferrovie dello Stato*” ed oggi abrogato. Nella normativa uniforme il riferimento andava invece all'art. 8.1 della Convenzione di Berna del 1961 sul trasporto internazionale di merce per ferrovia, su cui cfr. per tutti IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 13-14.

7. Autonomia privata e pubblici servizi di linea.

Lo spazio lasciato dall'ordinamento giuridico all'autonomia privata relativamente alla libertà del vettore di concludere o meno un contratto di trasporto trova un significativo limite nell'art. 1679 c.c. con riguardo ai pubblici servizi di linea.

La norma in esame prevede, infatti, un obbligo di contrarre in capo al vettore che esercita "pubblici servizi di linea", e ciò con il precipuo fine di garantire parità di trattamento fra gli utenti dei servizi di trasporto.

Preliminarmente pare opportuno svolgere due precisazioni in merito all'ambito di applicazione della norma in esame.

In primo luogo, la nozione di "trasporto pubblico di linea" può essere certamente mutuata dall'art. 1 della l. 10 aprile 1981, n. 151 (104), secondo cui tale tipologia di trasporto comprende "i servizi adibiti normalmente al trasporto collettivo di persone e di cose effettuati in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite e offerta indifferenziata". Il riferimento ai servizi "di linea" è pacifico non soltanto in quanto esso risulta chiaramente dal testo del primo comma dell'art. 1679 c.c., ma anche perché — altrimenti — diventerebbe ben difficile la scelta da parte del vettore tra domande contemporanee di trasporto di cui al secondo comma dell'art. 1679 c.c.: nella logica di tale disposizione, infatti, il confronto tra le varie domande degli utenti è possibile soltanto laddove il percorso di percorrenza sia il medesimo (105).

In secondo luogo, l'attuale contesto organizzativo dei servizi di trasporto suggerisce di interpretare evolutivamente ed estensivamente l'art. 1679 c.c., e ciò nel senso che l'ambito applicativo della norma non può essere limitato ai soli trasporti svolti in regime di

(104) La l. 10 aprile 1981, n. 151, "Legge quadro per l'ordinamento, ristrutturazione e potenziamento dei trasporti pubblici locali" (oggi abrogata) escludeva espressamente dal proprio ambito di applicazione i trasporti di competenza statale, ma tale esclusione non vale a privare di rilevanza generale la definizione di "trasporti pubblici di linea": sul punto cfr. CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, cit., 409, nota 25; ZUNARELLI-COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 210; ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 64-66. In argomento v. specificamente ALBERTI, *I trasporti pubblici locali. Pianificazione e modelli di gestione: lineamenti giuridici*, Milano, 1989, *passim*.

(105) Così BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 499.

concessione amministrativa, ma deve essere esteso a tutti i trasporti esercitati sulla base di un accordo con la Pubblica Amministrazione (106). Si badi che, anche al di fuori dell'ambito applicativo dell'art. 1679 c.c., il vettore di linea che esercita la propria attività nella forma della c.d. "offerta al pubblico" di cui all'art. 1336 c.c. è anch'esso gravato da un obbligo a contrarre derivante dall'aver reso pubblica la propria offerta (107).

Fermo quanto sopra l'art. 1679 c.c. prevede in capo al vettore vari obblighi.

(a) L'obbligo di disciplinare i trasporti effettuati in base a "condizioni generali stabilite o autorizzate nell'atto di concessione e rese note al pubblico" (comma 1) e di non derogare a tali condizioni, salvo con riguardo a speciali condizioni ivi indicate, che andranno comunque applicate "a parità di condizioni a chiunque ne faccia richiesta" (commi 3 e 4).

La *ratio* di tale obbligo del vettore discende dal predetto fine di garantire parità di trattamento dell'utenza.

Vi è contrasto in giurisprudenza circa l'applicabilità a queste condizioni generali della disciplina di cui all'art. 1341 c.c. (108). A me pare che, nei casi in cui le condizioni generali siano approvate dalla — o comunque siano sottoposte al preventivo vaglio della — autorità amministrativa concedente (o con la quale, comunque, il vettore ha concluso un accordo in base al quale esercita il pubblico servizio di linea), tali condizioni non debbano essere assoggettate alla specifica approvazione da parte del singolo utente ai sensi dell'art. 1341 c.c., e ciò in quanto esse diverrebbero "clausole normative" che si inseriscono automaticamente nei singoli contratti di trasporto ai sensi dell'art. 1339 c.c. Non solo. L'art. 1341 c.c.

(106) Cfr. ancora BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 498-499.

(107) Cfr. CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, cit., 29.

(108) Tali condizioni generali, una volta approvate dall'autorità amministrativa, "hanno efficacia di regolamento, con conseguente inapplicabilità dell'art. 1341 c.c. e possibilità anche di derogare a disposizioni di legge, incontrando il solo limite di cui all'art. 1229 c.c." (così Trib. Cagliari, 9 gennaio 1991, in *Dir. trasp.*, 1993, 117. Nello stesso senso Cass., 15 maggio 1997, n. 4275, in *Dir. trasp.*, 1999, 185). *Contra*, nel senso che tali condizioni sarebbero comunque assoggettate alla disciplina di cui all'art. 1341 c.c. (nonché a quella dei contratti conclusi dai consumatori di cui al d.lgs. n. 206/2005 — c.d. Codice del Consumo), v. App. Bari, 21 ottobre 1988, in *Dir. trasp.*, 1990, II, 243; Trib. Palermo, 3 gennaio 1999, in *Giust. civ.*, 2000, I, 245; Trib. Bari, 25 marzo 2002, in *Foro it.*, 2002, I, 2827; ZUNARELLI-COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 213.

riguarda soltanto le condizioni generali di contratto unilateralmente predisposte da uno dei contraenti ed espressamente richiamate nel singolo contratto, le quali trovano applicazione solo se specificamente approvate per iscritto, mentre le condizioni generali in esame devono applicarsi *ex lege* a tutti i contratti di trasporto conclusi dal vettore con gli utenti, al fine di garantire il principio di parità di trattamento previsto dall'art. 1679 c.c., e ciò indipendentemente da qualsivoglia richiamo e indipendentemente da specifica approvazione, dovendo le condizioni generali soltanto essere “*rese note al pubblico*” (109).

(b) L'obbligo del vettore di “*accettare le richieste di trasporto che siano compatibili con i mezzi ordinari dell'impresa*” (comma 1). Con quest'ultima locuzione non si devono intendere i mezzi normalmente usati dal vettore per svolgere la propria attività, bensì quelli che egli si è obbligato ad impiegare per svolgere i servizi di trasporto sulla base del rapporto giuridico intercorrente con la Pubblica Amministrazione (110). A questo obbligo del vettore “di contrarre” corrisponde un vero e proprio diritto soggettivo in capo all'utente del servizio, come si desume anche dall'art. 2951, comma 4, c.c. in tema di prescrizione (111).

(c) L'obbligo del vettore di eseguire i “*trasporti (...) secondo l'ordine delle richieste*” e, “*in caso di più richieste simultanee*”, di preferire “*quella di percorso maggiore*” (comma 2). Questa disposizione stabilisce il principio della parità di trattamento degli utenti, all'uopo fissando due criteri che il vettore deve seguire per selezio-

(109) Nello stesso senso cfr. per tutti GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di)*: *Diritto privato*, cit., 1170, i quali al riguardo precisano che la pubblicità delle condizioni generali prevista dall'art. 1679 c.c. “*non è finalizzata a conseguire una accettazione implicita od esplicita da parte dell'utente, bensì esclusivamente ad evitare contestazioni ed a consentire all'utente una conoscenza delle clausole, cui poter improntare il proprio comportamento. La inosservanza dell'obbligo di pubblicità non comporta pertanto una inapplicabilità delle condizioni generali di trasporto (che si inseriscono automaticamente nei singoli contratti), bensì determina soltanto una eventuale inadempienza del concessionario nei confronti della autorità amministrativa e potrebbe eventualmente costituire titolo di responsabilità per il vettore in ordine ai danni che da tale mancata pubblicità possano derivare all'utente*”.

(110) Cfr. D'ALESSIO, *Diritto dei trasporti*, Milano, 2003, 168 e già IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 62.

(111) Cfr. Cass. S.U., 28 luglio 1965, n. 1802, in *Giur. it.*, 1967, I, 1, 857; ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 67.

nare gli utenti nel caso in cui le richieste di trasporto superino la capacità di carico del mezzo di trasporto: *in primo luogo*, il legislatore stabilisce un criterio di tipo “cronologico”, dando rilievo alla priorità temporale della richiesta da parte dell’utente; *in secondo luogo* e in caso di impossibilità di soddisfare più richieste avanzate simultaneamente, il criterio stabilito è di tipo “dimensionale”, essendo dato rilievo alla richiesta di percorso maggiore. In concreto, con riguardo ai trasporti urbani di persone, normalmente troverà applicazione soltanto il primo criterio, di tipo “cronologico”, e ciò in quanto la richiesta di trasporto normalmente coincide con la salita in vettura dei passeggeri, cosicché quando la vettura è completa non possono accettarsi ulteriori richieste di trasporto fino a che non discenda qualche passeggero, essendo evidente che i passeggeri già in vettura hanno presentato richiesta di trasporto anteriormente a quelli in attesa di salire e che — con riguardo a questi ultimi — non può comunque venire in rilievo il criterio di tipo “dimensionale” legato al percorso da svolgersi (112).

Alla luce di quanto sopra, risulta evidente che la *ratio* della norma in esame è sostanzialmente analoga a quella dell’art. 2597 c.c. in tema di obbligo di contrarre del monopolista: in entrambe le fattispecie la legge ha voluto garantire al *quisque de populo*, attraverso l’obbligo di contrarre e la parità di trattamento, l’accesso a un bene della vita (indeterminato, nel caso dell’art. 2597 c.c.; determinato, e costituito dal servizio di trasporto di linea, nel caso dell’art. 1679 c.c.), concretando così un programma inteso a realizzare quella che una parte della dottrina ha chiamato “messa a disposizione dell’utenza”, secondo un paradigma comune (113). E ciò ferme restando le pacifiche differenze strutturali tra le due norme ora richiamate, le quali risultano, in primo luogo, (i) dal fatto che l’applicazione dell’art. 1679 c.c. non è condizionata — diversamente dall’applicazione dell’art. 2597 c.c. — dall’emanazione di un

(112) Così GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, cit., 1169.

(113) Così NIVARRA, *La disciplina della concorrenza. Il monopolio — Art. 2597*, in questo *Commentario*, Milano, 1992, 18-19, il quale afferma che quanto indicato nel testo rappresenta ragione sufficiente dell’interscambio tra le due discipline e, in particolare, dell’applicazione alla fattispecie regolata dall’art. 2597 c.c. della normativa di cui all’art. 1679 c.c. Su quest’ultimo aspetto v. in giurisprudenza Cass., 6 luglio 1990, n. 7159, in *Foro it.*, 1991, I, 3182 e Cass., 28 luglio 1965, n. 1802, *ibidem*, 1965, I, 1865.

atto avente forza “di legge”, ma soltanto dall’emissione di un provvedimento amministrativo; inoltre, (ii) l’art. 2597 c.c. presuppone l’acquisizione da parte del soggetto obbligato a contrarre di un “monopolio”, mentre l’art. 1679 c.c. si applica in presenza di un servizio di linea di rilevanza pubblicistica, anche nel caso in cui il vettore svolga tale servizio in concorrenza con altri (114). In quest’ultimo senso è stato correttamente sottolineato che tra l’art. 2597 c.c. e la norma in esame — pur nell’identità della *ratio* sopra menzionata — non sussiste alcun rapporto di genere a specie, difettando i presupposti del rapporto di specialità: la norma speciale (in ipotesi l’art. 1679 c.c.) dovrebbe infatti contenere tutti gli elementi di fatto della norma generale (in ipotesi l’art. 2597 c.c.), con l’aggiunta di un requisito ulteriore (115), il che nel caso in esame non è, perché — come si è visto — i presupposti applicativi delle due norme sono diversi.

In conclusione, si può pertanto affermare che l’art. 1679 e l’art. 2597 c.c. sono animati dalla medesima *ratio* e statuiscono il medesimo regolamento giuridico, nonostante la diversità degli elementi di fatto sui quali poggiano le due discipline (116).

8. Oggetto dell’obbligo (di risultato) del vettore e principi generali in tema di responsabilità nel trasporto.

L’obbligo del vettore consiste nel trasportare indenni (e, laddove previsto, in orario) il passeggero e i suoi bagagli ovvero le merci. Il contratto di trasporto si configura cioè in modo tale per cui l’obbligazione del vettore è adempiuta quando quest’ultimo ha conseguito il preciso *risultato di trasportare le persone indenni o le cose integre (e in orario)* e non anche quando questi ha (soltanto) approntato i mezzi per conseguire tale risultato, senza però raggiungerlo (vuoi perché il trasporto non è avvenuto ovvero in quanto le persone o cose sono giunte a destinazione non indenni/non integre o non in orario). In altri termini, nel contratto di trasporto (al pari

(114) Cfr. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 483; IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 61; ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 69-70.

(115) Sul punto cfr. per tutti IRTI, *Le leggi speciali tra teoria e storia*, in IRTI, *L’età della decodificazione*, 4^a ed., Milano, 1999, 54 ss. e ivi ulteriori richiami.

(116) COSÌ NIVARRA, *La disciplina della concorrenza. Il monopolio*, cit., 15-17.

che nel contratto di appalto) l'oggetto della prestazione tipica è un preciso *opus* e non una mera serie di attività da compiersi secondo un criterio di condotta diligente predeterminato (come è, ad esempio, nel contratto di opera intellettuale) (117).

In questo contesto, come è stato correttamente posto in rilievo, il criterio della diligenza (art. 1176 c.c.) non serve a determinare il contenuto degli obblighi del vettore, bensì — in concorso con i criteri di correttezza (art. 1175 c.c.) e di buona fede nell'esecuzione del contratto (art. 1375 c.c.) — a circoscrivere l'area dell'imputabilità al vettore dell'inadempimento (totale o parziale, incluso il ritardo) nel contratto di trasporto di persone e del ritardo/inesecuzione nel trasporto di cose (118). Sotto questo profilo, la responsabilità del vettore è modellata sui medesimi principi fissati in generale dall'ordinamento con riguardo all'inadempimento delle obbligazioni (art. 1218 c.c.): il vettore è quindi responsabile del danno a meno che non fornisca la prova della impossibilità della prestazione derivante da causa a lui "non imputabile" (ossia non riconducibile alla "colpa contrattuale" del vettore), da determinarsi secondo i predetti parametri di diligenza, correttezza e buona fede; in altri termini, in relazione a tali aspetti, il vettore risponde soltanto dei comportamenti da lui "esigibili", secondo criteri di buona fede *ex artt.* 1175 e 1375 c.c. (119), nella misura in cui egli non abbia osservato le regole di diligenza appropriate relativamente all'attività di trasporto (120).

Regole specifiche sono peraltro fissate dal codice civile in relazione ad alcuni fondamentali aspetti della responsabilità del vettore

(117) Sul punto cfr. per tutti IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 1 ss.

(118) Così BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 721.

(119) Sul significato e il rilievo di tali criteri cfr. per tutti D'ANGELO, *La buona fede*, in BESSONE, *Trattato di diritto privato*, vol. XIII, t. IV, Torino, 2004, *passim*, ma specialmente 71-154.

(120) *Contra* cfr. però VISINTINI, *Trattato breve della responsabilità civile*, Padova, 2^a ed., 1999, 14 ss., secondo la quale in campo contrattuale parlare di "colpa" in senso soggettivo o di inadempimento "imputabile" non è corretto, in quanto il sistema delineato dall'art. 1218 c.c. deporrebbe nel senso di una concezione "oggettiva" della responsabilità contrattuale, da ravvisare nel mero "inadempimento" e non in un "inadempimento imputabile o colposo". In questi termini, con specifico riferimento al trasporto di cose, cfr. sempre VISINTINI, *La responsabilità contrattuale*, Napoli, 1979, 245 ss. Nel senso di cui al testo v. peraltro — sia pure in generale — ALPA-BESSONE, *La responsabilità civile*, I, 2^a ed., Milano, 1980, 307 ss., ove ulteriori riferimenti conformi.

nel trasporto di persone e di cose (121). È opportuno anticiparne il contenuto in questa sede al fine di cercare di tratteggiare alcuni principi generali sui quali si tornerà nel prosieguo del lavoro.

L'art. 1681 c.c. in tema di responsabilità per danni alla persona del passeggero e dei bagagli di questi adotta il medesimo schema previsto dall'art. 2050 c.c. in tema di responsabilità per danno da attività pericolosa (122), stabilendo — in particolare — che il vettore è responsabile “*se non prova di avere adottato tutte le misure idonee a evitare il danno*”. Tale formulazione è simile a quella adottata da alcuni testi di diritto materiale uniforme dei trasporti e, in particolare, dalle Regole di Amburgo del 1978 in materia di trasporto marittimo di cose (123) e dalla Convenzione di Ginevra del 1980 in materia di trasporto multimodale (124).

Lo schema derivante da tale impostazione fonda la responsabilità vettoriale sul criterio della *colpa presunta*: il vettore si presume responsabile salvo che non provi che la sua condotta nell'esecuzione del trasporto si sia conformata a parametri di diligenza e correttezza secondo un test di ragionevolezza, che tenga nel debito conto *tutti* gli standard professionali di competenza e prudenza da adottarsi nell'esecuzione degli obblighi richiesti al vettore (125). Non basta,

(121) Per un'esauritiva analisi dei principi in tema di responsabilità del vettore, anche con particolare riguardo al diritto uniforme, cfr. TULLIO, *Responsabilità civile e diritto della navigazione*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, cit., 1076 ss.

(122) Su tale norma cfr. per tutti il sempre attuale lavoro di TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, Milano, 1961, spec. 275 ss.

(123) In argomento cfr. per tutti CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., *passim*; TULLIO, *La prova liberatoria del vettore consistente nelle misure per evitare il danno*, in *Dir. traspr.*, 2014, 741. Con specifico riferimento alle problematiche di diritto internazionale privato connesso all'entrata in vigore delle Regole di Amburgo, sia consentito rinviare a LA MATTINA, *Le prime applicazioni delle Regole di Amburgo tra autonomia privata, diritto internazionale privato e diritto uniforme dei trasporti*, cit., 597.

(124) Sia ancora consentito il rinvio a LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale: profili ricostruttivi e de iure condendo*, in *Dir. mar.*, 2005, 3 ss. e ivi ulteriori riferimenti in dottrina.

(125) Nel senso che la responsabilità del vettore *ex art.* 1681 c.c. rientrebbe nello schema della responsabilità per colpa presunta *v. per tutti* CASANOVA e BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, cit., 134, ove ulteriori riferimenti conformi. Nello stesso senso *v. inoltre* BUSNELLI, *Limitazioni risarcitorie, diritto dei trasporti, codice civile*, cit., 4, il quale al riguardo non manca di sottolineare l'origine “trasportistica” delle norme in tema di responsabilità civile basate sulla “colpa presunta” (artt. 2050 e 2054 c.c.). In generale, sulla responsabilità per colpa presunta *v. per tutti* il sempre

invece, la dimostrazione da parte del vettore di aver adottato tutte le cautele compatibili “*con i mezzi o risorse consentiti dalle dimensioni della propria impresa*” (126), essendo necessaria una dimostrazione di *compliance* con i predetti standard professionali, i quali configurano in senso *oggettivo* le regole di condotta del vettore.

In quest’ultima prospettiva, tenuto conto della difficoltà di raggiungere la prova liberatoria richiesta dall’art. 1681 c.c., da più parti è stato sostenuto che *in concreto* questo tipo di responsabilità si avvicina ad una forma di responsabilità oggettiva per rischio di impresa, e ciò soprattutto in quanto il vettore ha specifici “obblighi di protezione” nei confronti del passeggero che fanno sì che i danni subiti dal passeggero stesso nel corso del trasporto rientrino nella propria area di “rischio contrattuale” (127).

Ancor più evidente è la ricostruzione in senso oggettivo del regime previsto dall’art. 1693 c.c. relativamente alla responsabilità del vettore nel trasporto di cose per perdita o avaria delle merci (128). In questo contesto il vettore, per andare esente da responsabilità, deve fornire la prova che la perdita o avaria è derivata: (i) da eventi riconducibili alla sfera di rischio che è normalmente attribuita al soggetto interessato al carico (ossia è derivata “*dalla natura o dai vizi delle cose stesse o del loro imballaggio, o dal fatto del mittente o da quello del destinatario*”) ovvero (ii) “*da caso fortuito*”. Insomma, la prova liberatoria a carico del vettore riguarda la dimostrazione che il fatto che ha generato la perdita o avaria è rappresentato da una circostanza che sta al di fuori della propria area di “rischio contrattuale”, o perché riconducibile a una circostanza che rientra nell’area di rischio del soggetto interes-

attuale lavoro di FRANZONI, *Colpa presunta e responsabilità del debitore*, Padova, 1988, *passim*.

(126) Così CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, cit., 455.

(127) Sul punto v. *infra*, il commento all’art. 1681 c.c., § 5.

(128) In dottrina, qualificano come “oggettiva” la responsabilità del vettore per perdita o avaria delle merci ai sensi dell’art. 1693, *ex multis*, ANELLI, *Caso fortuito e rischio di impresa nella responsabilità del vettore*, Milano, 1990, 157 ss.; RAGUSA MAGGIORE, *La responsabilità del vettore come responsabilità d’impresa*, in *Vita not.*, 1984, I, 675 ss.; TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, cit., 340 ss., cui *adde* - anche per ulteriori riferimenti — l’interessante lavoro di DELLACASA, *La responsabilità del vettore nel trasporto stradale di cose tra vecchie questioni e possibili scenari evolutivi*, in *Contratto e impr.*, 2001, 242 ss. *Contra*, nel senso che tale regime sia iscrivibile nell’ambito della responsabilità “per colpa”, cfr. per tutti IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 263 ss.

sato al carico ovvero perché derivante da un evento straordinario ed imprevedibile al di fuori dell'ambito di controllo del vettore (129). E ciò indipendentemente da ogni indagine circa il fatto che la condotta del vettore sia stata "diligente" ai sensi dell'art. 1176 c.c., circostanza, questa, che rileva in altri ambiti soltanto al fine di valutare la "colpa contrattuale" del vettore (130).

Al di là delle differenze di formulazione delle norme sopra menzionate, mi sembra in ogni caso corretto ricondurre la responsabilità del vettore nell'alveo del più ampio *genus* della responsabilità per rischio di impresa. Infatti, sia i criteri per valutare la sussistenza o meno della eventuale "colpa contrattuale" del vettore, sia le attribuzioni di responsabilità a titolo "oggettivo" sono volti ad assegnare al vettore un "rischio" tipico collegato all'attività di trasporto, poiché soltanto tale soggetto — normalmente, un imprenditore (131) — è in grado non solo di controllare (escludendo ogni interferenza esterna) l'esecuzione delle operazioni nella quali tale rischio si scompone, ma anche di distribuire in modo razionale tra i vari *stakeholders* coinvolti nel trasporto (primi fra tutti, i soggetti interessati al carico) gli inevitabili "costi" e le altrettanto inevitabili "perdite" derivanti dall'attività prestata (132).

Tale aspetto della responsabilità vettoriale trova corrispondenza anche nella disciplina della responsabilità del vettore marittimo di cui al codice della navigazione ed è inoltre confermata dal diritto materiale uniforme relativamente a tutte le modalità di trasporto (133).

A quest'ultimo riguardo, è opportuno sottolineare l'esistenza di

(129) Nel senso di cui al testo cfr. per tutti ANELLI, *Caso fortuito e rischio di impresa nella responsabilità del vettore*, cit., *passim*, ma spec. 30 ss., nonché TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, cit., *loc. cit.*

(130) Cfr. il testo corrispondente alle note da 118 a 120.

(131) Cfr. *retro*, nota 63.

(132) Così CARBONE, *Il trasporto marittimo di cose nel sistema dei trasporti internazionali*, cit., 111-112. In merito alla configurabilità della responsabilità vettoriale nell'ambito del rischio di impresa cfr., *ex multis*, ANELLI, *Caso fortuito e rischio di impresa nella responsabilità del vettore*, cit., *passim*; BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, cit., 49; FERRARINI (G.), *La responsabilità del vettore nel diritto uniforme*, Genova, 1979; RAGUSA MAGGIORE, *La responsabilità del vettore come responsabilità d'impresa*, cit., *loc. cit.*; TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, cit., 339 ss.

(133) Sul punto cfr. ancora CARBONE, *Il trasporto marittimo di cose nel sistema dei trasporti internazionali*, cit., *loc. cit.*

un *corpus* di principi comuni relativi alla responsabilità del vettore nei vari tipi di trasporto. Tali principi sono stati opportunamente sintetizzati dalla più autorevole dottrina, la quale ha osservato che, a prescindere dalla singola modalità di trasporto considerata e dalla relativa fonte di disciplina, la responsabilità vettoriale è: (i) inderogabile (generalmente in senso favorevole al passeggero e all'interessato al carico); (ii) imputata al vettore qualora il danno si sia verificato entro limiti temporali ben determinati (limiti corrispondenti al periodo temporale in cui il passeggero si trova sul mezzo di trasporto ovvero le cose trasportate sono affidate al vettore); (iii) opponibile al vettore in ragione del danno subito dal passeggero ovvero in ragione della difformità quantitativa/qualitativa tra la merce consegnata e quella descritta nel documento di trasporto; (iv) nel trasporto di cose, limitata sotto il profilo quantitativo (limite del debito) e temporale (termini brevi di prescrizione/decadenza delle azioni dell'avente diritto al carico); (v) sottoposta al medesimo regime, indipendentemente dal fatto che l'azione contro il vettore sia effettuata a titolo contrattuale ed extracontrattuale; (vi) generalmente estesa — con i relativi limiti — anche agli ausiliari o preposti del vettore ed ai subvettori (134).

I predetti principi, pur non essendo frutto di un “unitario” disegno di politica normativa, certamente esprimono una linea di tendenza volta a considerare in modo “unitario” il diritto dei trasporti.

(134) Sul punto cfr. per tutti ROMANELLI, *Principi comuni nelle convenzioni internazionali in tema di trasporto*, in *Dir. mar.*, 1999, 207-208 e 212-215; CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, cit., 120 e 274, cui *adde* IVALDI, *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, cit., 43-44. In senso parzialmente difforme — ma con risultati sostanzialmente convergenti — v. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, cit., 77-78, il quale, *da un lato*, afferma che i differenti tipi di trasporto rappresenterebbero “*distinti sistemi con rilevanti punti comuni o, quantomeno, di contatto*”, ma, *dall'altro lato*, sottolinea che “*l'omogeneità del fenomeno del trasporto, sotto il profilo della tipicità della prestazione dovuta dal vettore, qualunque sia il veicolo da lui impiegato, suggerisce un approccio infrasistemico per superare eventuali difficoltà nell'interpretazione della normativa dettata per un certo tipo di trasporto*”. L'esistenza di principi comuni ai vari tipi di trasporto è invece negata da GRIGOLI, *Il trasporto: evoluzione normativa e sistematica*, in *Giust. civ.*, 1980, II, 464 ss.

9. Il trasporto multimodale, il “diritto dei trasporti” e il codice civile.

Nonostante la perdurante diversità delle *regole* che disciplinano le singole modalità di trasporto (pur accomunate dai principi comuni richiamati), il fenomeno da ultimo considerato ha permesso alla dottrina di esprimersi nel senso della individuazione di un vero e proprio “*sistema dei trasporti internazionali*” (135).

In tale prospettiva è stata altresì evidenziata l’opportunità di superare le differenze di disciplina intercorrenti tra le modalità di trasporto (136). Ciò deriverebbe dalla constatazione che “*con i*

(135) Cfr. CARBONE, *Il trasporto marittimo nel sistema dei trasporti internazionali*, cit., 119; ID., *La disciplina giuridica del traffico marittimo internazionale*, cit., 61 ss.; CASANOVA, *I limiti risarcitori nella prospettiva dell’unitarietà del trasporto*, in *Il limite risarcitorio nell’ordinamento dei trasporti*, cit. 59 ss.; ID., *Relazione di sintesi*, in RICCOMAGNO (cur.), *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna*, cit., 170; ROMANELLI, *Riflessioni in tema di trasporto combinato e di auspicabili sviluppi della disciplina del trasporto*, in *Dir. mar.*, 1973, 243 ss.; ID., *Diritto aereo, diritto della navigazione e diritto dei trasporti*, cit., 1343 ss.; ID., *Il trasporto*, in *Dir. mar.*, 1983, 120 ss.; ID., *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul diritto dei trasporti*, cit., 295 ss.; ID., *Principi comuni nelle convenzioni internazionali in tema di trasporto*, cit., 197 ss., cui adde, da ultimo, TULLIO, *Integrazione nel sistema dei trasporti: sistemi e sottosistemi*, in ID., *Scritti inediti di diritto della navigazione*, Napoli, 2016, 346-347. Nello stesso senso, già ASCARELLI (*Recensione a Lefebvre d’Ovidio-Pescatore*, *Manuale di diritto della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1950, I, 157) rilevava l’estensione ai trasporti terrestri di principi elaborati nell’ambito dei trasporti marittimi. Particolarmente significativo è infine il punto di vista di FERRARINI (G.), *La responsabilità del vettore nel diritto uniforme*, I, cit., *passim*, ove il trasporto, inteso in modo unitario, è la base di partenza per un’analisi economia del fenomeno.

(136) In questo senso ROMANELLI, da un lato (in *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul diritto dei trasporti*, cit., 303), ha evidenziato la “*tendenza dei testi di diritto uniforme relativi ad un singolo tipo di trasporto ad accogliere istituti sorti nell’ambito della disciplina di altro tipo di trasporto*”, dall’altro lato (in *Diritto aereo, diritto della navigazione e diritto dei trasporti*, cit., 1342), ha affermato che il “*trasporto tende a presentarsi, indipendentemente dal veicolo utilizzato, un fenomeno economico unitario*”, precisando, infine, che si deve osservare un “*insieme di eguali ed analoghe regole che consentono, a mio parere, di affermare che vi è ormai un diritto uniforme che, pur tuttora contenuto in testi relativi ai singoli trasporti unimodali, ha caratteri comuni ed omogenei e si pone come diritto uniforme in materia di trasporto e, in specie, di responsabilità del vettore e dei documenti del vettore*” (in *Principi comuni nelle convenzioni internazionali in tema di trasporto*, cit., 217). Nello stesso senso GAETA (*Del trasporto in*

moderni sistemi di trasporto i rischi tendono ad equivalersi” (137) e, pertanto, non sarebbe affatto necessaria una differenziazione delle regole di responsabilità del vettore. Tale circostanza sembra inoltre trovare pacifica conferma nei principi di diritto comunitario in materia di trasporto (138).

Sempre nel senso della tendenza al superamento di una regolamentazione giuridica dei trasporti dipendente dal (e correlata al) singolo mezzo di trasporto impiegato si pone lo sviluppo della “containerizzazione” e della conseguente massiccia diffusione del c.d. “trasporto multimodale”, a partire dagli anni '60 del secolo appena trascorso (139).

Il trasporto multimodale può essere definito come il trasporto per mezzo del quale il vettore, in base ad un unico contratto (140),

generale, cit., 7) afferma che, ancorché le singole modalità di trasporto siano riconducibili a tipi contrattuali distinti, non pare “*sia compromesso il carattere unitario del contratto di trasporto*”. Per la dottrina straniera cfr. per tutti RAMBERG, *The future of international unification of transport law*, in *Dir. mar.*, 2001, 649.

(137) Così CASANOVA, *I limiti risarcitori nella prospettiva dell'unitarietà del trasporto*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti*, cit., 59.

(138) In questo senso è stato correttamente affermato che “*si è superata in sede comunitaria quella distinzione tra trasporti terrestri (stradali, ferroviari e su vie navigabili) da un lato e trasporti marittimi ed aerei dall'altro che sembrava derivare dall'art. 84 del Trattato istitutivo della C.E.E.*”: così ROMANELLI, *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul diritto dei trasporti*, cit., 303-304. Nello stesso senso cfr. MUNARI, *Il diritto comunitario antitrust nel commercio internazionale: il caso dei trasporti marittimi*, Padova, 1993, 160 ss.; Id., *Il diritto comunitario dei trasporti*, Milano, 1996, 121 ss.

(139) V. per tutti le riflessioni di XERRI, *Il trasporto nel diritto marittimo, nel diritto della navigazione, nel diritto dei trasporti e sua evoluzione verso l'integrazione del sistema*, in XERRI, *Trasporti e globalizzazione: materiali per una ricerca*, Cagliari, 2004, 28, cui *adde*, da ultimo, COMENALE PINTO, *Trasporti, intermodalità ed infrastrutture*, in *Dir. trasp.*, 2017, 39 ss.

(140) Cfr. RAMBERG, *Is multimodal transport a contract sui generis also within the field of EU competition?*, in RICCOMAGNO (cur.), *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna*, cit., 31, il quale afferma: “*What constitutes multimodal transport? It is not the mere fact that the transport segment of different modes are combined, but the fact that the contract of carriage includes carriage by a lot of different modes of transport*”. Negli stessi termini ARROYO, *Ambito de aplicacion de la normativa uniforme: su extensión al transporte da puerta a puerta*, in Atti della tavola rotonda “*La disciplina del trasporto di cose: presente e futuro*”, Genova 2-3 febbraio 2001, in *Dir. mar.*, 2001, 539.

Sul punto si veda anche App. Genova, 8 marzo 2002, in *Dir. mar.*, 2004, 182, laddove chiarisce che “*la circostanza che tra caricatore e vettore siano stati*

si impegna a trasferire merci utilizzando due o più modalità di trasporto, indipendentemente dal trasbordo, assumendo nei confronti dell'interessato alle merci la responsabilità dell'intero ciclo di trasporto (141).

Nell'attuale contesto economico, il trasporto multimodale ha assunto un rilievo preponderante: la maggior parte dei trasporti marittimi internazionali rappresentano infatti semplici fasi di una più complessa operazione di trasporto multimodale (142).

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

convenuti due noli distinti per la tratta terrestre e quella marittima di un trasporto non esclude la natura unitaria dello stesso”, allorché un unico soggetto — il vettore multimodale — si faccia carico della “*responsabilità complessiva*” del trasporto.

(141) In questo senso non pare rilevante il fatto che una tratta di trasporto sia meramente *accessoria* ad un'altra (salvo, naturalmente, il caso delle operazioni di carico, scarico, trasbordo ed, in genere, operazioni di movimentazione delle merci in area portuale), in quanto, se il vettore assume l'obbligo di eseguire il contratto di trasporto multimodale, questi è responsabile dell'intero trasporto indipendentemente dal fatto di avere materialmente effettuato la tratta *principale* o quella *accessoria* (ed infatti, il vettore multimodale è addirittura responsabile anche nel caso in cui non effettui personalmente — *rectius*, con mezzi propri — alcuna tratta di trasporto). *Contra* ROMANELLI (*Il trasporto aereo di persone*, cit., 85, nota 89), che ha evidenziato che i trasporti meramente accessori non integrano il fenomeno in esame, sottolineando, in particolare, che nel trasporto aereo “*il trasporto accessorio (fra il centro urbano e l'aeroporto) ha carattere normale, sicché se esso fosse sufficiente a caratterizzare il trasporto come combinato, pressoché ogni trasporto aereo sarebbe un trasporto combinato*”: tale ricostruzione, pur autorevole, trascura di considerare il problema della responsabilità vettoriale, che — come evidenziato sopra — rimane identica sia nel caso in cui le due o più modalità impiegate nel trasporto siano “sullo stesso piano” sia nel caso in cui una modalità assuma la caratteristica di accessorietà rispetto ad un'altra. Nello stesso senso di Romanelli, cfr. ADRAGNA, *Qualificazione del trasporto ed individuazione del termine di prescrizione applicabile*, in *Dir. trasp.*, 1988, 122; RAVERA, *Trasporto multimodale: un preoccupante vuoto normativo*, nota a Cass., 22 settembre 1998, n. 8713, in *Dir. mar.*, 2000, 1352; SILINGARDI-LANA, *Il trasporto multimodale*, Roma, 1994, 17.

(142) Sul punto si vedano le osservazioni contenute nei lavori preparatori delle Regole di Rotterdam e, in particolare, i documenti A/CN.9/WG.III/WP.29 (spec. paragrafi 12-26) e A/CN.9/510 (spec. paragrafo 30, entrambi reperibili sul sito Internet dell'UNCITRAL (www.uncitral.org), cui *adde*, nella dottrina italiana, TURCO BULGHERINI, *L'integrazione nel sistema dei trasporti: tendenze evolutive e servizi coinvolti. Aspetti della navigazione marittima ed aerea*, in XERRI, *Trasporti e globalizzazione*, cit., 99 ss.

maggio 1980 ed essendo del tutto inadeguate a tale scopo le norme delle convenzioni unimodali che si occupano del fenomeno (143).

In assenza di regolamentazione, sono state offerte 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 incertezza con riferimento ai profili di responsabilità del vettore multimodale. Astrattamente, tale regime di responsabilità può assumere due differenti configurazioni:

(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 mai entrata in vigore), degli accordi tra gli Stati del Mercosur e delle regolamentazioni nazionali previste dalla legislazione di alcuni Paesi (144);

(b) sulla *dipendenza* della regolamentazione del trasporto multimodale dalla disciplina (uniforme/nazionale) di una delle modalità di cui lo stesso trasporto multimodale è composto: questa soluzione implica che il trasporto multimodale sia disciplinato dal regime giuridico proprio della tratta prevalente da cui è composto (c.d. *teoria dell'assorbimento*) ovvero da parte della normativa trasportistica applicabile *de residuo*, per mancanza di disposizioni di diritto speciali precipuamente dedicate a regolare il fenomeno in esame (così fa, ad esempio, la giurisprudenza italiana prevalente, appli-

(143) Per più approfondite considerazioni sul punto cfr. BRIGNARDELLO, *Il trasporto multimodale*, relazione al Convegno dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo "Il trasporto marittimo di persone e di cose — Novità per la unificazione della loro disciplina", Genova, 19 maggio 2006, in *Dir. mar.*, 2006, 1071 ss.; BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 389 ss.; CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, *La disciplina contrattuale*, 2^a ed., Milano, 2007, 292 ss., ove ampi riferimenti in dottrina. In argomento sia inoltre consentito rinviare a LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale*, cit., 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., 1105-1111.

(144) Per alcune considerazioni sul punto cfr. BRIGNARDELLO, *Il trasporto multimodale*, cit., 1069-1071.

cando al trasporto multimodale la disciplina di cui agli artt. 1678 e ss. c.c.);

(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 (145).

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” (o dalle corrispondenti normative interne di carattere imperativo): potrebbe infatti verificarsi che un determinato tipo di trasporto venga sottratto all’applicazione del proprio regime giuridico inderogabile allorché sia parte di un trasporto multimodale (146).

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” (147), ma, *dall’altro lato*, che tale sistema crea notevoli

(145) Esempi di questo tipo di regolamentazione sono, tra l’altro, offerti dalle legislazioni tedesca e olandese. Al riguardo v. per tutti CARBONE, voce *Multimodal carriage contracts*, in BASEDOW-RÜHL-FERRARI-DE MIGUEL ASENSIO, *Encyclopedia of Private International Law*, vol. 2, Cheltenham-Northampton, 2017, 1269 ss.

(146) Si noti che un tale problema si porrebbe anche nel caso della c.d. teoria dell’assorbimento di cui al testo 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, 128; WIESBAUER, *Les conventions de transport multimodal et de transport unimodal entrent-elles en conflit?*, in *B. Tr. intern. ch. fer.*, 1980, 87 ss.

(147) Sul punto v. ancora RACINE, *International multimodal transport*, cit., 129, il quale afferma che “*The pure network system tends precisely to protect the applicability of the existing unimodal conventions*”.

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), (b) le eventuali lacune normative lasciate aperte dalle disposizioni relative ai trasporti unimodali, che dovessero applicarsi in relazione ad un danno “localizzabile” (148) 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*” (149), ma anche un notevole incremento dei costi assicurativi connessi al trasporto (150). Onde superare i problemi di cui *sub* (a) e (b), sono stati elaborati sistemi *network* “contaminati” da elementi di uniformità (151), i quali prevedono un 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) (152).

Alla luce di quanto sopra, parrebbe preferibile che la responsabilità del vettore multimodale venisse regolata secondo il criterio della *uniform liability*, ossia con una disciplina tendenzialmente completa e autonoma rispetto a quella delle singole tratte unimodali di cui è composto un determinato trasporto multimodale. Questa

(148) Cfr. DE WIT, *Multimodal Transport*, London-New York-Hamburg-Hong Kong, 1995, 139 e 384.

(149) Così SILINGARDI-LANA, *Il trasporto multimodale*, cit., 29.

(150) Sul problema dell’assicurazione nel trasporto multimodale cfr. nella dottrina italiana PILLININI, *Le coperture assicurative “da magazzino a magazzino” nel trasporto multimodale*, in *Dir. trasp.*, 1996, 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, 219 ss.; PUPPIS, *Aspetti assicurativi del trasporto multimodale*, in *Boll. Assicurazioni Generali*, 1995, n. 7, 70 ss.; ZANARDI, *Gli sviluppi assicurativi nei trasporti multimodali: nuove polizze danni e responsabilità*, in *Dir. trasp.*, 1992, 821 ss..

(151) 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., 49-58.

(152) Cfr. DE WIT, *Multimodal Transport*, cit., 143.

soluzione — pur condivisa dalla prevalente dottrina (153) e auspicata anche dagli operatori del commercio internazionale (154) — non ha peraltro trovato il favore dei legislatori, i quali si sono ben guardati dal ratificare la Convenzione di Ginevra del 1980 proprio in ragione del fatto che quest’ultima è basata sul criterio della *uniform liability*: il timore di un *overlapping* tra le convenzioni attualmente vigenti in materia di trasporti “unimodali” e la convenzione sul trasporto multimodale ha quindi determinato l’insuccesso di quest’ultima, impedendo così di colmare quello che è stato correttamente definito un “*preoccupante vuoto normativo*” (155).

Tale “vuoto” non è stato colmato neppure dalla recente *United Nations Convention of Contracts for the International Carrying of Goods Wholly or Partly by Sea* del 2008 (c.d. Regole di Rotterdam), la quale — oltre ad essere ben lungi dall’entrare in vigore — contiene una disciplina soltanto “parziale” del trasporto multimodale (limitata a quei trasporti comprendenti anche di una tratta marittima), che è tendenzialmente improntata al *network liability system* (156).

(153) Cfr. senza alcuna pretesa di completezza BERLINGIERI, *A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?*, in *Unif. L. Rev.*, 2003, 269-273; DE WIT, *Multimodal Transport*, loc. ult. cit.; FERRARINI-RIGHETTI, *Appunti di diritto della navigazione (Diritto marittimo) — Parte speciale, I, I contratti di utilizzazione della nave*, Torino, 1991, 99-100; JACKSON, *Conflict of Conventions*, in *Multimodal Transport the UN Convention, Papers of a One Day Seminar, Southampton University*, 12 september 1980, punto G3 e ss.; MANKABADY, *Some thoughts on transport law*, in *Études offertes à René Rodière*, Paris, 1981, 410 (il quale evidenzia che lo sviluppo tecnico dell’interazione fra le modalità di trasporto deve necessariamente condurre ad un’unica regolamentazione del trasporto multimodale); RAMBERG, *Is Multimodal Transport Contract sui generis also within the field of EU Competition?*, cit., 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., 649; RICHTER-HANNES, *Possibility and necessity of the unification of international transports law*, in *Études offertes à René Rodière*, Paris, 1981, 505; ROMANELLI, *Riflessioni in tema di trasporto combinato*, cit., 246.

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

(155) Così RAVERA, *Trasporto multimodale: un preoccupante vuoto normativo*, cit., 1352.

(156) Sul punto sia consentito rinviare a LA MATTINA, *Il trasporto multimodale e le Regole di Rotterdam*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, cit., 643 ss.

In questa situazione pare opportuno rivolgere l'attenzione al contributo della giurisprudenza italiana e straniera in materia (157). Al riguardo, si nota un quadro assai variegato, nell'ambito del quale — invero — vengono offerte soluzioni incerte e contrastanti dove, da un lato, viene data adesione al “*network liability system*” (158) e, dall'altro lato, viene accolto un approccio “*uniform*”, così assoggettando il vettore multimodale al regime di responsabilità relativo alla tratta prevalente di cui è composto un determinato trasporto (c.d. *teoria dell'assorbimento*) (159), oppure assimilando lo stesso vet-

(157) Per più approfondite considerazioni sulle diverse soluzioni adottate dalla giurisprudenza italiana e straniera sia nuovamente consentito rinviare a LA MATTINA, *Il trasporto multimodale nei leading cases italiani e stranieri*, in *Dir. mar.*, 2007, 1010.

(158) Si vedano, nella giurisprudenza italiana, Cass., 6 giugno 2006, n. 13253, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2007, 407; App. Roma, 5 gennaio 1948, in *Foro it.*, 1948, I, 697; Trib. Genova, 15 aprile 1950, in *Dir. mar.*, 1950, 576; App. Milano, 7 novembre 1950, in *Foro it.*, 1951, I, 76; Trib. Milano, 26 febbraio 2004, in *Dir. mar.*, 2006, 1220; in quella statunitense, oltre al “leading case” della Suprema Corte *Reider v. Thompson*, 339 US 113, 1951, AMC 38 (1950); *Compagnie Française de Navigation a Vapeur v. Bonnasse*, 19 F.2d 777, 779-780, 1927 AMC 1325, 1329 (2d Cir. 1927); *HSBC Insurance Ltd. v. Scanwell Container Line Ltd.*, in *Eur. Transp. Law*, 2001, 358 ss.; in quella francese, App. Versailles, 25 maggio 2000, reperibile sul sito Internet www.legifrance.gouv.fr; App. Rouen, 13 novembre 2001, in *Revue de Droit Commercial, Maritime, Aérien et des Transports (Scapel)*, 2002, 30; in quella inglese, *Mayhew Foods Ltd. v. Overseas Containers Ltd.* [1984] 1 *Lloyd's Rep.* 317; in quella tedesca *Oberlandesgericht Hamburg*, 19 agosto 2004, in *TranspR*, 2004, 403.

(159) Si vedano, nella giurisprudenza italiana, Trib. Genova, 12 marzo 1992, in *Dir. mar.*, 1993, 430; in quella statunitense, *Moore-McCormack Lines, Inc. v. International Terminal Operating Co.*, 619 F. Supp. 1406 (S.D.N.Y. 1983); *Hoogovens Estel Verkoopantoor v. Ceres Terminals, Inc.*, 1984 AMC 1417; *Marubeni-Iida, Inc. v. Nippon Yusen Kaisha*, 1962 AMC 1082; *Berkshire Fashions Inc. v. MV Hakusan II*, 954 F.2d 874, 881 (3d Cir. 1992), ove è stato affermato che “*admiralty jurisdiction does not extend to contracts which require maritime and nonmaritime transportation, unless the non-maritime transportation is merely incidental*”; inoltre, 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*”; in quella inglese, *Quantum Corporation Ltd v. Plane Trucking Ltd and Air France* [2001] *Lloyds 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); in quella francese, App. Aix-en-Provence, 10 luglio 1984, *The Selandia*,

tore multimodale a figure tipiche dell'ordinamento della *lex fori* (come fa la prevalente giurisprudenza francese, che riconduce il vettore multimodale al *commissionnaire de transport* (160)) o applicando invece norme interne (come anticipato, così fa la giurisprudenza italiana maggioritaria, applicando la disciplina generale in tema di trasporto prevista dal codice civile (161)). La maggior parte

in *Dr. mar. franç.*, 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”. In *dottrina* cfr. PEYREFITTE, *Le transports mixtes rail-route*, Paris, 1960, 94 e, più di recente, BADAGLIACCA, *Il trasporto multimodale nell'unitarietà dei trasporti*, Roma, 2013, 140. Per una critica esplicita a tale orientamento cfr. per tutti IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 75.

(160) Cfr. Cass. Comm., 26 giugno 1990, in *Dr. mar. franç.*, 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 *Dr. mar. franç.*, 1989, 465. Tali sentenze, in particolare, hanno affermato che 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, reperibile sul sito Internet www.legifrance.gouv.fr; App. Paris, 25 aprile 1984, “*Indian Prosperity*”, in *Dr. mar. franç.*, 1986, 109. In *dottrina*, cfr. per tutti BONASSIES, *Le transport multimodal transmaritime*, in *Annales IMTM*, Marseilles, 1988, 26; DELEBECQUE, *Le transport multimodal*, in *Rev. int. dr. comparé*, 1998, 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, 535 ss.; PEYREFITTE, *Le commissionnaire de transport et les autres auxiliaires de transport en droit français*, in *Dalloz Sirey*, 1978, 213 ss.; DELEBECQUE, *La responsabilité du commissionnaire de transport*, in *Rev. jur. dr. aff.*, 1996, n. 3, 219; nella dottrina italiana, RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., 164 ss.; ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, cit., 348, nota 79.

(161) Nella *giurisprudenza di legittimità* cfr. Cass., 6 marzo 1956, n. 656, in *Dir. mar.*, 1956, 197; Cass., 17 novembre 1978, n. 5363, in *Porto, mare e territorio*, 1979, n. 5, 90; Cass., 14 febbraio 1986, n. 887, in *Dir. mar.*, 1987, 290; Cass., 8 settembre 1993, n. 7504, in *Juris Data*; Cass., 26 maggio 1994, n. 5165, in *Dir. mar.*, 1995, 1012; Cass., 2 settembre 1998, n. 8713, *ibidem*, 2000, 1349; Cass., 14 febbraio 2005, n. 2898, *ibidem*, 2007, 1115. Nella *giurisprudenza di merito* cfr. Trib. Palermo, 31 dicembre 1984, *ibidem*, 1985, 849; App. Genova, 31 marzo 1990, *ibidem*, 1991, 119; Trib. Milano, 10 dicembre 1992, *ibidem*, 1994, 817; App. Genova, 8 marzo 2002, *ibidem*, 2004, 182; Trib. Gorizia, 28 maggio 2003, *ibidem*, 212; Trib. Ravenna, 7 settembre 2004, *ibidem*, 2006, 347; Trib. Genova,

delle decisioni in materia, 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 (162).

Occorre peraltro sottolineare che importanti segnali di “discontinuità” provengono da alcune decisioni che hanno posto al centro delle *rationes decidendi* l'autonomia privata e che, in generale, hanno valorizzato la volontà delle parti nella “ricostruzione” della disciplina applicabile al contratto di trasporto multimodale.

Mi riferisco *in primo luogo* ad una pronuncia della Cassazione italiana del 2006 (163), la quale 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*

11 aprile 2005, *ibidem*, 2006, 249; Trib. Avellino, 1 giugno 2005, in *Dir. trasp.*, 2006, 931 e, da ultimo, Trib. Bologna, 2 dicembre 2015, cit. In *dottrina*, cfr. RINALDI BACCELLI, *La responsabilité de l'entrepreneur du transport combiné selon les règles uniformes élaborées par la Chambre de Commerce Internationale. Limites légales 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*, cit. A favore dell'applicazione del codice civile (ed, in particolare, dell'art. 2951 c.c. 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, cit., 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, cit.

(162) Su questo aspetto sia consentito rinviare a LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale*, cit., 49-58, ove l'analisi dei formulari contrattuali maggiormente impiegati dagli operatori commerciali. Sulla rilevanza di tali formulari quali “usi” rilevanti ai fini della validità di una clausola di proroga della giurisdizione ai sensi della Convenzione di Bruxelles del 1968 e del Regolamento 44/2001 v. Cass., S.U., 7 settembre 2016, n. 17675, in *DeJure*.

(163) Si tratta di Cass., 6 giugno 2006, n. 13253, cit..

espressamente convengano l'applicabilità della Convenzione oltre i suoi normali limiti”). Alla luce di tale ragionamento la Corte ha applicato nel caso di specie il principio della “*network liability*” e ha disposto il trasporto multimodale *de quo* dovesse 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 in quanto: (a) 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 uniforme; inoltre (b) 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*” (164).

In secondo luogo, nel caso *Bhatia Shipping v. Alcobex Metals* (165) è stato affermato che ad un trasporto multimodale documentato da “*multimodal transport documents*” (quindi, da documenti di trasporto diversi dalla polizza di carico “*marittima*” (166))

(164) V. *retro* nota 151.

(165) *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.

(166) 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 Lloyds 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.

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, 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); al contrario, 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 del 2006 sopra richiamata, anch'essa notevolmente "attenta" al rilievo dell'autonomia privata quale criterio di collegamento fondamentale nella regolamentazione del fenomeno in esame.

Infine, nella pronuncia resa dalla Corte Suprema statunitense nel caso *Kirby* (167) è stata posta al centro della *ratio decidendi*

(167) U.S. Supreme Court, 9 novembre 2004, *Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby, Pty. Ltd.*, in *Dir. mar.*, 2005, 650 ss. 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) carries and all stevedores, terminal operators, warehouseme-*

l'autonomia privata e valorizzata la volontà delle parti nella “ricostruzione” della disciplina del contratto di trasporto multimodale. In particolare, con tale sentenza la Corte Suprema ha inaugurato quello che è stato definito “*conceptual approach*” (168), affermando che un contratto di trasporto multimodale che comprende una tratta marittima ed una (più breve, ma non necessariamente “incidentale”) tratta terrestre ha natura “marittima” (sempre che non risulti una diversa intenzione delle parti (169)) e pertanto — indipendentemente dal luogo di verifica di un eventuale danno al carico — deve essere regolato dal Carriage of Goods by Sea Act (c.d. “COGSA”, ossia la disciplina federale sul trasporto marittimo, nella quale è stata recepita la Convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico) (170). Con la sentenza in esame, la Suprema Corte (i) supera del tutto ogni riferimento al c.d. “*network liability system*” (foriero di generare, secondo la Corte, “*confusion and inefficiency*”), non risultando più determinante stabilire *dove* è avvenuto il danno alle merci (circostanza, questa, come si è già evidenziato, il più delle volte incerta) e (ii) interpreta con maggiore flessibilità la c.d. “*teoria dell'assorbimento*”, rendendo non più necessario, ai fini della determinazione della disciplina applicabile ad un trasporto multimodale marittimo-terrestre, misurare “con il metro” quale sia

n...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 deragliamento, si verificava un danno alle merci trasportate.

(168) Così STURLEY, *An overview of the latest developments in cargo liability law at the United States Supreme Court*, in *Dir. mar.*, 2005, 358.

(169) In diversi passaggi della sentenza emerge che la *ratio decidendi* della stessa è prevalentemente basata sulla ricerca della reale intenzione delle parti di concludere un contratto di trasporto marittimo, ancorché si verta nell'ambito di un trasporto multimodale comprendente sia una tratta marittima sia una tratta terrestre. Per un ragionamento in larga parte analogo si veda il caso *Transatlantic Marine Claims Agency, Inc. v. M/v Hyundai Emperor* [1997] AMC 1772 109 F.3d, 105, ove la *Court of Appeals for the Second Circuit* ha affermato che “*the question is not how the goods were actually transported (...) but what the parties intended or at least expected when they executed the bills of lading*”.

(170) 46 U.S.C. app. §§1500 ss.. Per una recente analisi del COGSA nel quadro delle convenzioni internazionali in materia di trasporto marittimo cfr. MANDELBAUM, *Creating Uniform Worldwide Liability Standard for Sea Carriage of Goods under the Hague, COGSA, Visby and Hamburg Conventions*, in 26 *Transp. L. J.*, 471 (1996).

la tratta “prevalente”, bensì verificare se la tratta marittima sia o meno “*substantial*” rispetto all’intero tragitto.

Nelle tre decisioni sopra richiamate, inoltre, viene data notevole importanza al tema della “*predictability*”, ossia alla possibilità di avere una disciplina del trasporto multimodale che sia certa al momento della conclusione del contratto di trasporto (o, quantomeno, al momento della emissione del documento di trasporto). Occorre peraltro evidenziare che tali sentenze, *da un lato*, rappresentano “punti di rottura” con riferimenti a orientamenti 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 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, si deve ribadire che il trasporto multimodale dovrebbe essere compiutamente regolato da una convenzione internazionale basata sullo “*uniform liability system*” quale criterio di responsabilità del vettore. Tale soluzione — pur preferibile per gli operatori — presupporrebbe il superamento della distinzione tra le varie modalità trasportistiche e, in definitiva, l’abrogazione di tutte le convenzioni “unimodali” attualmente esistenti e la loro sostituzione con un’unica convenzione internazionale “a-modale” (171), applicabile indistintamente *sia* ai trasporti “unimodali” *sia* ai trasporti multimodali. Come noto, peraltro, i tempi non sono ancora maturi per una tale “rivoluzione copernicana” della disciplina dei trasporti internazionali, la quale pure è certamente auspicabile (172).

La regolamentazione “uniforme” del trasporto multimodale rappresenta comunque una precisa esigenza di quel *sistema dei trasporti internazionali* cui si è accennato prima (173) e — in definitiva — la chiave di volta di una tendenza volta ad abbandonare

(171) Sul concetto di regolamentazione del trasporto “a-modale” v. per tutti SCAPEL, *Le concept juridique d’amodalite*, in *Mer, terre, air... vers l’amodalite*, *Annales IMTM*, Marseilles, 2012, 42 ss.

(172) Sul punto sia consentito rinviare alle considerazioni svolte in LA MATTINA, *Il contratto di trasporto e il codice civile*, in *Dir. trasp.*, 2015, 320 ss., ove riferimenti conformi.

(173) V. *retro*, nota 135 e testo corrispondente.

una disciplina giuridica dei trasporti frazionata per singole modalità (diritto della navigazione marittima ed aerea, diritto del trasporto ferroviario, diritto del trasporto su gomma, etc...) in favore di una ricostruzione unitaria del contratto di trasporto (174). In quest’ultimo senso, nell’attuale “vuoto normativo” in cui gravita la materia, mi pare si possa concludere che il trasporto multimodale dovrebbe tendenzialmente essere regolato in modo tale da:

(a) garantire l’applicazione di una disciplina il più possibile “uniforme” e “prevedibile” sin dalla conclusione del contratto di trasporto (o quantomeno dall’emissione del documento di trasporto), favorendo altresì l’impiego di soluzioni scelte dalle parti, ma,

(b) in caso di danno “localizzato”, senza violare l’applicazione inderogabile della normativa (interna o internazionale) sul trasporto “unimodale” relativa alla fase dove è avvenuto il danno.

Fermo quanto sopra, in assenza di indicazioni diverse ad opera delle parti e nelle ipotesi (assai frequenti nella pratica) di danno “non localizzato”, la soluzione adottata dalla giurisprudenza italiana maggioritaria (175), che in passato ho invero criticato (176), pare in realtà non solo “comprensibile”, ma anche “efficiente”: impiegare le norme generali sul contratto di trasporto previste dal codice civile

(174) Secondo ROMANELLI (*Diritto aereo, diritto della navigazione e diritto dei trasporti*, cit., 1343) il trasporto multimodale “è fenomeno che mette in risalto la sostanziale unitarietà del fatto pratico ed economico del trasporto”. Nello stesso senso FERRARINI-RIGHETTI (*Appunti di diritto della navigazione (Diritto marittimo) — Parte speciale, I, I contratti di utilizzazione della nave*, Torino, 1991, 99-100), riferendosi alla Convenzione di Ginevra del 1980 sul trasporto multimodale di merci (peraltro mai entrata in vigore), hanno affermato che essa “costituisce un passo avanti verso la completa unificazione del diritto dei trasporti in genere e tende a superare l’attuale differenziazione tra i vari regimi di responsabilità previsti per i singoli “modi”, e per il “modo” marittimo tra le varie Regole (L’Aja e Visby; Amburgo) finora in concorrenza”.

(175) V. *retro*, nota 161.

(176) Le ragioni della mia critica all’applicazione al trasporto multimodale del regime di responsabilità del vettore previsto dall’art. 1693 c.c. riposavano soprattutto nel fatto che tale applicazione aveva l’effetto di rendere il vettore multimodale privo del beneficio della limitazione del debito, ciò in quanto, anteriormente all’entrata in vigore del d.lgs. 21 novembre 2005, n. 286 (che ha introdotto i commi 2, 3 e 4 dell’art. 1696 c.c.), il codice civile non prevedeva alcuna forma di limitazione del debito: sul punto sia consentito rinviare a LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale*, cit., 62, cui *adde* quanto esposto *infra*, nel commento agli artt. 1693-1698, spec. § 10).

per colmare le lacune della regolamentazione del trasporto multimodale consente infatti di favorire l'uniformità della disciplina applicabile e — per quanto possibile — di “prevedere” con una certa ragionevolezza statistica tale disciplina, facendo così adempiere alle disposizioni codicistiche sul trasporto la propria funzione di supporto e di integrazione del diritto speciale (177).

(177) Su tale aspetto v. *retro*, nota 49 e testo corrispondente.

SEZIONE II
DEL TRASPORTO DI PERSONE

RESPONSABILITÀ DEL VETTORE

Salva la responsabilità per il ritardo e per l'inadempimento nell'esecuzione del trasporto, il vettore risponde dei sinistri che colpiscono la persona del viaggiatore durante il viaggio e della perdita o dell'avaria delle cose che il viaggiatore porta con sé, se non prova di avere adottato tutte le misure idonee a evitare il danno.

Sono nulle le clausole che limitano la responsabilità del vettore per i sinistri che colpiscono il viaggiatore.

Le norme di questo articolo si osservano anche nei contratti di trasporto gratuito.

SOMMARIO: 1. Il passeggero quale “parte debole” del contratto di trasporto di persone: significato e limiti di un approccio interpretativo. — 2. La conclusione del contratto di trasporto di passeggeri e il limite spazio-temporale della responsabilità del vettore. — 3. La responsabilità del vettore nel trasporto di persone. L’art. 1681, comma 1, c.c. tra “duplicità” e “unitarietà”. — 4. (*Segue*) L’inadempimento e il ritardo. — 5. (*Segue*) I sinistri che colpiscono la persona e i bagagli del passeggero. — 6. (*Segue*) Nullità delle clausole di limitazione della (o di esonero dalla) responsabilità del vettore per i sinistri del passeggero. — 7. Il danno risarcibile e il superamento del concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale. — 8. La responsabilità del vettore nel trasporto di passeggeri gratuito, “di cortesia” e “non consentito”.

1. Il passeggero quale “parte debole” del contratto di trasporto di persone: significato e limiti di un approccio interpretativo.

Con riguardo ai danni alla persona del passeggero e dei suoi bagagli, l’art. 1681 c.c. adotta uno schema di responsabilità più severo rispetto a quello previsto dall’art. 1218 c.c. ed analogo a quello di cui all’art. 2050 c.c., relativo alla responsabilità per attività pericolosa. Come si vedrà di seguito, tale norma trova corrispondenze nella disciplina uniforme e prevede altresì un’area “incomprimibile” di tutela relativamente alla responsabilità per i danni “*alla persona*” del passeggero, che non può essere scalfita dall’autonomia privata.

La figura del passeggero quale emerge da queste preliminari, sintetiche osservazioni sembra sostanzialmente corrispondere ad una “parte debole” oggetto di una tutela “rafforzata” da parte dell’ordinamento giuridico.

In realtà, una ricostruzione in chiave “protettiva” della figura del passeggero è certamente corretta, ma non può essere estremizzata, e ciò perché, *in primo luogo*, guardando la giurisprudenza applicativa dell’art. 1681 c.c., tale lettura ha corrisposto per lungo tempo (e, per certi versi, tuttora corrisponde) a una “forzatura”, ossia a una manifestazione — per usare una felice espressione di Santi ROMANO — di quella “*mitologia giuridica*” per mezzo della quale “*si tenta di abbattere gli ordinamenti vigenti sostituendoli con dei nuovi*”, maggiormente aderenti alle necessità dei consociati (1): in questo senso, la giurisprudenza, da un lato e in primo momento, ha stentato a comprendere la portata innovativa dell’art. 1681 c.c. (2) e, dall’altro lato, successivamente, non ha dimostrato di recepire lo schema di responsabilità “per colpa presunta” previsto dalla norma in esame, applicandone correttamente il corrispondente regime probatorio (3).

In secondo luogo e a quest’ultimo riguardo, occorre tenere presente che la responsabilità del vettore di cui all’art. 1681 c.c. non ha comunque natura “oggettiva”, rimanendo invece una responsabilità “per colpa” (seppure presunta), che trova un preciso limite nella esigibilità degli obblighi di protezione del vettore, da valutarsi anche tenuto conto degli specifici obblighi di cooperazione che il passeggero deve autonomamente porre in essere al fine di tutelare la propria persona da eventuali danni (4). Se è certamente vero che il passeggero si “affida” al vettore durante il trasporto (5), è altresì vero che per tutta la durata del trasporto lo stesso passeggero è gravato da specifici obblighi (segnatamente relativi al concreto impiego delle misure di sicurezza messe a disposizione del vettore),

(1) Così ROMANO, *Frammenti di un dizionario giuridico*, Milano, 1953, 129.

(2) V. al riguardo *infra*, nota 29.

(3) V. al riguardo *infra*, note 37 e 38 e testo corrispondente.

(4) V. al riguardo *infra*, § 5, anche con specifico riferimento al tema degli obblighi di protezione del vettore.

(5) Su tale aspetto e sul suo rilievo v. per tutti D’ALESSIO, *Diritto dei trasporti*, Milano, 2003, 185.

l’inadempimento dei quali può determinare la riduzione della responsabilità del vettore (6).

In terzo luogo, non può negarsi che i meccanismi di tutela previsti in favore del passeggero, pur considerati nel loro recente sviluppo, presentano limiti rilevanti che non consentono di assimilare questa “parte debole” ad altri soggetti tradizionalmente “protetti”, quali — ad esempio — il lavoratore e il consumatore (si pensi, al riguardo, al fatto che in un’ipotesi di cooperazione tra vettori quale quella considerata dall’art. 1682 c.c. non sussiste alcuna solidarietà passiva in favore del passeggero tra i soggetti tenuti ad eseguire la prestazione di trasporto (7)). Pare quindi più corretto prendere atto dell’attuale contesto normativo (anche in prospettiva internazionale ed europea), nell’ambito del quale il legislatore — al di là delle petizioni di principio — ha deciso di offrire al passeggero una protezione in qualche modo meno efficace di quella prevista per altre categorie di parti deboli. Ciò non rappresenta evidentemente una svista, ma costituisce l’espressione di un preciso (e consapevole) intento normativo (8).

In questa prospettiva, volendo suggerire un criterio ermeneutico da tener presente con riferimento alla normativa sul trasporto di passeggeri, non pare opportuno adottare interpretazioni estensive basate su argomenti in senso lato “teleologici” (9), ma sembra più corretto seguire un approccio più prudente, in base al quale la tutela del passeggero non dovrà essere ricercata “sempre e ad ogni costo”. Insomma, la qualifica di “parte debole” del passeggero non potrà essere uno strumento per “forzare” i contenuti della normativa in esame a tutto discapito dei vettori; onde ricostruire esattamente il significato di tale normativa, occorrerà invece tenere in debito conto proprio i limiti posti dal legislatore al “*favor*” accordato al passeggero.

(6) Sul punto v. già IANNUZZI, *Del trasporto*, in *Commentario cod. civ.* a cura di SCIALOJA-BRANCA, 2^a ed., Bologna-Roma, 1970, 5-6, spec. nota 5, cui *adde* le considerazioni svolte *infra sub* § 5.

(7) V. *infra*, il commento all’art. 1682 c.c.

(8) Al riguardo sia consentito rinviare a LA MATTINA, *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in *Dir. mar.*, 2012, 798 ss.

(9) Per alcune incisive riflessioni sull’argomento teleologico si veda per tutti il sempre attuale lavoro di TARELLO, *L’interpretazione della legge*, Milano, 1980, 370 ss.

2. La conclusione del contratto di trasporto di passeggeri e il limite spazio-temporale della responsabilità del vettore.

Il contratto di trasporto di persone è un contratto consensuale che si perfeziona con l'incontro tra la volontà del vettore e quella del passeggero, senza la necessità di soddisfare particolari requisiti di forma. L'identificazione del momento perfezionativo del contratto assume peraltro modalità diversificate (10).

La conclusione del contratto avviene con la emissione del titolo di viaggio nei casi in cui tale emissione è prevista con riguardo ad un viaggio specifico, in quanto in tale ipotesi si configura un'accettazione da parte del vettore della proposta formulata dal passeggero all'atto della richiesta di acquisto dello stesso titolo di viaggio.

Laddove invece il titolo di viaggio non faccia riferimento ad un viaggio specifico (è il caso di carnet dei biglietti per i trasporti pubblici locali da obliterare volta per volta), il contratto di trasporto si deve considerare concluso al momento in cui il passeggero sale sul mezzo di trasporto munito di valido titolo: in tal modo il passeggero accetta l'offerta al pubblico formulata dal vettore con riguardo allo specifico viaggio.

Nell'ipotesi di assenza del titolo di viaggio, il momento perfezionativo del contratto può essere anticipato rispetto all'accesso al mezzo di trasporto, nei casi in cui il vettore risponda ad una "chiamata" del passeggero (è il caso del trasporto a mezzo taxi, ove il contratto si conclude con l'accettazione della chiamata da parte del conducente del veicolo); ovvero corrispondere alla salita sul mezzo e alla "regolarizzazione" della propria posizione da parte del passeggero (ad esempio, tramite pagamento del corrispettivo al conducente, in quanto in tal modo si manifesta l'adesione alla proposta del vettore).

Problema diverso è invece quello di definire l'inizio e la fine del limite spazio-temporale della responsabilità del vettore, posto che tale momento non necessariamente coincide con quello della conclusione del contratto.

In proposito occorre distinguere la responsabilità del vettore per ritardo e inadempimento dalla responsabilità del vettore *ex art.*

(10) Sul punto v. l'attenta analisi di GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di)*: *Diritto privato*, in *Enc. dir.*, XLIV, Milano, 1992, 1157-1158.

1681 c.c. per i sinistri occorsi al passeggero ed ai bagagli “*durante il viaggio*”.

I limiti temporali della responsabilità per ritardo e inadempimento coincidono evidentemente con quelli di efficacia del contratto di trasporto, potendo astrattamente sorgere tale responsabilità a partire dal momento della conclusione del contratto e perdurare fino alla cessazione degli effetti del contratto stesso.

Il riferimento temporale della responsabilità del vettore *ex art.* 1681 c.c. è rappresentato dal concetto di “*viaggio*”, che deve essere interpretato estensivamente. E ciò nel senso di ritenere sussistente la responsabilità del vettore *non solo* in relazione alla fase di trasporto in senso stretto (per tale intendendosi lo spostamento del mezzo sul quale il passeggero è salito per essere trasportato in base al contratto di trasporto), *ma anche* in relazione alle così dette operazioni preparatorie od accessorie al trasporto, nel corso delle quali — quando il mezzo di trasporto è fermo — il passeggero salga, scenda, o permanga sullo stesso mezzo di trasporto, vi prenda posto ovvero vi carichi/scarichi i propri bagagli (11).

Non sono, invece, compresi nell’ambito della responsabilità del vettore i periodi in cui il passeggero si trova a transitare o a sostare nei luoghi di attesa del mezzo di trasporto prima del momento di salire o di scendere da tale mezzo: in tali casi manca, infatti, non solo l’affidamento del passeggero al vettore (e ciò, soprattutto, dopo che ha trovato attuazione in ambito europeo la divisione della gestione dell’infrastruttura dall’esercizio dell’attività di trasporto), ma anche un rapporto causale che giustifichi in qualche modo l’inserimento di tale fase nell’area del rischio contrattuale del vettore.

3. La responsabilità del vettore nel trasporto di persone. L’art. 1681, comma 1, c.c. tra “duplicità” e “unitarietà”.

L’art. 1681, comma 1, c.c. è una norma “doppia”, sia dal punto di vista del contenuto, sia dal punto di vista della struttura.

(11) Sul punto cfr. *ex multis* Cass., 10 gennaio 2017, n. 249, in *DeJure*; Cass., 30 aprile 2011, n. 9595, in *Giust. civ. Mass.*, 2011, 4, 677; Cass., 17 luglio 2005, n. 11194, in *Dir. trasp.*, 2004, 519 ss. e, in dottrina, BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, 792-794; CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, 2^a ed., Torino, 2009, 444-445; CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, *La disciplina contrattuale*, 2^a ed., Milano, 2012, 130-132.

La norma in esame ha ad oggetto la responsabilità del vettore sotto il duplice profilo, *da un lato*, dell'inadempimento e del ritardo e, *dall'altro lato*, dei sinistri che colpiscono la persona e i bagagli del passeggero. Mentre relativamente al primo profilo viene di fatto compiuto un rinvio ai principi fissati in generale dall'ordinamento con riguardo all'inadempimento delle obbligazioni, rispetto al profilo inerente la responsabilità per i danni al passeggero e ai suoi bagagli l'art. 1681, comma 1, c.c. contiene una disciplina peculiare, la quale, nello stabilire a carico del vettore uno specifico "obbligo di protezione" rispetto alla tutela dell'incolumità del passeggero e del suo bagaglio, pone a carico del vettore stesso una responsabilità per "colpa presunta" improntata sul medesimo schema di cui all'art. 2050 c.c., relativo alla responsabilità extracontrattuale dell'esercente attività pericolose.

È in quest'ultimo senso che è possibile comprendere anche la "duplicità strutturale" della norma in esame, la quale, pur regolando la responsabilità "contrattuale" del vettore nel trasporto di persone, lo fa con una formulazione che richiama le norme in tema di responsabilità "extracontrattuale" (in proposito si veda il già richiamato art. 2050 c.c., nonché l'art. 2054 c.c. in tema di responsabilità da circolazione di veicoli (12)), in tal modo evidenziando non solo un avvicinamento dell'area della responsabilità contrattuale a quella della responsabilità extracontrattuale (13), ma addirittura il "superamento" del rilievo di tale distinzione con riguardo alla responsabilità del vettore nel trasporto di persone, e ciò posto che l'art. 1681, comma 1, c.c. è una norma volta a disciplinare in modo unitario ed esaustivo la responsabilità per i danni alla persona del passeggero (14).

(12) Per un recente, importante chiarimento circa l'ambito di applicazione dell'art. 2054 c.c. v. Cass., 20 ottobre 2016, n. 21254, in *Corr. giur.*, 2017, 459.

(13) Così BUSNELLI, *Verso un possibile riavvicinamento tra responsabilità contrattuale e responsabilità extracontrattuale*, in *Resp. civ. e prev.*, 1977, 748, il quale richiama al riguardo BARASSI, *La teoria generale delle obbligazioni*, Milano, 1963. Per analoghe considerazioni v. anche SBISA, *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale: realtà contrapposte o convergenza di presupposti e di scopi?*, in *Resp. civ. e prev.*, 1977, 723 ss. e PONZANELLI, *Le clausole di esonero dalla responsabilità civile*, Milano, 1984, 242.

(14) Sul punto, anche con riguardo al tema dei rapporti tra responsabilità contrattuale ed extracontrattuale, v. più ampiamente *infra* § 7, specialmente note 80 ss. e testo corrispondente.

4. (Segue) L'inadempimento e il ritardo.

Nell'ambito del trasporto di persone, il vettore è responsabile per inadempimento del contratto e per ritardo nell'esecuzione dello stesso in base ai principi fissati in generale dall'ordinamento con riguardo all'inadempimento delle obbligazioni (art. 1218 c.c.) (15). In tale prospettiva, il vettore si presumerà responsabile del danno patito dal passeggero a meno che non fornisca la prova della impossibilità della prestazione derivante da causa a lui "non imputabile" (ossia non riconducibile alla "colpa contrattuale" dello stesso

(15) Nello stesso senso di cui al testo cfr. *ex multis*, in giurisprudenza, Cass., 21 febbraio 1953, n. 427, in *Foro it.*, 1953, I, 798; Trib. Roma, 21 giugno 2013, in *DeJure*; Giud. Pace Udine, 2 marzo 2006, in *Dir. trasp.*, 2007, 197 e, in dottrina, da ultimo, ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto — Art. 1678-1702*, in SCIALOJA-BRANCA-GALGANO, *Commentario cod. civ.* a cura di DE NOVA, Bologna-Roma, 2014, 85. In senso difforme, cfr. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 895-896, secondo cui, anche con riguardo alla responsabilità del vettore per inadempimento o ritardo varrebbe il regime "speciale" previsto dall'art. 1681 c.c., il quale, in deroga all'art. 1218 c.c., prevede l'esonero del vettore da responsabilità subordinatamente alla prova da parte dello stesso vettore "di avere adottato tutte le misure idonee a evitare il danno". Secondo quest'ultimo A., infatti, "se si dovesse intendere il riferimento dell'art. 1681 c.c. all'inadempimento o ritardo del trasporto come un rinvio al regime posto dall'art. 1218 c.c. con riguardo alle obbligazioni in generale, si svuoterebbe di ogni ragione il riferimento stesso, poiché anche senza di esso le predette ipotesi di responsabilità del vettore si troverebbero assoggettate alla disciplina generale, come del resto è stato fatto con riguardo al trasporto di cose, la cui disciplina (artt. 1683 ss. c.c.) non contiene alcun cenno a questioni di omessa o ritardata esecuzione dell'obbligazione del vettore". Al di là del dato letterale della norma (che depono nel senso di cui al testo), occorre rilevare che il riferimento contenuto nell'art. 1681 c.c. alla responsabilità per inadempimento e ritardo non è privo di ragione laddove lo si intenda riferito al regime dell'art. 1218 c.c.: stante l'ampiezza della rubrica dell'art. 1681 c.c. (che si riferisce a *tutte* le ipotesi di responsabilità del vettore nel trasporto di persone, e ciò diversamente dall'art. 1693 c.c. in tema di trasporto di cose, che riguarda soltanto la responsabilità "per perdita e avaria" delle cose trasportate), è certamente opportuno precisare che il vettore è responsabile *sia* per i danni occorsi alla persona del passeggero e al bagaglio di quest'ultimo (assoggettati al regime speciale ivi previsto), *sia* per inadempimento e ritardo (secondo le regole generali). È ben noto il limitato valore "vincolante" della rubrica *legis*, specialmente nell'ambito del diritto civile (sul punto cfr. per tutti TARELLO, *L'interpretazione della legge*, cit., 101-105), ma in questo contesto il rilievo della rubrica dell'art. 1681 c.c. pare illuminante al fine di chiarire il significato ragionevole di una precisazione contenuta nel testo della predetta disposizione e finalizzata a distinguere il regime speciale della responsabilità del vettore dalle regole generali dell'ordinamento.

vettore), dovendo *in concreto* determinarsi l'esigibilità della prestazione in base ai criteri di correttezza (art. 1175 c.c.) e di buona fede nell'esecuzione del contratto (art. 1375 c.c.) (16).

Non è possibile in questa sede dare atto del dibattito e delle evoluzioni della giurisprudenza e della dottrina in materia di responsabilità contrattuale (17), ma è comunque opportuno sottolineare che — come è stato autorevolmente affermato — è da escludere che il sistema della responsabilità contrattuale possa essere ricondotto ad un unico modello, dovendosi spostare l'asse ricostruttivo di tale sistema dalle norme generali in tema di obbligazioni “*al regime dei contratti, segnatamente a quello dei diversi tipi legali, al regolamento privato, alla valorizzazione delle differenti specie di prestazione e alla ricerca di regole congrue rispetto a esse e alle circostanze, secondo buona fede e secondo criteri di razionalità economica*” (18).

La determinazione del perimetro della responsabilità per inadempimento e ritardo del vettore non può quindi passare attraverso il vano tentativo di attribuire un significato rigorosamente prefissato al concetto di “*impossibilità della prestazione*” di cui all'art. 1218 c.c. (19), ma deve necessariamente tenere conto del “contesto”,

(16) V. quanto anticipato *retro*, commento *sub* artt. 1678-1680, § 8. Si noti che i concetti di “correttezza” di cui all'art. 1175 c.c. e di “buona fede” di cui all'art. 1375 c.c. sono utilizzati come un'endiadi, espressiva del medesimo principio che, per quanto rileva nella presente analisi, hanno la funzione di definire l'esigibilità della prestazione richiesta al vettore. Nel senso dell'equivalenza delle due nozioni cfr., da ultimo, D'ANGELO, *La buona fede*, in BESSONE, *Trattato di diritto privato*, vol. XIII, t. IV, Torino, 2004, 4-5, cui *adde* — tra gli altri — BIANCA, *Diritto civile*, IV, Milano, 1995, 86; NATOLI, *L'attuazione del rapporto obbligatorio*, I, Milano, 1974, 9 ss.; RODOTÀ, *Le fonti di integrazione del contratto*, Milano, 1969, 132 ss.; DI MAJO, *Delle obbligazioni in generale — Art. 1175-1176*, in SCIALOJA-BRANCA, *Commentario cod. civ.* a cura di GALGANO, Bologna-Roma, 1988, 290 ss.; VISINTINI, *Inadempimento e mora del debitore — Artt. 1218-1222*, in questo *Commentario*, 2^a ed., Milano, 2006, 227 ss. Distingue invece le due nozioni BETTI, *Teoria generale delle obbligazioni*, I, Milano, 1953, 68 ss.

(17) In argomento cfr., tra i contributi più recenti, TRIMARCHI, *Il contratto. Inadempimento e rimedi*, Milano, 2010, *passim*; VILLA, *Danno e risarcimento contrattuale*, in ROPPO (cur.), *Trattato del contratto*, V, *Rimedi-2*, Milano, 2006, 753 ss.

(18) Così D'ANGELO, *Lezioni di diritto civile — Introduzione al diritto generale delle obbligazioni*, Torino, 2014, 89.

(19) Su tale aspetto cfr. BESSONE-D'ANGELO, *Il problema della responsabilità contrattuale*, I, *Orientamenti della giurisprudenza*, Genova, 1975, 5 ss.

ossia delle specificità del tipo contrattuale in esame, nonché delle prestazioni gravanti sul vettore quali *effettivamente* risultano dal contratto di trasporto che viene in rilievo nel singolo caso (20).

In questo senso se, *da un lato*, occorre considerare che l'obbligazione del vettore di trasportare il passeggero è un'obbligazione di risultato e che, pertanto, in caso di mancato conseguimento di tale risultato, si deve presumere la responsabilità del vettore stesso (21), *dall'altro lato*, la prova liberatoria può essere considerata soddisfatta quando il vettore riesca a dimostrare la sussistenza di eventi (non imputabili al vettore) che, pur non rendendo assolutamente impossibile l'adempimento, siano tali che la esatta e puntuale esecuzione della prestazione possa avvenire solo con l'impiego di mezzi anormali o comunque non previsti dalle parti, facendo sì che l'esecuzione diventi inesigibile da un creditore di buona fede, considerato il programma contrattuale (22).

5. (Segue) I sinistri che colpiscono la persona e i bagagli del passeggero.

L'art. 1681 c.c. stabilisce che il vettore è responsabile per i sinistri alla persona del passeggero e per le perdite e avarie dei bagagli che il passeggero stesso porta con sé durante il trasporto, “*se non prova di avere adottato tutte le misure idonee a evitare il danno*”.

La *ratio* della norma in esame è la tutela dell'incolumità del passeggero e del suo bagaglio, la quale viene assicurata dal legisla-

(20) Sul punto v. per tutti TRIMARCHI, *Il contratto. Inadempimento e rimedi*, cit., 9, il quale sottolinea il rilievo della “*definizione contrattuale della prestazione dovuta*” e svolge al riguardo un icastico esempio, che è opportuno riproporre di seguito: “*Se il tassista si è impegnato a portarmi oggi in un certo paese di montagna e l'unica strada possibile è interrotta da una frana, la prestazione è divenuta impossibile, anche se il trasporto potrebbe essere eseguito in elicottero: dovuta è, infatti, la prestazione contrattualmente definita, e non qualsiasi altra prestazione idonea a realizzare il medesimo risultato, ma che sia di natura diversa*”.

(21) Sul punto v. *retro*, sub commento agli artt. 1678-1680, § 8.

(22) Cfr. ANELLI, *Caso fortuito e rischio di impresa nella responsabilità del vettore*, Milano, 1990, 63, nonché Cass., 4 marzo 1970, n. 518 richiamata da BESSONE-D'ANGELO, *Il problema della responsabilità contrattuale*, cit., 21, cui adde l'esempio di cui alla precedente nota 20.

tore prevedendo esplicitamente uno specifico obbligo di protezione del vettore che sembra in qualche modo “aggiungersi” al (e distinguersi dal) l’obbligo di prestazione del vettore stesso, consistente nel trasportare passeggero e bagagli a destinazione (23). In realtà, non pare corretto considerare l’obbligazione del vettore nel trasporto di persone quale una obbligazione “complessa”, idealmente scindibile nei due predetti aspetti relativi alla prestazione di trasporto e alla

(23) La distinzione tra obbligazioni di prestazione e obbligazioni di protezione risale alla dottrina tedesca, la quale, accanto al c.d. “*Leistungsinteresse*” (interesse alla prestazione, inteso come scambio di beni o utilità), ha individuato il c.d. “*Schutzinteresse*” (interesse a che la persona o i beni del soggetto vincolato da un rapporto obbligatorio non subiscano pregiudizi in occasione dello svolgimento del predetto rapporto), cui corrisponderebbero — in base al principio di buona fede (*Treu und Glauben*) — una serie di obblighi ulteriori rispetto a quelli relativi alla prestazione fondamentale del debitore e non precisamente determinati, dotati di caratteri elastici in funzione delle concrete esigenze di tutela del caso specifico: cfr. STOLL, *Abschied von der Lehre von der positiven Vertragsverletzung*, in *Arch. für die civ. Praxis*, CXXXVI, 1932, 285 ss.; ID., *Die Lehre von den Leistungsstörungen*, Tübingen, 1936, *passim*. Nello stesso senso, e con specifico riguardo ai rapporti obbligatori nell’ambito dei quali il creditore affida al debitore la propria persona o i propri beni (come accade nel caso del trasporto), la dottrina francese ha fatto riferimento alle c.d. *obligations de sécurité*: in base a tale ricostruzione, il debitore, oltre la particolare prestazione che rappresenta l’oggetto principale del rapporto, deve fare in modo di tutelare l’integrità delle persone o dei beni che ha ricevuto in affidamento (cfr. per tutti SAVATIER, *Traité de la responsabilité civile en droit français*, I, Paris, 1939, 174 ss.). Nella dottrina italiana, in generale sugli obblighi di protezione cfr., senza pretesa di completezza, BENATTI, *Osservazioni in tema di “doveri di protezione”*, in *Riv. trim. dir. e proc. civ.*, 1960, 1342 ss.; BETTI, *Teoria generale delle obbligazioni*, cit., 96 ss.; CASTRONOVO, voce *Obblighi di protezione*, in *Enc. giur. Treccani*, XXI, Roma, 1990; DI MAIO, *Delle obbligazioni in generale*, cit., 121 ss.; MAJELLO, *Custodia e deposito*, Napoli, 1958, 55; MENGONI, *Obbligazioni di “risultato” e obbligazioni di “mezzi”*. (*Studio critico*), in *Riv. dir. comm.*, 1954, I, 366 ss.; NATOLI, *L’attuazione del rapporto obbligatorio*, I, Milano, 1974, 14 ss.; VISINTINI, *La responsabilità contrattuale*, Napoli, 1979, 158 ss. e, da ultimo, LAMBO, *Obblighi di protezione*, Padova, 2007, *passim*; ID., *Responsabilità civile e obblighi di protezione*, in *Danno e resp.*, 2008, 129 ss., cui *adde*, con specifico riguardo agli obblighi di protezione del vettore nell’ambito del contratto di trasporto, ASQUINI, *La responsabilità del vettore per infortunio del viaggiatore*, in *Riv. dir. comm.*, 1919, II, 360 ss.; MASTRANDREA, *L’obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, Padova, 1994, *passim*; TULLIO, *L’obbligazione di protezione nel trasporto marittimo e aereo*, in *Dir. trasp.*, 2013, 349 ss.; ZAMPONE, *Il rischio dell’impossibilità della prestazione nel contratto di passaggio*, Napoli, 2008, 34 ss. e, da ultimo, ANCIS, *Informazione e assistenza del passeggero nel trasporto aereo — Il mutamento dei connotati dell’obbligo di protezione*, 2017, 363 ss.

protezione del passeggero e del bagaglio, in quanto è intrinsecamente connaturato all'obbligo di trasportare del vettore quello di far sì che persone e bagagli giungano a destinazione *indenni* (così come nel trasporto di cose, le merci giungano a destinazione *integre* (24)): non avrebbe del resto alcun senso ritenere che l'obbligazione di trasportare non comprenda in sé anche quella di tutelare il passeggero, in quanto, altrimenti, la prestazione del vettore potrebbe non dare alcuna utilità concreta al passeggero e, anzi, astrattamente danneggiarlo, il che sarebbe evidentemente contrario al buon senso, prima ancora che all'ordine pubblico (25). E ciò non pare contraddetto dal fatto che il legislatore nella norma in esame abbia assoggettato il vettore a due diversi regimi di responsabilità (per inadempimento e ritardo, *da un lato*, e per sinistri che colpiscono la persona e i bagagli del passeggero, *dall'altro lato*) (26), in quanto ciò non dimostra che gli obblighi di protezione del passeggero non riguardino la prestazione cui è obbligato il vettore, ma soltanto che tale protezione beneficia di una forma di tutela "rafforzata" nell'ambito in esame. Alla luce di quanto precede, pertanto, laddove nel prosieguo dell'analisi faremo riferimento all'obbligo di protezione del vettore (soprattutto al fine di verificarne l'esigibilità nel contesto della prova liberatoria che il vettore stesso è tenuto a fornire per andare esente da responsabilità), non intenderemo con ciò considerare tale obbligo come effettivamente distinto dall'unitaria obbligazione assunta dal vettore, essendo tale riferimento soltanto funzionale a ragioni di comodità espositiva.

(24) V. *infra*, il commento agli artt. 1693-1698 c.c., § 1.

(25) Nel senso di cui al testo cfr. per tutti NATOLI, *L'attuazione del rapporto obbligatorio*, I, cit., 18-19. Sul fatto che l'obbligo di vigilare sulla persona ovvero sull'oggetto trasportato sia un "obbligo generalissimo del vettore, di carattere essenziale, intrinsecamente e indissolubilmente connesso all'obbligo fondamentale di trasportare", cfr. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone. Nozione e disciplina*, Padova, 1966, 45. Sul fatto che la tutela dell'integrità fisica del passeggero sia elemento *essenziale* del contratto di trasporto in virtù di una regola di ordine pubblico, cfr. PONZANELLI, *Le clausole di esonero dalla responsabilità civile*, cit., 254 ss. e spec. 257, il quale sottolinea specificamente che "il viaggiatore non ha soltanto un semplice diritto di credito ad essere trasferito materialmente da un luogo ad un altro, ma ha per legge il diritto (...) ad essere portato a destinazione sano e salvo"; tali espressioni sono state sostanzialmente riprese anche dalla giurisprudenza in materia: v. da ultimo Cfr. Trib. Arezzo, 4 ottobre 2012, in *DeJure* (su tale sentenza v. *infra*, nota 73).

(26) In tal senso v. peraltro CASTRONOVO, voce *Obblighi di protezione*, cit., 6-7.

Fermo quanto sopra, l'art. 1681 c.c. fonda la responsabilità vettoriale sul criterio della colpa presunta (27), consentendo al vettore di liberarsi dalla responsabilità (presuntivamente) gravante sullo stesso sulla base della medesima prova liberatoria richiesta dall'art. 2050 c.c. all'esercente attività pericolose (in sostanza, per andare esente da responsabilità, il vettore dovrà provare l'adozione di tutte le misure idonee ad evitare il danno occorso alla persona del passeggero e/o al bagaglio di quest'ultimo). Come è stato autorevolmente sottolineato, l'identità di formulazione degli articoli 1681 e 2050 c.c. non è casuale, *non solo* perché entrambe le norme derivano dall'art. 20 della Convenzione di Varsavia del 1929 (28), nonché dall'art. 120 del codice stradale di cui al Regio Decreto 8 dicembre 1933, n. 170 (29), *ma anche* perché il trasporto di passeggeri è di fatto considerato dall'ordinamento alla stregua di un'attività pericolosa, relativamente alla quale si applica la stessa "regola" di cui all'art. 2050 c.c., quantomeno allo scopo di "proteggere" i soggetti trasportati (30). In quest'ultimo senso, è possibile

(27) Nel senso che la responsabilità del vettore *ex art.* 1681 c.c. rientri nello schema della responsabilità per colpa presunta v. CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, cit., 134, ove ulteriori riferimenti conformi, cui *adde* BUSNELLI, *Limitazioni risarcitorie, diritto dei trasporti, codice civile*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti — Profili sistematici e problematiche attuali*, Atti del Convegno di Modena, 2-3 aprile 1993, Milano, 1994, 4-5, il quale al riguardo parla di un modello "intermedio" di responsabilità civile (colpa presunta e inversione dell'onere della prova a carico del prestatore dei servizi), diverso sia dalla responsabilità puramente soggettiva, sia dalla responsabilità oggettiva/assoluta. In generale, sulla responsabilità per colpa presunta v. per tutti il sempre attuale lavoro di FRANZONI, *Colpa presunta e responsabilità del debitore*, Padova, 1988, *passim*.

(28) Su tale aspetto cfr. TULLIO, *Responsabilità civile e diritto della navigazione*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, Genova, 2010, 1077.

(29) Sul diverso problema rappresentato dal fatto che l'art. 1681 c.c. abbia inizialmente stentato a trovare corretta applicazione da parte della giurisprudenza perché in un primo tempo tale giurisprudenza ha risentito dell'influsso della normativa speciale in materia di trasporto ferroviario (la quale, in base all'art. 11, par. 4, del Regio Decreto Legge 11 ottobre 1934, n. 1948, riconosceva la responsabilità del vettore ferroviario per danni alla persona del viaggiatore *soltanto* nel caso in cui il passeggero avesse dimostrato la derivazione di tali danni da una "anormalità del servizio"), cfr. per tutti VISINTINI, *La responsabilità contrattuale*, cit., 293 ss. e ivi ampi richiami.

(30) Sul punto cfr. NATOLI, *L'attuazione del rapporto obbligatorio*, II, Milano, 1984, 97, nonché il sempre attuale lavoro di TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, Milano, 1961, 339-340, cui *adde* SBISA, *Responsabilità contrattuale ed*

mutuare nell'ambito in esame alcune fondamentali linee interpretative elaborate dalla dottrina con riguardo al regime di responsabilità di cui all'art. 2050 c.c.:

— in linea di principio il “rischio” del trasporto grava sul vettore e non anche sul passeggero (31);

— il rischio gravante sul vettore trova peraltro un limite nella prova da parte del vettore che la sua condotta si è conformata ad un parametro di diligenza e correttezza nell'esecuzione della prestazione, parametro che è sostanzialmente “oggettivizzato” e precipuamente finalizzato al soddisfacimento di specifici obblighi “di protezione” del passeggero e del suo bagaglio (32);

— la prova liberatoria “*di avere adottato tutte le misure idonee a evitare il danno*”, pur essendo — come si è appena detto — di natura “oggettiva”, lascia comunque spazio ad un margine di discrezionalità che deve essere esercitato per determinare in concreto, facendo uso della normale prudenza e tenendo conto dello sviluppo della tecnica e delle condizioni pratiche nelle quali si svolge l'attività pericolosa *de qua*, il contenuto delle misure di protezione da adottare. Tale discrezionalità viene peraltro a cessare quando il legislatore ha stabilito l'adozione di specifiche misure che devono essere *sempre* adottate per poter operare nel settore di riferimento (33).

In base all'art. 1681 c.c., pertanto, il vettore si presumerà responsabile qualora il passeggero provi di aver subito un danno alla propria persona o al proprio bagaglio (34) durante il trasporto:

extracontrattuale: realtà contrapposte o convergenza di presupposti e di scopi?, cit., 724 e BUSNELLI, *Limitazioni risarcitorie, diritto dei trasporti, codice civile*, cit., 5, il quale, tra l'altro, sottolinea l'origine “trasportistica” delle norme in tema di responsabilità civile basate sulla “colpa presunta” (artt. 2050 e 2054 c.c., entrambi derivanti dall'art. 120 del R.D. 8 dicembre 1933, n. 170). *Contra* cfr. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 839, spec. nota 100, il quale esclude la natura di per sé pericolosa del trasporto (senza peraltro distinguere tra trasporto di persone e di cose e senza considerare la specifica formulazione dell'art. 1681 c.c.) e richiama in proposito l'ampia analisi di MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, cit., 92 ss. Sulla coincidente formulazione degli artt. 1681 e 2050 c.c. v. da ultimo Trib. Latina, 5 settembre 2016, in *DeJure*.

(31) Cfr. TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, cit., 339.

(32) Cfr. FRANZONI, *Colpa presunta e responsabilità del debitore*, cit., 132.

(33) Così ALPA, *Trattato di diritto civile*, IV, *La responsabilità civile*, Milano, 1999, 685.

(34) Il bagaglio cui si riferisce la norma in esame è quello che il passeggero “*porta con sé*” e non anche quello oggetto di consegna al vettore, relativamente al quale

come si è detto, l'obbligazione *di risultato* del vettore consiste nel trasportare *indenni* il passeggero e il suo bagaglio; pertanto, qualora tale risultato non sia raggiunto (e, quindi, qualora il passeggero o il bagaglio al seguito subiscano un danno), il vettore si presumerà inadempiente e, quindi, sarà tenuto a risarcire il relativo danno (35).

A quest'ultimo riguardo, mentre il dettato normativo è assai chiaro nell'imputare (almeno presuntivamente) la responsabilità al vettore in funzione di un mero "*collegamento temporale*" tra danno e trasporto ("*sinistri [occorsi] durante il viaggio*") (36), parte della giurisprudenza, prima di far scattare la presunzione di responsabilità in capo al vettore, richiede al passeggero *non solo* la prova del nesso causale tra trasporto e danno, *ma anche* la prova della causa specifica per cui si è concretamente verificato tale danno (37). In questo senso, inoltre, si è operata una distinzione tra le ipotesi di danno occorso *a causa* del trasporto (relativamente alle quali sul passeggero gravano gli oneri probatori poc'anzi descritti, mentre sul vettore "*incombe la prova liberatoria consistente nel dimostrare che l'evento dannoso è stato conseguenza di un fatto imprevedibile e non evitabile nonostante l'uso della normale diligenza*") e quelle di danno occorso *in occasione* del trasporto (relativamente alle quali il passeggero deve provare che il danno "*avvenuto durante il viaggio non si sarebbe verificato senza l'occasione del viaggio stesso*", mentre il vettore si libera da responsabilità con la prova "*di*

quest'ultimo risponde ai sensi dell'art. 1693 ss. c.c.: in senso analogo v. da ultimo ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 102, cui *adde* l'attenta analisi di GRIGOLI, *Il trasporto*, in *Trattato di diritto privato* diretto da RESCIGNO, 11***, Torino, 1984, 770-771, spec. nota 167, nonché, nel vigore della previgente disciplina, ASQUINI, *Il contratto di trasporto terrestre di persone*, Padova, 1915, 129 ss.

(35) Nel senso di cui al testo cfr. MENGONI, *Obbligazioni di "risultato" e obbligazioni di "mezzi"*, cit., 380, il quale afferma: "*Il vettore è tenuto a questo preciso risultato: far pervenire alla meta stabilita, e in orario, il viaggiatore incolume col proprio bagaglio intatto. Pertanto la prova dell'inadempimento dell'obbligo di protezione, imposto al vettore dall'art. 1681 c.c., non implica una valutazione della condotta del debitore alla stregua dell'art. 1176 c.c., ma solo la dimostrazione oggettiva del sinistro di viaggio, vale a dire una lesione subita dalla persona o dalle cose del viaggiatore durante il trasporto*".

(36) Così, correttamente, BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 799-800.

(37) Si vedano, ad esempio, Cass., 20 luglio 2010, n. 16893, in *Dir. trasp.*, 2011, 601; Cass., 17 luglio 2003, n. 11194, cit. e, da ultimo, Trib. Grosseto, 2 marzo 2016, in *DeJure*.

avere fatto di tutto per assicurare l'incolumità del viaggiatore") (38).

Mi pare peraltro che la distribuzione dell'onere probatorio tra vettore e passeggero in base all'art. 1681 c.c. segua un percorso più semplice, sostanzialmente articolato in due fasi (39).

In una *prima fase* il passeggero deve fornire la prova del "nesso di occasionalità" tra trasporto e danno (40), senza necessariamente dover anche provare la causa specifica del danno (del resto, ciò sarebbe contrario ai principi generali in tema di responsabilità per inadempimento e finirebbe per addossare sempre sul passeggero il rischio del danno da causa ignota (41), il che è contrario sia alla lettera, sia alla *ratio* della norma in esame), ma comunque dovendo "contestualizzare" il sinistro (e ciò al fine di consentire la verifica da parte del giudice delle circostanze del caso e, in particolare, dell'adempimento da parte del passeggero dei propri obblighi di cooperazione (42)). In altri termini, il passeggero che chiede di essere risarcito dal vettore per un sinistro relativo alla propria persona o al bagaglio al seguito deve fornire la prova che il relativo danno è avvenuto durante il periodo temporale di responsabilità del vettore,

(38) Così per tutte Cass., 17 luglio 2003, n. 11194, cit., la quale sul punto richiama Cass., 29 marzo 1979, n. 1803, in *Giur. it.*, 1980, I-1, 688. Su tale distinzione — a quanto consta originariamente dovuta a FIORENTINO, *Il contratto di passaggio marittimo*, Firenze, 1940, 112 ss. — v. spec. DANI, *Sulla distribuzione dell'onere della prova nel contratto di trasporto di persone*, in *Dir. mar.*, 1981, 386; GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto*, cit., 1156, cui adde ZAMPONE, *Il rischio dell'impossibilità della prestazione nel contratto di passaggio*, cit., 127-136.

(39) Per una recente applicazione di tale schema da parte della giurisprudenza cfr. Cass., 10 gennaio 2017, n. 249, cit. e Trib. Milano, 25 febbraio 2015, in *DeJure*.

(40) Sul punto cfr. per tutti BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, loc. ult. cit., cui adde VISINTINI, *La responsabilità contrattuale*, cit., 293, la quale richiama al riguardo Cass., 3 agosto 1949, in *Resp. civ. e prev.*, 1950, 111, secondo cui "Provare che il danno si è verificato a causa del trasporto, significa soltanto dimostrare che esso è genericamente ricollegato all'attività esplicata per eseguire il trasporto ed ai mezzi a tale scopo adoperati".

(41) Tale aspetto è opportunamente sottolineato da TULLIO, *Responsabilità civile e diritto della navigazione*, cit., 1077-1078, nonché da ZAMPONE, *Il rischio dell'impossibilità della prestazione nel contratto di passaggio*, cit., 133 ss.

(42) Ad esempio, in caso di danno conseguenti a caduta del passeggero durante il trasporto su un autobus il passeggero dovrà fornire la prova delle circostanze del caso (frenata improvvisa/affollamento del mezzo tale da non consentire al passeggero stesso di tenersi agli appositi sostegni...). Sugli obblighi di cooperazione del passeggero v. anche *infra*, il testo corrispondente alla nota 55.

dando altresì prova del “contesto” nell’ambito del quale il danno si è verificato (43).

A questo punto, il vettore si presume responsabile e, pertanto, in una *seconda fase*, questi dovrà fornire la prova liberatoria di avere “*adottato tutte le misure idonee a evitare il danno*”, al fine di andare esente da responsabilità. L’apparente rigore della prova liberatoria richiesta dall’art. 1681 c.c. ha condotto autorevole dottrina ad affermare che *in concreto* la responsabilità del vettore nel trasporto di persone si avvicina ad una forma di responsabilità oggettiva (44). In realtà, la giurisprudenza considera soddisfatta tale prova liberatoria quando la condotta del vettore si sia conformata a parametri di diligenza e correttezza secondo un test di ragionevolezza, che tenga nel debito conto gli standard professionali di competenza e prudenza da adottarsi nell’esecuzione degli obblighi di protezione del passeggero *concretamente e normalmente* richiesti al vettore stesso nell’esecuzione di quello specifico trasporto (45). Non basta, invece, la dimostrazione da parte del vettore di aver adottato le cautele compatibili con i mezzi o risorse consentiti dalle dimensioni della propria impresa, essendo necessaria una dimostrazione di *compliance* con i predetti standard professionali, i quali configurano in senso *oggettivo* le regole di condotta del vettore (46).

Sono peraltro opportune due precisazioni circa il significato della prova liberatoria richiesta al vettore.

(43) Sull’estensione di tale periodo di responsabilità e sui suoi limiti spazio temporali v. *retro*, § 2.

(44) Cfr. CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, cit., 452 ss., i quali riprendono le considerazioni già svolte da COTTINO, *L’impossibilità sopravvenuta della prestazione e la responsabilità del debitore*, Milano, 1955, 332 ss., cui *adde* ANELLI, *Caso fortuito e rischio di impresa nella responsabilità del vettore*, cit., *passim*; BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, cit., 49 ss.; TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, cit., 339; VISINTINI, *La responsabilità contrattuale*, cit., 289 ss.

(45) Cfr., *ex multis*, Cass., 10 gennaio 2017, n. 249, cit.; Cass., 20 luglio 2010, n. 16893, cit.; Cass., 17 luglio 2003, n. 11194, cit. Sul grado di diligenza richiesto al vettore nell’esecuzione del trasporto di persone cfr. per tutti NATOLI, *L’attuazione del rapporto obbligatorio*, II, cit., 98, il quale sottolinea come l’art. 1681 c.c. impone al vettore “una valutazione di normalità rapportata ai caratteri dell’attività concretamente esplicata”, nel contesto della quale “l’adozione delle misure necessarie e secondo la comune esperienza sufficienti ad evitare eventuali danni, il cui pericolo è inerente a tale esplicazione, costituisce, infatti, la normalità propria di questa”.

(46) Così CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, cit., 455.

In primo luogo, pare corretta la posizione di quella parte della dottrina, secondo la quale la prova liberatoria non riguarda solo (e non tanto) la *causa* del danno, ossia il *fatto* potenzialmente dannoso (ad esempio, l'incendio), bensì gli *effetti* dannosi, ossia il c.d. *evento* di danno (ad esempio, l'intossicazione del passeggero in conseguenza del predetto incendio) (47). In tal senso, *da un lato*, il vettore potrà andare esente da responsabilità anche relativamente ad un danno da causa ignota (danno relativamente al quale dovrebbe invece rispondere in base ai principi generali in tema di responsabilità vettoriale), e ciò se e nella misura in cui il vettore stesso provi di avere comunque adottato tutte le misure idonee a proteggere il passeggero nella specifica situazione verificatasi; *dall'altro lato*, per andare esente da responsabilità, il vettore non potrà limitarsi a dimostrare la sussistenza del caso fortuito (come sarebbe in base all'art. 1218 c.c.), dovendo anche in presenza di tale ipotesi provare l'adozione delle misure di protezione che avrebbero potuto evitare gli effetti dannosi sul passeggero derivanti dal fortuito (ovvero provandone la inesistenza, come si dirà qui di seguito): esemplificando, qualora l'incendio si dovesse verificare in forza di un caso fortuito, il vettore, per andare esente da responsabilità, dovrà dimostrare di avere adottato tutte le misure idonee ad evitare le gli effetti dannosi di tale incendio per il passeggero (ovvero dovrà dimostrare che nel caso di specie tali misure di protezione erano inesigibili) (48).

In secondo luogo, come si è già anticipato, gli standard professionali concretamente richiesti al vettore per andare esente da responsabilità devono tenere certamente (e primariamente) conto di eventuali prescrizioni normative inderogabilmente stabilite, ma — nelle aree non coperte da tali prescrizioni o in mancanza delle stesse — devono lasciare all'interprete un margine di discrezionalità nella ricostruzione dell'effettivo contenuto degli obblighi di protezione

(47) Cfr. TULLIO, *Responsabilità civile e diritto della navigazione*, cit., 1077-1080; Id., *La prova liberatoria del vettore consistente nelle misure per evitare il danno*, in *Dir. trasp.*, 2014, 735-737, nonché 741, ove l'A. sottolinea la differenza con il *wording* delle Regole di Amburgo del 1978 in materia di trasporto marittimo di cose, ove la prova liberatoria verte nella dimostrazione di avere adottato "*all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence* [i.e. il fatto potenzialmente dannoso] *and its consequences* [i.e. il danno-evento]".

(48) Cfr. ancora TULLIO, *La prova liberatoria del vettore consistente nelle misure per evitare il danno*, cit., 739.

gravanti sul vettore nel caso specifico (49). In altri termini, al vettore non sarà richiesto di avere adottato *in assoluto* tutte le misure volte ad evitare il danno, ma *tutte* quelle misure di protezione del passeggero relative allo specifico tipo di trasporto concretamente svolto che si possano considerare “esigibili”, tenuto conto dei già menzionati criteri di correttezza (art. 1175 c.c.) e di buona fede nell’esecuzione del contratto (art. 1375 c.c.) (50).

È così che, ad esempio, in caso di danno riconducibile a una condotta comprovante l’“assunzione di rischio” in capo al passeggero (ad esempio, caduta dal treno dovuta a forzatura delle porte da parte del passeggero stesso) (51), l’oggetto della prova liberatoria dovrà essere limitato all’adozione di tutte quelle misure *concretamente* “esigibili” per evitare una situazione di pericolo ragionevolmente prospettabile (nel caso di specie, il vettore dovrà dimostrare che le porte fossero state adeguatamente chiuse e assicurate e non anche che le porte fossero state “a prova di scasso”) (52). Con riguardo a quest’ultimo aspetto, parte della giurisprudenza afferma che, poiché la prova liberatoria che il vettore deve fornire per non rispondere di un evento dannoso può risultare anche indirettamente, l’accertamento in concreto del comportamento del danneggiato, tale da rappresentare il fattore causale esclusivo dell’evento, supera la presunzione di responsabilità del vettore di cui all’art. 1681 c.c. in quanto evidenzia l’insussistenza del rapporto di causalità materiale tra il sinistro e il trasporto, che è il presupposto di tale presunzione di responsabilità (53). Tale affermazione è corretta se e nella misura in cui la si intenda quale una formula riassuntiva volta a evidenziare la inesigibilità di obblighi di protezione del vettore in presenza di comportamenti del passeggero che determinino il verificarsi di eventi di danno al di

(49) V. *retro*, nota 33 e testo corrispondente.

(50) In questo senso v. specificamente BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 896 ss.

(51) Sulla distinzione tra “assunzione del rischio” da parte del danneggiato e “concorso di colpa” del danneggiato si rinvia all’analisi di TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, cit., 313 ss.

(52) Cfr. CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, cit., 457.

(53) Così Cass., 5 novembre 2001, n. 13635, in *Giust. civ. Mass.*, 2001, 1852.

fuori dell'area di "rischio contrattuale" assunta dal vettore con la conclusione del contratto di trasporto (54).

In quest'ultimo senso si coglie propriamente la *ratio* giustificatrice della differenza di disciplina tra responsabilità del vettore *di persone ex art. 1681 c.c.* e responsabilità del vettore *di cose ex art. 1693 c.c.*: nel trasporto di persone, infatti, il passeggero si trova gravato di precisi obblighi di collaborazione nei confronti del vettore (55), obblighi che permangono *continuativamente* per tutta la durata del trasporto e l'inadempimento dei quali può rendere "inesigibili" i corrispondenti obblighi di protezione del vettore; diversamente, l'interessato al carico, con la consegna delle merci al vettore, trasferisce al vettore stesso la custodia delle merci e — salvo il rilievo di condotte da porre in essere *anteriamente* alla caricazione (ad esempio, corretto imballaggio delle merci) — non si trova gravato di alcun obbligo di condotta *durante* il trasporto, rendendo il vettore stesso responsabile *ex recepto* (56).

Insomma, alla luce delle considerazioni che precedono, si può ribadire che la responsabilità del vettore si deve ricondurre nell'alveo del più ampio *genus* della responsabilità per rischio di impresa (57). Il che trova specifica conferma nel trasporto di persone in ragione del fatto che sul vettore grava il "rischio" connesso al *risultato* di fare arrivare il passeggero "indenne" a destinazione e che il predetto rischio si traduce in una responsabilità presunta in capo al vettore fino a che quest'ultimo non è in grado di

(54) In questo senso v., da ultimo, Cass., 10 gennaio 2017, n. 249, in *Foro it.*, 2017, I, 542. Sulla diligenza richiesta al vettore nel trasporto di persone cfr. per tutti NATOLI, *L'attuazione del rapporto obbligatorio*, II, cit., 97 ss.

(55) Sul punto efficacemente ANCIS, *Informazione e assistenza del passeggero nel trasporto aereo*, cit., 369, afferma che il passeggero in quanto "padrone di sé e in grado di autodeterminarsi, (...) dovrebbe necessariamente concorrere alla propria salvaguardia". Sul punto v. anche MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, cit., 75 e ivi ulteriori richiami.

(56) Cfr. IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 5 ss., e già ASQUINI, *Il contratto di trasporto terrestre di persone*, cit., 40. Sulla "distinzione netta" tra trasporto di cose e trasporto di persone e, segnatamente, tra danni alle cose e danni alle persone si sofferma efficacemente BUSNELLI, *Limitazioni risarcitorie, diritto dei trasporti, codice civile*, cit., 5 ss., richiamando al riguardo gli insegnamenti di PUGLIATTI, *La limitazione della responsabilità civile*, in *Responsabilità civile*, II, Milano, 1968, 91 ss. Sulla responsabilità *ex recepto* v. *infra*, il commento agli artt. 1693-1698 c.c., § 3.

(57) Cfr. *retro*, il commento agli artt. 1678-1680, § 8.

provare l'adozione di tutte le misure di protezione che avrebbe dovuto adottare a tutela del passeggero ovvero l'inesigibilità di tali misure e del corrispondente obbligo di protezione alla luce delle circostanze concrete in cui si è operata la prestazione di trasporto (58).

6. (Segue) Nullità delle clausole di limitazione della (o di esonero dalla) responsabilità del vettore per i sinistri del passeggero.

Il secondo comma dell'art. 1681 c.c. prevede la nullità delle clausole limitative della responsabilità del vettore "*per i sinistri che colpiscono il viaggiatore*". Nonostante la formulazione della norma in esame, la sanzione della nullità riguarda logicamente (prima ancora che giuridicamente) non solo le clausole "limitative", ma anche le clausole "esonerative" della responsabilità del vettore (59).

La *ratio* di tale previsione si fonda nella tutela dell'integrità fisica e morale del passeggero e rappresenta un'applicazione particolare della regola generale della nullità delle clausole di esonero da responsabilità per fatti che costituiscano violazione di obblighi derivanti da norme di ordine pubblico di cui all'art. 1229, comma 2, c.c. (60). In quest'ultimo senso è pacifico che non sono affette da nullità le clausole esonerative/limitative della responsabilità del vettore per danni al bagaglio che il passeggero porta con sé (61).

La norma in esame conferma che gli obblighi di protezione del passeggero gravanti sul vettore rappresentano parte costitutiva ed essenziale del contratto di trasporto, e come tali non possono essere in alcun modo esclusi o limitati dall'autonomia privata, fissando pertanto un principio generale di nullità delle clausole di esonero

(58) Sulla riconduzione della responsabilità del vettore nel trasporto di persone alla teoria del rischio di impresa, oltre a TRIMARCHI (*Rischio e responsabilità oggettiva*, cit. 339-340), v. specificamente BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 796-799; da ultimo sia inoltre consentito rinviare a LA MATTINA, *Il contratto di trasporto e il codice civile: premesse per un'analisi sistematica*, in *Dir. traspr.*, 2015, 319.

(59) Tale aspetto è correttamente sottolineato da PONZANELLI, *Le clausole di esonero dalla responsabilità civile*, cit., 254.

(60) Così TRIMARCHI, *Il contratto. Inadempimento e rimedi*, cit., 209.

(61) Nello stesso senso v. per tutti ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 92.

quando il danno originatosi in occasione del trasporto riguardi la persona del passeggero (62).

Ulteriori meccanismi di tutela del passeggero volti a limitare possibili abusi da parte del vettore sono poi previsti dalla disciplina delle clausole vessatorie di cui al c.d. “codice del consumo” (art. 33 ss. d.lgs. 6 settembre 2005, n. 206) e dagli artt. 1341 e 1342 c.c., la cui trattazione esula peraltro dall’ambito del presente lavoro (63).

7. Il danno risarcibile e il superamento del concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale.

La disciplina codicistica in tema di responsabilità del vettore nel trasporto di persone non chiarisce quali siano le voci di danno risarcibili al passeggero leso in conseguenza delle vicende patologiche relative all’esecuzione, o alla mancata esecuzione, del contratto di trasporto. È peraltro principio generale che il contraente che ha subito l’inadempimento ha il diritto di essere posto dalla controparte, mediante il risarcimento, in una situazione equivalente a quella in cui il contraente stesso si sarebbe trovato se il contratto avesse avuto regolare esecuzione.

Nelle ipotesi di mancato o ritardato trasporto — in assenza di valide clausole limitative della responsabilità (64) — il vettore dovrà

(62) Cfr. PONZANELLI, *Le clausole di esonero dalla responsabilità civile*, cit., 258, il quale sottolinea la centralità sistematica dell’art. 1681, comma 2, c.c. nella ricostruzione dei principi generali in tema di clausole di esonero dalla responsabilità civile, affermando al riguardo che la sanzione della radicale nullità ivi prevista rappresenta “una soluzione interpretativa valida per tutte le ipotesi di relazioni contrattuali nelle quali venga in considerazione un danno alla persona di uno dei contraenti”. Il punto è stato poi efficacemente ripreso da BUSNELLI, *Limitazioni risarcitorie, diritto dei trasporti, codice civile*, cit., 20-21.

(63) Sul punto v. l’attenta analisi di CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, cit., 203-209.

(64) Tali clausole sono valide nei limiti posti dall’art. 1229, comma 1, c.c. nella misura in cui non riguardino la responsabilità del vettore per danni alla persona del passeggero (nel qual caso troverà applicazione l’art. 1681, comma 2, c.c. con conseguente sanzione di nullità: v. *retro*, § 6), nonché ove passino il vaglio della disciplina di cui agli artt. 1341 e 1342 cc. e degli artt. 33 ss. del c.d. “codice del consumo” (d.lgs. 6 settembre 2005, n. 206). In argomento v. GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, cit., 1156, i quali sottolineano che i danni per mancato trasporto o ritardo sono normalmente esclusi nella prassi

normalmente risarcire al passeggero il *danno patrimoniale* consistente nella perdita subita (danno emergente) e nel mancato guadagno (lucro cessante) ai sensi dell'art. 1223 c.c.. Tenuto conto del contesto nel quale viene concluso normalmente il contratto di trasporto di persone (i.e. vendita “*retail*” del viaggio ad una pluralità indistinta e non qualificata di soggetti), l'area di rischio contrattuale cui è potenzialmente esposto il vettore sotto questo profilo in linea di principio è totalmente incerta e per certi versi “imprevedibile”, e ciò anche tenuto conto che il trasporto può essere effettuato da parte del passeggero sia per motivi professionali, sia per motivi meramente personali o ludici (65). A quest'ultimo riguardo, peraltro, svolgerà un ruolo “riequilibratore” particolarmente rilevante nell'ambito in esame il criterio della prevedibilità del danno di cui all'art. 1225 c.c.: per effetto di tale norma, in assenza di specifiche comunicazioni da parte del passeggero al vettore circa l'importanza della prestazione da ricevere, in caso di inadempimento non doloso, il vettore sarà esposto soltanto al rischio che possa considerarsi “usuale” per quel tipo di situazione (66). Nello stesso senso, potranno venire in rilievo valutazioni di carattere equitativo svolte ai sensi dell'art. 1226 c.c., basate anche su “*dati di comune esperienza*”, nei casi in cui non sia altrimenti possibile quantificare il danno nel suo preciso ammontare (come accade, per esempio, con riguardo alla perdita dei bagagli al seguito del passeggero (67)).

Più articolato è invece il discorso relativo alla risarcibilità del

contrattuale, cui *adde*, da ultimo, C. Cost., ord. 7 luglio 2014, n. 194, in *Giur. cost.*, 2014, 3151, con cui è stata dichiarata inammissibile la questione di legittimità costituzionale sollevata relativamente all'art. 11, par. 4, del Regio Decreto Legge 11 ottobre 1934, n. 1948 avente a oggetto la limitazione della responsabilità del vettore ferroviario per danni da ritardo.

(65) Lo sottolineano giustamente ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 85.

(66) Il ragionamento è tratto dalle incisive considerazioni svolte da TRIMARCHI, *Il contratto. Inadempimento e rimedi*, cit., 172 ss. e spec. 175-178, cui *adde* BIANCA, *Diritto civile*, V, *La responsabilità*, Milano, 1994, 152, laddove evidenzia che la *ratio* dell'art. 1225 c.c. riposa nell'“*idea che il vincolo obbligatorio importa [per il debitore] un sacrificio contenuto entro limiti di normalità*”. Sul punto v. anche ROSSELLO, *Il danno evitabile — La misura della responsabilità tra diligenza ed efficienza*, Padova, 1990, 22 ss., il quale si riferisce all'art. 1225 c.c. come ad uno strumento volto a “*proporzionare il sacrificio economico del debitore entro i limiti del rischio specifico di danno volontariamente assunto con il rapporto contrattuale e con la ‘relazione particolare’ che a questo accede*”.

(67) Cfr. Giud. Pace Roma, 19 marzo 2001, in *Dir. trasp.*, 2002, 267.

danno non patrimoniale derivante da inadempimento o ritardo nel trasporto (68).

Prima del 2008, parte della giurisprudenza tendeva a riconoscere e a liquidare in favore del passeggero — spesso in via equitativa — il c.d. “*danno esistenziale*” (asseritamente) derivante dal ritardo nell’esecuzione del trasporto da parte del vettore (69).

Le Sezioni Unite della Cassazione nel 2008 hanno svolto un decisivo intervento chiarificatore, attentamente definendo quello che è stato correttamente chiamato il “nuovo statuto” del danno non patrimoniale (70). Per quanto qui rileva, i punti essenziali del ragionamento della Corte sono i seguenti:

— il danno non patrimoniale costituisce una categoria unitaria, attraverso la quale si superano le distinzioni tempo per tempo operate da parte della giurisprudenza e della dottrina (danno esistenziale, danno morale, danno da perdita del rapporto parentale, etc...) e si nega meritevolezza alla tutela risarcitoria di “*pregiudizi consistenti in disagi, fastidi, disappunti, ansie ed ogni altro tipo di [mera] insoddisfazione*”;

— l’“*interpretazione costituzionalmente orientata dell’art. 2059 c.c.*” consente di affermare la risarcibilità del danno non patrimoniale derivante da responsabilità contrattuale;

— tale risarcibilità, peraltro, dipende da espressa previsione di legge (come nel caso del c.d. danno da “vacanza rovinata” di cui

(68) In generale sul danno non patrimoniale da inadempimento contrattuale cfr. TESCIONE, *Il danno non patrimoniale da contratto*, Napoli, 2008 e TOMARCHIO, *Il danno non patrimoniale da inadempimento*, Napoli, 2009, cui *adde* PONCIBÒ, *Contratti e danni non patrimoniali*, in CENDON, *Trattato dei nuovi danni*, IV, Milano, 2011, 3 ss. e, con specifico riguardo al contratto di trasporto, 13 ss.

(69) Cfr. Giud. Pace Carinola, 23 febbraio 2006, in *DeJure* (il quale — tra l’altro — parrebbe assoggettare la responsabilità del vettore per ritardo al regime probatorio della responsabilità per danni alla persona *ex art. 1681 c.c.* e alla relativa prova liberatoria, il che non è corretto: v. *retro* nota 15). In senso analogo v. Giud. Pace Catanzaro, 19 settembre 2006, in *Foro it.*, 2006, I, 3545.

(70) Cfr. Cass., S.U., 11 novembre 2008, nn. 26972, 26973, 26974 e 26975, in *Foro it.*, 2009, I, 120 con note di PALMIERI, *La rifondazione del danno non patrimoniale, all’insegna della tipicità dell’interesse leso (con qualche attenuazione) e dell’unitarietà*; PARDOLESI-SIMONE, *Danno esistenziale (e sistema fragile): “die hard”*; PONZANELLI, *Sezioni Unite: il “nuovo statuto” del danno non patrimoniale*; e NAVARRETTA, *Il valore della persona nei diritti inviolabili e la sostanza dei danni non patrimoniali*.

all'art. 47 del codice del turismo (71)) ovvero dalla “*lesione dei diritti inviolabili della persona*”;

— nel caso del trasporto, il vettore ha l'obbligo di tutelare l’“*integrità fisica del trasportato*” e, “*ove ricorra ipotesi di inadempimento-reato (lesioni colpose), ... sarà dato il risarcimento del danno non patrimoniale*”;

— il danno non patrimoniale è un'ipotesi di “danno-conseguenza” e non di “danno-evento” (come tale sussistente *in re ipsa*) e, pertanto, deve essere specificamente allegato e provato (eventualmente tramite presunzioni).

La liquidazione del danno non patrimoniale nel contesto del contratto di trasporto di persone dipende dall'accertamento di una lesione all'integrità del passeggero e, pertanto, il mancato o ritardato trasporto normalmente non legittima richieste di risarcimento di tale voce di danno in conseguenza di un inadempimento del vettore da cui non consegua anche un “*sinistro*” al passeggero stesso.

Successivamente al 2008, la giurisprudenza ha quindi adottato un atteggiamento tendenzialmente di “chiusura” rispetto a richieste di risarcimento del danno non patrimoniale da inadempimento al contratto di trasporto di persone (72), e ciò salvi i casi ove sussistano specifiche circostanze comprovanti che il mancato o ritardato

(71) L'art. 47 del c.d. “codice del turismo” di cui al d.lgs. 23 maggio 2011, n. 79, prevede la risarcibilità del danno da vacanza rovinata e al riguardo dispone quanto segue: “1. Nel caso in cui l'inadempimento o inesatta esecuzione delle prestazioni che formano oggetto del pacchetto turistico non sia di scarsa importanza ai sensi dell'articolo 1455 del codice civile, il turista può chiedere, oltre ed indipendentemente dalla risoluzione del contratto, un risarcimento del danno correlato al tempo di vacanza inutilmente trascorso ed all'irripetibilità dell'occasione perduta. / 2. Ai fini della prescrizione si applicano i termini di cui agli articoli 44 e 45”. Sul danno da vacanza rovinata, come elaborato da Corte di Giustizia CE, 12 marzo 2002, in causa C-168/2000, *Leitner, v. ex multis v. BRIGNARDELLO, Danni da vacanza rovinata ed incertezza del diritto*, in *Dir. mar.*, 2008, 564; ROSSELLO, *Il “danno da vacanza rovinata” dopo le Sezioni Unite del 2008 sul nuovo statuto del danno non patrimoniale*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, Genova, 2010, 861 ss.

(72) Cfr., per esempio, Trib. Roma, 21 giugno 2013, cit., ove è stato negato il risarcimento del c.d. “danno esistenziale” relativamente ad una ipotesi di ritardo ferroviario comportante la perdita di una coincidenza con conseguente perdita del posto assegnato da parte del passeggero, il quale si è così trovato a dover viaggiare in piedi per alcune tratte sul treno sostitutivo. La sentenza, richiamati i principi delle Sezioni Unite del 2008 citati nel testo, ha affermato che nel caso di specie il pregiudizio subito dal passeggero era soltanto un “*fastidioso disagio*” facilmente supportabile, che non ha dato luogo ad alcuna ingiustizia costituzionalmente

trasporto ha comportato *anche* la lesione di diritti costituzionalmente garantiti del passeggero (73). Analogamente, è da escludere che — salvo il caso del trasporto effettuato nell’ambito di un pacchetto turistico — il vettore risponda del danno non patrimoniale da “vacanza rovinata”, sia in quanto nessuna previsione di legge fa gravare sul vettore che stipuli un mero contratto di trasporto una responsabilità per tale voce di danno, sia in quanto in questa ipotesi non pare sussistere alcuna lesione di interessi costituzionale protetti (74).

Come evidenziato sopra, invece, è pacifico che, con riguardo alla responsabilità del vettore per i “sinistri” che colpiscono la persona del passeggero determinando a quest’ultimo lesioni personali, al passeggero spetti sia il risarcimento del danno patrimoniale (comprendente il danno da inabilità temporanea, il rimborso delle spese mediche sostenute, così come — se del caso — il mancato guadagno per lo svolgimento della propria attività professionale), sia il risarcimento del danno non patrimoniale, nei termini precisati dalle Sezioni Unite del 2008 (75).

qualificata. Nello stesso senso v. Trib. Genova, 12 gennaio 2009, in *Giur. merito*, 2009, 2767.

(73) Cfr. Trib. Arezzo, 4 ottobre 2012, cit., il quale, in un caso relativo ad un trasporto aereo, ha affermato che gli obblighi del vettore aereo non si riducono al “*trasferimento materiale*” del passeggero da un luogo ad un altro, ma comprendono anche “*la tutela del benessere fisico e psichico del soggetto trasportato*” e ha conseguentemente riconosciuto la risarcibilità del danno non patrimoniale causato a due passeggeri che si erano visti cancellare un volo di rientro dal Kenia mentre erano in atto in tutto il paese gravi episodi di violenza a seguito delle elezioni presidenziali e che si erano così venuti a trovare “*privi di qualunque assistenza da parte della compagnia aerea*” e vittime di uno stato di notevole tensione ed angoscia.

(74) Cfr. TRIMARCHI, *Il contratto. Inadempimento e rimedi*, cit., 143.

(75) Al riguardo, si noti peraltro che, nonostante le Sezioni Unite abbiano affermato che il danno non patrimoniale rappresenta una “*categoria unitaria*”, esso viene normalmente liquidato facendo riferimento a specifiche voci di danno, comprendenti fra l’altro il c.d. “danno biologico” (ossia la voce di danno-evento da lesione dell’integrità psico-fisica, esplicitamente menzionata all’art. 139 del Codice delle Assicurazioni private con riguardo al risarcimento per le c.d. lesioni micro-permanenti derivanti da danni da circolazione di veicoli), nonché il “danno morale” (normalmente liquidato quale “personalizzazione” del danno biologico): così, ad esempio, Trib. Milano, 25 febbraio 2015, in *DeJure*.

Infine, è evidente che nel caso in cui, a fronte dell'inadempimento del vettore ai propri obblighi di protezione nei confronti del passeggero, quest'ultimo sia vittima di lesioni personali, astrattamente ci si troverebbe di fronte ad un'ipotesi di concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale del vettore, posto che l'inadempimento del vettore ha contestualmente prodotto anche un danno da fatto illecito (76). In questa situazione, l'interesse per il passeggero-danneggiato di poter invocare la responsabilità extracontrattuale del vettore, anziché la responsabilità contrattuale di questi, riposa soprattutto, *da un lato*, nell'assoggettamento dell'azione extracontrattuale ad un termine prescrizione più lungo *ex art. 2947 c.c.* rispetto a quello annuale previsto dall'*art. 2951 c.c.* per l'azione contrattuale e, *dall'altro lato*, nella possibilità di ottenere anche il risarcimento dei danni non prevedibili (stante il mancato richiamo dell'*art. 1225 c.c.* da parte dell'*art. 2056*

(76) In argomento, in generale, cfr., *ex multis*, BIANCA, *Diritto civile*, V, cit., 1994, 551 ss.; BUSNELLI, *Verso un possibile riavvicinamento tra responsabilità contrattuale e responsabilità extracontrattuale*, cit.; FRANZONI, *Il danno risarcibile*, in *Trattato della responsabilità civile* diretto da FRANZONI, II, 2^a ed., Milano, 2010, 759 ss.; GIARDINA, *Responsabilità contrattuale e responsabilità extracontrattuale*, Milano, 1993, *passim*; EAD., *La distinzione tra responsabilità contrattuale e responsabilità extracontrattuale*, in *Trattato della responsabilità contrattuale* diretto da VISINTINI, I, Torino, 2009, 73 ss.; MONATERI, *Cumulo di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale. Analisi comparata di un problema*, Padova, 1989, *passim*; PONZANELLI, *Il concorso di responsabilità: le esperienze italiana e francese a confronto*, in *Resp. civ. e prev.*, 1984, 36 ss.; ROSSELLO, *Orientamenti sul concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Dir. mar.*, 1986, 605 ss.; SACCO, *Concorso delle azioni contrattuale ed extracontrattuale*, in VISINTINI (cur.), *Risarcimento del danno contrattuale ed extracontrattuale*, Milano, 1984, 155 ss.; SALVI, *La responsabilità civile*, Milano, 2005, 12 ss.; SBISÀ, *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale: realtà contrapposte o convergenza di presupposti e di scopi?*, cit.; VISINTINI, voce *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Enc. giur. Treccani*, XXVII, Roma, 1991. Con specifico riguardo all'ambito del diritto dei trasporti, cfr. ANTONINI, *Il concorso di responsabilità in materia di trasporto*, in *Resp. civ. e prev.*, 2008, 5 ss.; Id., *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale: il diritto dei trasporti, banco di prova di una adeguata evoluzione del regime del concorso*, *ibidem*, 2010, 253 ss.; LOPEZ DE GONZALO, *Il concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale nelle Hague-Visby Rules e nelle altre convenzioni di diritto uniforme dei trasporti*, in *Dir. mar.*, 1986, 611 ss.; ROSAFIO, *L'azione extracontrattuale*, in TULLIO, *La nuova disciplina del trasporto aereo*, Napoli, 2006, 255 ss.; SPASIANO, *Concorso fra azione contrattuale ed extracontrattuale*, in *Dir. mar.*, 1986, 598 ss., nonché, da ultimo, ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 506 ss.

c.c.) (77). Nonostante il concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale sia ritenuto pacificamente ammissibile dalla giurisprudenza (anche risalente), sia in linea generale, sia anche con

(77) Non è questa la sede per analizzare approfonditamente il tema dei rapporti tra responsabilità contrattuale e responsabilità extracontrattuale, relativamente al quale si rinvia — per una compiuta trattazione — alla dottrina richiamata alla nota precedente. In sintesi, gli elementi che accomunano le due forme di responsabilità sono (a) il concetto stesso di responsabilità, inteso come “sanzione” per la violazione di un obbligo giuridico (violazione dell’obbligo specifico assunto nei confronti del creditore, nella responsabilità contrattuale; violazione del principio del *neminem laedere*, nella responsabilità extracontrattuale), nonché (b) il rimedio principale che l’ordinamento appresta in entrambe le ipotesi, vale a dire il risarcimento del danno: in questo senso v. per tutti BIANCA, *Diritto civile*, V, cit., 547.

Tra i principali tratti distintivi delle due forme di responsabilità si possono ricordare i seguenti aspetti, i quali — come si vedrà — non consentono comunque di affermare una netta separazione tra gli istituti in esame (v. in tal senso soprattutto BUSNELLI, *Verso un possibile riavvicinamento tra responsabilità contrattuale e responsabilità extracontrattuale*, cit.; SBISA, *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale: realtà contrapposte o convergenza di presupposti e di scopi?*, cit.):

(c) l’onere probatorio: nel campo extracontrattuale, secondo la regola generale di cui all’art. 2045 c.c., è il soggetto danneggiato che deve provare tutti gli elementi costitutivi della fattispecie di responsabilità e, quindi, anche la colpevolezza dell’autore del danno (dolo o colpa); mentre, in quello contrattuale, è il creditore che deve provare la fonte (negoziale o legale) del proprio diritto, limitandosi ad allegare l’inadempimento del debitore, il quale a sua volta deve provare l’adempimento o altro fatto estintivo dell’obbligazione, oppure la sopravvenuta impossibilità della prestazione per causa a lui non imputabile (art. 1218 c.c.). Invero, tale differenza sfuma con riguardo alle ipotesi speciali di responsabilità extracontrattuale, ove in determinati casi si assiste ad una sostanziale inversione dell’onere probatorio (si veda, ad esempio, l’art. 2050 c.c., in tema di responsabilità per l’esercizio di attività pericolose);

(d) la prescrizione: nel campo contrattuale vige il termine ordinario decennale di prescrizione (art. 2946 c.c.), salva la sussistenza di prescrizioni brevi (artt. 2949, 2950, 2951, 2952 e varie previsioni del cod. nav. e delle leggi speciali); in quello extracontrattuale vige il termine quinquennale, che diviene biennale in caso di danni provocati nella circolazione stradale e che, peraltro, può essere esteso a seconda del più lungo termine di prescrizione del reato corrispondente, nel caso in cui il fatto illecito sia anche reato (art. 2947 c.c.);

(e) la risarcibilità dei danni imprevedibili: i danni imprevedibili non sono risarcibili, salvo il caso del dolo, nell’ambito della responsabilità contrattuale (art. 1225 c.c.), mentre in linea di principio lo sono sempre nel caso della responsabilità extracontrattuale. Invero, anche in ambito extracontrattuale si tende peraltro a limitare la risarcibilità dei danni imprevedibili sulla base dei principi in tema di nesso di causalità;

specifico riguardo al trasporto di persone (78), e ciò trovi autorevole conferma in parte della dottrina (79), tale conclusione non mi pare condivisibile, quantomeno con riguardo all'ambito in esame. Infatti, l'art. 1681, comma 1, c.c. è una norma volta a disciplinare in modo unitario ed esaustivo la responsabilità del vettore per i danni alla persona del passeggero (80), tutelando anche l'integrità fisica di quest'ultimo con una formulazione identica a quella di cui all'art. 2050 c.c., e così confermando *non solo* il generale "ravvicinamento" di responsabilità contrattuale e responsabilità extracontrattuale (81), *ma anche*, più specificamente, che in questo contesto la

(f) la capacità richiesta per l'assunzione della responsabilità: la capacità di agire nella responsabilità contrattuale (art. 1425 c.c.); la capacità di intendere e di volere in quella extracontrattuale (art. 2046 c.c.);

(g) la presenza di rimedi specifici ulteriori rispetto al risarcimento del danno nell'ambito della responsabilità contrattuale (eccezione di inadempimento, risoluzione del contratto, etc...);

(h) la tutela risarcitoria in forma specifica: nel caso di responsabilità contrattuale derivante dall'inadempimento degli obblighi di fare, non fare, consegnare una cosa determinata o concludere un contratto, l'ordinamento garantisce sempre l'esecuzione forzata in forma specifica (artt. 2930-2933 c.c.); nel caso di responsabilità extracontrattuale, l'ordinamento garantisce il risarcimento per equivalente, poiché quello in forma specifica è ammesso solo quando è possibile e non risulta eccessivamente oneroso (art. 2058 c.c.).

(78) Cfr., senza pretesa di completezza, Cass., 25 settembre 2012, n. 16263, in *I contratti*, 2013, 329; Cass., 8 maggio 2008, n. 11410, in *Giust. civ. Mass.*, 2008; Cass., 3 ottobre 1996, n. 8656, in *Danno resp.* 1997, 258; Cass., 20 aprile 1989, n. 1855, in *Foro it.*, 1990, I, 1970; Cass., 22 settembre 1983, n. 5638, in *Foro It. Rep.* 1983, voce *Responsabilità civile*, n. 56; Cass., 19 marzo 1979, n. 1593, in *Resp. civ. e prev.*, 1980, 809; Cass., 12 settembre 1968, n. 2925, in *Mass. Foro it.*, 1968; Cass., 16 aprile 1951, n. 933, in *Riv. dir. comm.*, 1952, II, 2; Cass., 10 febbraio 1926, in *Giur. it.*, 1926, I, 1, 289.

(79) Cfr., ad esempio, ANTONINI, *Il concorso di responsabilità in materia di trasporto*, cit., 5 ss.; Id., *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale: il diritto dei trasporti, banco di prova di una adeguata evoluzione del regime del concorso*, cit., 253 ss.; GRIGOLI, *Il trasporto*, cit., 772; PONZANELLI, *Le clausole di esonero dalla responsabilità civile*, cit., 233-244; Id., *Il concorso di responsabilità: le esperienze italiana e francese a confronto*, cit., 36 ss.; ROSSELLO, *Orientamenti sul concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, cit., 605 ss.; VENDITTI, *Alcune osservazioni sulla responsabilità del vettore nel trasporto di persone*, in *Giur. it.*, 1955, I, 1, 785 ss. e, da ultimo, ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 98.

(80) Cfr. nel senso di cui al testo già ASQUINI, *Trasporto di persone*, cit., 615, cui *adde*, più di recente, CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, cit., 463.

(81) In argomento v. ancora soprattutto BUSNELLI, *Verso un possibile riavvicinamento tra responsabilità contrattuale e responsabilità extracontrattuale*, cit.; SBISA,

distinzione tra le due forme di responsabilità viene di fatto a perdere rilievo sostanziale, il che, logicamente, prima che giuridicamente, rende superfluo parlare di “concorso” tra le due discipline e — forse — ne consente il “superamento”; e ciò anche a prescindere da qualsivoglia (invero condivisibile) considerazione relativa alla specialità del regime posto dalla norma in esame rispetto alla responsabilità extracontrattuale (82). Infine, il termine breve di prescrizione e il limite della risarcibilità dei soli danni prevedibili (salvo il caso di dolo) sono aspetti “strutturali” del *contratto di trasporto*, sui quali concretamente si fonda — anche in termini di valutazione dei rischi — l’attività (di impresa) del vettore e, pertanto, non pare opportuno consentirne l’“aggiramento” sanzionando a diverso titolo la condotta dello stesso vettore, così compromettendo l’“unitarietà” del sistema di responsabilità previsto dall’art. 1681 c.c. (83).

8. La responsabilità del vettore nel trasporto di passeggeri gratuito, “di cortesia” e “non consentito”.

L’art. 1681, comma 3, c.c. estende la disciplina prevista dai primi due commi della norma in esame anche ai “*contratti di trasporto gratuito*” (84). Quest’ultima ipotesi ricorre quando l’obbligo del vettore di trasportare il passeggero è contrattualmente assunto senza corrispettivo. Nella pratica tale ipotesi si verifica, ad esempio, in occasione di trasporti effettuati da parte del datore di lavoro in favore dei propri dipendenti. Occorre peraltro prestare

Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale: realtà contrapposte o convergenza di presupposti e di scopi?, cit.

(82) Per una critica in tal senso all’ammissibilità del concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale cfr. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 1092 ss., cui si rinvia anche per ulteriori riferimenti in dottrina.

(83) Analoghe considerazioni saranno svolte con riguardo all’inammissibilità del concorso tra responsabilità contrattuale ed extracontrattuale in tema di trasporto di cose: v. *infra*, il commento agli artt. 1693-1698, § 10.

(84) Il vettore che assume l’obbligo di trasporto passeggeri a titolo gratuito assume anche l’obbligo di trasportare i relativi bagagli al seguito: sul punto cfr. Trib. Enna, 4 ottobre 2012, in *Il Caso*, 2013, che ha ritenuto vessatoria la clausola riportata sul retro del biglietto di viaggio la quale escludeva la responsabilità del vettore per ammanchi o danni al bagaglio al seguito “*poiché esso è trasportato gratuitamente e non preso in consegna*”.

attenzione a casi di trasporti apparentemente “gratuiti”, i quali, in realtà, sono trasporti “onerosi”: si pensi, ad esempio, al gestore di servizi di *handling* aeroportuale il quale effettua trasporti a mezzo autobus dal terminal al luogo di stazionamento degli aeromobili (il vettore assume certamente un’obbligazione contrattuale di trasporto passeggeri senza che questi ultimi paghino direttamente al vettore stesso alcun corrispettivo, ma in realtà, tale corrispettivo sarà pagato al vettore da parte della compagnia aerea, la quale lo “ribalta” in definitiva sul passeggero) oppure al caso dell’albergo che effettua “gratuitamente” servizi di navetta in favore dei propri ospiti (anche in questo caso il trasporto è solo apparentemente gratuito perché, in realtà, il vettore/albergatore riceve il proprio corrispettivo da parte del passeggero/ospite, essendo tale corrispettivo ricompreso nel prezzo della sistemazione alberghiera). Stante l’estensione della disciplina del trasporto oneroso al trasporto gratuito prevista dalla norma in esame (85), la distinzione tra queste due ipotesi non pare in realtà avere rilievo (86), tanto che — anche a livello sistematico — la dottrina maggioritaria considera pacificamente il trasporto gratuito quale “sottotipo” del contratto di trasporto *tout court* quale risulta dalla definizione di cui all’art. 1678 c.c. (che pure fa riferimento al corrispettivo quale elemento “naturale” del contratto di trasporto) (87).

(85) L’art. 1681, comma 3, c.c. trova corrispondenza nell’art. 413 c. nav. con riguardo ai trasporti marittimi.

(86) Al riguardo è stato correttamente sottolineato che, per effetto dell’art. 1681, comma 3, c.c., viene derogato il principio che vorrebbe valutato con minor rigore l’inadempimento del vettore nel trasporto a titolo gratuito, in tal modo equiparando per quanto rileva tale ipotesi a quella del trasporto oneroso: così ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 105.

(87) Cfr., senza pretesa di completezza, BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, Torino, 2003, 30-31, nota 30; BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 224 ss.; CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, cit., 32; GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, cit., 1155; ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, cit., 126; ZUNARELLI-COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 204 e ivi ulteriori richiami in dottrina e giurisprudenza. *Contra*, v. peraltro LA TORRE, *La definizione del contratto di trasporto*, Napoli, 2000, 217, secondo cui sarebbe proprio l’art. 1681, comma 3, c.c. a dimostrare che il trasporto gratuito è istituto diverso dal trasporto oneroso, in quanto — in assenza di tale previsione — la disciplina del trasporto oneroso non sarebbe estensibile al trasporto gratuito. Ciò — a detta dell’A. — pacificamente deriverebbe dalla nozione stessa di trasporto quale delineata dall’art. 1678 c.c., in base alla quale il contratto di trasporto “*in senso tecnico*” sarebbe solo a titolo

Il trasporto gratuito — ancorché effettuato senza corrispettivo — si caratterizza per la sussistenza di un rapporto negoziale tra le parti e si distingue dal trasporto di cortesia, che non fa sorgere in capo al vettore alcun obbligo di effettuazione del trasporto (essendo la promessa di trasferimento del passeggero non coercibile e sempre revocabile (88)) e dal quale — in caso di danno al passeggero — deriva una responsabilità del vettore a titolo extracontrattuale.

Nella pratica non sempre è agevole distinguere tra trasporto gratuito e trasporto di cortesia (89).

Una parte della giurisprudenza ha affermato che l'*obbligazione di trasportare* da parte del vettore (che sussisterebbe soltanto nel trasporto gratuito e non anche in quello di cortesia) presupporrebbe comunque un *interesse del vettore*, in presenza del quale si avrebbe, appunto, trasporto gratuito (90). Muovendosi su tale linea interpretativa, altra parte della giurisprudenza è arrivata ad affermare che un *qualunque* interesse del vettore evidenzerebbe l'assunzione dell'obbligo di trasportare e, quindi, la riconducibilità della fattispecie al trasporto gratuito (91). È stato peraltro precisato che, nel caso di trasporto gratuito, l'interesse del vettore dovrebbe comunque essere sempre suscettibile di *valutazione economica*, e che, pertanto, tale ipotesi non ricorrerebbe nel caso in cui il vettore sia mosso da una mera manifestazione di amicizia, la quale evidenzerebbe la riconducibilità della fattispecie al trasporto di cortesia (92). Un tale

oneroso, per cui non rientrerebbe nel predetto “tipo contrattuale” alcuna ipotesi di trasporto senza corrispettivo. Nello stesso senso v. anche IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 21 ss., il quale — sia pure in posizione isolata — distinguendo la natura giuridica del trasporto oneroso dal trasporto gratuito e negando la riconducibilità di quest'ultima fattispecie alla definizione dell'art. 1678 c.c., inquadra il trasporto gratuito nella donazione.

(88) Lo sottolineano, da ultimo, ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 111 e ivi nota 15, ove ulteriori completi riferimenti conformi.

(89) In argomento v., da ultimo, REALE, *Il trasporto marittimo e aereo di cortesia: persistenza e attualità delle problematiche relative al regime di responsabilità*, in *Dir. trasp.*, 2017, 183 ss.

(90) Cfr., *ex multis*, Cass., 20 aprile 1989, n. 1855, in *Foro it.*, 1990, I, 1970; Cass., 17 luglio 1979, n. 4192, in *Arch. giur. circ.*, 1980, 103; Cass., 19 novembre 1973, n. 3118, in *Foro it.*, 1974, I, 706, cui *adde* gli ulteriori richiami citati da ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 104, nota 2.

(91) Cfr. Cass., 5 luglio 1989, n. 3223, in *Vita not.*, 1989, 1206; Cass., 15 settembre 1981, n. 5098, in *Riv. giur. circolaz. e trasp.*, 1982, 94.

(92) Cfr. Cass., 5 marzo 1990, n. 1700, in *Giur. it.*, 1990, I, 1586. Nello stesso senso v. già Cass., 18 marzo 1970, n. 732, in *Resp. civ. prev.*, 1971, 334.

approccio non risulta convincente in quanto sembra sostanzialmente valorizzare i “motivi” della prestazione di trasporto, i quali sono normalmente irrilevanti, salvo quanto previsto dagli artt. 1345 e 1418, comma 2, c.c. (93).

Sembra invece preferibile distinguere le due ipotesi verificando in concreto e in maniera rigorosa la effettiva conclusione di un contratto tra passeggero e vettore, con assunzione da parte di quest'ultimo dell'obbligo di trasportare nonostante la assenza di corrispettivo (94), restando inteso che — come sottolineato anche dalla giurisprudenza di merito — in caso di mancata prova da parte del passeggero circa la natura contrattuale del rapporto (95), si presumerà che il trasporto sia stato effettuato a mero titolo di cortesia (96).

Come si è anticipato, la responsabilità del vettore nel trasporto di cortesia è di tipo extracontrattuale, non derivando da alcun vincolo di natura negoziale, ed è disciplinata in linea generale dall'art. 2043 c.c., ovvero dall'articolo 2054 c.c., in caso di trasporto stradale (97) o su unità da diporto (98), ovvero, ancora, dall'art.

(93) Lo sottolineano, fra l'altro, CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, cit., 431 ss.

(94) Sul punto cfr. per tutti l'efficace sintesi di ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, cit., 118 ss., cui *adde*, più di recente, BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 257-258.

(95) Tale prova potrà comunque essere fornita con ogni mezzo (e, quindi, anche mediante presunzioni). Al riguardo, rileverà ovviamente nel senso di ritenere che sussista un'ipotesi di trasporto gratuito la emissione di un biglietto o di altro documento di trasporto ovvero la esecuzione della prestazione di trasporto gratuito in osservanza di un obbligo di servizio pubblico in capo al vettore. La professionalità del vettore potrà invece rappresentare un indice di cui tener conto nella valutazione della fattispecie, pur essendo peraltro ben possibile al vettore professionale eseguire una prestazione “di cortesia” (e, per converso, essendo altresì possibile ad un vettore non professionale obbligarsi contrattualmente): su quest'ultimo aspetto v. incisivamente BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 259.

(96) Così Trib. Udine, 21 gennaio 2005, in *Dir. trasp.*, 2006, 581.

(97) La possibilità per il passeggero danneggiato in occasione di un trasporto stradale di cortesia di invocare l'art. 2054 c.c. nei confronti del vettore è stata per lungo tempo negata da parte della giurisprudenza e della dottrina, le quali ritenevano che tale ipotesi fosse regolata dall'art. 2043 c.c., dovendosi l'art. 2054 c.c. applicare soltanto con riguardo alla tutela dei “terzi estranei alla circolazione stradale”: sul punto cfr. per tutti GIANNINI-MARIANI, *La responsabilità per i danni dalla circolazione dei veicoli*, Milano, 1982, 37-39 e ivi la casistica richiamata. Tale orientamento è stato peraltro superato da Cass., 26 ottobre 1998, n. 10629, in *I*

414 c. nav., in caso di trasporto marittimo, con la conseguenza che il passeggero, il quale riporti un danno in occasione di trasporti amichevoli effettuati in situazioni diverse dal trasporto stradale o su unità da diporto, sarà gravato di un onere probatorio ben più gravoso di quello richiesto dall'art. 1681, comma 1, c.c. (99). Insomma, le regole di responsabilità del vettore nel trasporto di cortesia sono un vero e proprio “poli-sistema”, nel quale il passeggero passa dal potersi avvalere della presunzione legale di responsabilità di cui all'art. 2054 c.c., con riguardo al trasporto stradale e al diporto nautico (100), fino a dover dimostrare (almeno) la colpa grave del vettore, nel caso — invero assai poco frequente — del trasporto amichevole su navi commerciali di cui all'art. 414 c. nav., dovendo comunque provare il compimento da parte del vettore di una specifica “imprudenza” in tutti gli altri casi disciplinati *de residuo* dall'art. 2043 c.c. (101). Se è certamente corretto differenziare la responsabilità del vettore che ha contrattualmente assunto l'obbligo di trasportare rispetto al vettore “di cortesia”, non pare però altrettanto corretto differenziare il trattamento del passeggero trasportato a titolo di cortesia nelle varie modalità di trasporto: quest'ultima differenziazione non trova infatti alcuna giustificazione

Contratti, 1999, 361 (seguita poi, fra le altre, da Cass., 21 marzo 2001, n. 4022, in *Mass. giust. civ.*, 2001, 537; Cass., 24 ottobre 2007, n. 22333, *ibidem*, 2007, 2029) ed è oggi confermato implicitamente anche dall'art. 141 del d.lgs. n. 209/2005 (c.d. Codice delle assicurazioni private): v. a quest'ultimo riguardo le considerazioni svolte da CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, cit., 433.

(98) L'art. 2054 c.c. si applica anche al trasporto amichevole su unità da diporto in virtù del richiamo effettuato a tale norma da parte dell'art. 40, comma 1, del d.lgs. n. 171/2005 (c.d. Codice della nautica da diporto). Sul punto v. Cass., 19 novembre 2013, n. 25902, in *Giur. it.*, 2014, 1353.

(99) *Contra*, ma in posizione isolata, cfr. PERETTI GRIVA, *Sul trasporto amichevole o di cortesia*, in *Riv. dir. comm.*, 1948, 109 e MONTEL, *Ancora in tema di responsabilità per trasporto terrestre a titolo di cortesia*, in *Foro pad.*, 1948, 209, secondo i quali il trasporto di cortesia sarebbe in realtà assimilabile al trasporto gratuito con la conseguente estensione del regime di responsabilità del vettore di cui all'art. 1681, comma 1, c.c.

(100) Sulla diversità della prova liberatoria richiesta al vettore dall'art. 2054 c.c. rispetto all'art. 1681, comma 1, c.c. v. per tutte Cass., 7 aprile 2008, n. 8964, in *Guida al diritto*, 2008, 31.

(101) Cfr. Cass., 13 ottobre 1951, n. 2635, in *Foro it.*, 1951, I, 1487 e la casistica citata da PONZANELLI, *Le clausole di esonero dalla responsabilità civile*, cit., 227-230, e ivi specialmente nota 65.

logico-giuridica e fa sorgere ragionevoli dubbi di legittimità costituzionale per violazione del principio di eguaglianza (102).

Infine, il trasporto “non consentito” (ossia il trasporto avvenuto senza il consenso del vettore) può dare luogo a differenti situazioni, relativamente alle quali la responsabilità del vettore assume configurazioni diverse.

È così che il soggetto che sale sul mezzo di trasporto privo di titolo di viaggio o munito di un titolo di viaggio scaduto e che non manifesta la volontà di regolarizzare la propria posizione anche se scoperto dimostra evidentemente di non voler concludere alcun contratto di trasporto con il vettore, il quale vettore non sarà pertanto assoggettato al regime di responsabilità di cui all’art. 1681 c.c., ma potrà eventualmente rispondere in base alle norme in materia di responsabilità extracontrattuale sopra esposte con riguardo al trasporto a titolo di cortesia (103). Laddove poi il trasporto “non consentito” dovesse avvenire grazie alla condiscendenza dei dipendenti del vettore, quest’ultimo potrà eventualmente rispondere ai sensi dell’art. 2049 c.c..

Nessuna responsabilità potrà, invece, essere imputata al vettore con riguardo ai danni eventualmente occorsi a clandestini (ossia a soggetti che con artifici e raggiri dovessero salire a bordo del mezzo di trasporto per poi nascondervisi (104)), della cui presenza a bordo il vettore non possa ragionevolmente avere contezza: in questo caso manca evidentemente qualsivoglia “assunzione di rischio” da parte

(102) Tali dubbi sono già stati sollevati da BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 840, con specifico riguardo all’art. 414 c. nav. sotto il profilo della violazione da parte di tale norma degli artt. 2 e 32 Cost. rispetto alla tutela della vita umana e della integrità fisica.

(103) *Contra* cfr. CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, cit., 443, secondo cui la situazione descritta nel testo determinerebbe un inadempimento del contratto di trasporto (già concluso per effetto della salita sul mezzo) da parte del soggetto trasportato, con la conseguenza che la responsabilità del vettore per danni a tale soggetto resterebbe regolata dall’art. 1681 c.c. Nello stesso senso v. anche CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, cit., 90. Come ho già anticipato — v. *retro*, § 2 — non mi pare che, neppure nei casi in cui il trasporto non sia documentato da un titolo di viaggio, sia sufficiente per il passeggero salire sul mezzo di trasporto per considerare concluso il contratto: il passeggero accetta la proposta del vettore soltanto “regolarizzando” la propria posizione, altrimenti è evidente che il passeggero non voglia concludere alcun contratto di trasporto e che nessuna responsabilità contrattuale possa sussistere in capo al vettore.

(104) Su tale nozione v. per tutti GIANNINI, voce *Clandestini (passeggeri)*, in *Enc. dir.*, VI, Milano, 1960, 169.

del vettore relativamente al danno per ipotesi occorso a tali soggetti (diversamente, laddove il vettore abbia — o debba ragionevolmente avere — conoscenza della presenza a bordo dei clandestini, il vettore stesso dovrà rispondere per eventuali danni a titolo di responsabilità extracontrattuale, come sopra visto, laddove sia dimostrabile la colpevolezza dello stesso vettore rispetto al danno patito dal clandestino).

RESPONSABILITÀ DEL VETTORE
NEI TRASPORTI CUMULATIVI

Nei trasporti cumulativi ciascun vettore risponde nell'ambito del proprio percorso.

Tuttavia il danno per il ritardo o per l'interruzione del viaggio si determina in ragione dell'intero percorso.

SOMMARIO: 1. Nozione di trasporto cumulativo di persone e differenze rispetto al trasporto con “subtrasporto” e al c.d. trasporto “cumulato” (o “multiplo”). — 2. La responsabilità del vettore nel trasporto cumulativo di persone: necessità di una “scomposizione di piani”.

1. Nozione di trasporto cumulativo di persone e differenze rispetto al trasporto con “subtrasporto” e al c.d. trasporto “cumulato” (o “multiplo”).

Il trasporto cumulativo di persone ricorre — invero assai raramente nella pratica — quando più vettori, in base ad un unico contratto, si obbligano nei confronti del passeggero a trasportarlo, ciascuno per una tratta del percorso, fino alla destinazione finale (1). Il trasporto cumulativo mostra pertanto *pluralità di obbligati* (i

(1) Sul trasporto cumulativo di persone, oltre alla risalente monografia di VALERI, *I trasporti cumulativi*, Milano, 1913, v., *ex multis*, ASQUINI, *I trasporti cumulativi di persone*, in *Scritti giuridici*, II, Padova, 1939, 103 ss.; Id., voce *Trasporto di persone (contratto di)*, in *Nvss. dig. it.*, XIX, Torino, 1973, 616 ss.; BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, Torino, 2003, 213 ss.; CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, 2^a ed., Torino, 2009, 419 ss.; D’ALESSIO, *Diritto dei trasporti*, Milano, 2003, 185; IANNUZZI, *Del trasporto*, in *Commentario cod. civ.* a cura di SCIALOJA-BRANCA, 2^a ed., Bologna-Roma, 1970, 107 ss.; e, da ultimo, ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto — Art. 1678-1702*, in SCIALOJA-BRANCA-GALGANO, *Commentario cod. civ.* a cura di DE NOVA, Bologna-Roma, 2014, 115 ss.

vettori), *unicità del vincolo negoziale* (un unico contratto di trasporto con un unico corrispettivo) e *unità della prestazione* di trasporto (l'intero percorso dal luogo di partenza alla destinazione finale) (2). Tale "unità" della prestazione (che trova fondamento nel secondo comma dell'art. 1682 c.c.), peraltro, non esclude (come si desume dal primo comma dell'art. 1682 c.c.) la "divisibilità" della prestazione stessa, suscettibile cioè di essere "atomisticamente" considerata e di consentirne una esecuzione *pro parte* da ciascuno dei vettori, obbligati soltanto con riguardo a una frazione del percorso complessivo (3).

La *pluralità* di vettori obbligati nei confronti del passeggero in base ad un *unico* contratto contraddistingue il trasporto cumulativo rispetto al "subtrasporto". In quest'ultima ipotesi, obbligato nei confronti del passeggero è un solo vettore, il quale si avvale di uno o più subvettori per eseguire la prestazione di trasporto, senza peraltro che tali subvettori entrino in rapporto con il passeggero, restando essi obbligati soltanto nei confronti del "primo" vettore (4). Al contrario, nel trasporto cumulativo la volontà negoziale del passeggero è volta alla conclusione di un contratto di trasporto con più vettori, restando inteso che tale volontà può essere ritenuta sussistente *non solo* quando il contratto sia concluso contemporaneamente da una pluralità di vettori, *ma anche* quando il contratto sia concluso da un solo vettore pure in nome e per conto di altri vettori, *nonché anche* quando tale contratto sia formulato in modo tale da consentire l'adesione di più vettori in tempi successivi (c.d. trasporto cumulativo "occasionale" (5)) (6).

(2) Così GNANI, *La responsabilità solidale — Art. 2055*, in questo *Commentario*, Milano, 2005, 108.

(3) Cfr. BUSNELLI, *L'obbligazione soggettivamente complessa*, Milano, 1974, 322, spec. nota 24, il quale richiama la Relazione del Guardasigilli (n. 708, ove si afferma il "carattere indivisibile della prestazione" nel trasporto cumulativo) per sottolineare che la fattispecie in esame prevede, in realtà, una prestazione "indivisa", ma suscettibile di esecuzione *pro parte*.

(4) È tale la fattispecie esaminata da Cass., 13 maggio 1964, n. 1148, in *Giur. it.*, 1965, I, 1, 606, la quale — a quanto consta — è l'unico precedente edito ad affrontare il tema del trasporto cumulativo di persone.

(5) Sul trasporto cumulativo c.d. "occasionale" cfr. Esu, *Appunti in tema di trasporto cumulativo occasionale*, in *Studi economico-giuridici dell'Università di Cagliari*, XLV (1965-1968), Milano, 1969, 157 ss.

(6) Così, per tutti, BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, 106, il quale ha in tal modo superato le divergenze sussistenti in dottrina con riguardo al

L'“unicità” del vincolo negoziale e l'“unità” della prestazione di trasporto distingue invece il trasporto cumulativo dal c.d. trasporto “cumulato” (o “multiplo”): nel trasporto cumulativo, ancorché il percorso sia frazionato fra una pluralità di vettori, l'oggetto del contratto è rappresentato dal raggiungimento della destinazione finale da parte del passeggero e i vari vettori partecipanti alla spedizione “accettano” ciò, anche con riguardo alla quantificazione del danno risarcibile al passeggero (v. *infra* al § 2); nel trasporto cumulato (o multiplo) si ha la conclusione di distinti contratti di trasporto con più vettori e il raggiungimento della destinazione finale da parte del passeggero è il risultato della mera “sommatoria” delle prestazioni singolarmente (e separatamente) contratte da ciascuno dei vettori, senza che ciò assuma rilevanza causale “esterna” (e “trasversale”) rispetto ai vettori stessi (7).

Come conferma la scarsità di precedenti, l'istituto in esame ha peraltro un limitato rilievo applicativo, al punto da condurre autorevole dottrina a paventare il dubbio che nella pratica il trasporto cumulativo di persone effettivamente esista (8).

2. La responsabilità del vettore nel trasporto cumulativo di persone: necessità di una “scomposizione di piani”.

Il contratto di trasporto cumulativo di persone dà luogo ad una obbligazione soggettivamente complessa, ossia l'obbligazione di trasportare il passeggero fino alla destinazione finale. Tale obbligazione viene assunta da una pluralità di vettori, i quali — ai sensi del primo comma dell'art. 1682 c.c. — rispondono peraltro ciascuno “*nell'ambito del proprio percorso*”. Nel contesto in esame, quindi,

meccanismo di formazione del rapporto, in particolare, tra coloro i quali ritengono che il trasporto cumulativo è un contratto a formazione successiva che si origina da una proposta contrattuale diretta da parte del passeggero a più vettori (alcuni determinati al momento della formulazione della proposta ed altri determinabili successivamente), e coloro i quali affermano che il contratto di trasporto cumulativo è un contratto a formazione istantanea, in quanto nell'ipotesi in cui sia sottoscritto da un solo vettore, questi agirebbe quale rappresentante degli altri vettori.

(7) Cfr. MUSI, *Il trasporto con vettori successivi tra jus positum e jus in fieri*, in *Dir. mar.*, 2016, 421.

(8) Così BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, cit., 214.

l'assunzione congiunta da parte dei vettori dell'obbligazione di trasportare il passeggero non determina in capo ai vettori stessi il sorgere di un'obbligazione solidale, e ciò in deroga al principio generale di cui all'art. 1294 c.c., in base al quale nelle obbligazioni soggettivamente complesse la solidarietà passiva è la regola. Non solo. L'art. 1682, comma 1, c.c. non prevede neppure una forma di responsabilità "parziaria" dei vettori, perché ciascuno di essi, in realtà, risponde solo per l'inadempimento e il danno cagionato "*nell'ambito del proprio percorso*", mancando di fatto — per lo meno ai fini di cui alla norma in esame — l'assunzione di una "medesima prestazione" ai sensi dell'art. 1292 c.c.: in altri termini, per effetto del primo comma dell'art. 1682 c.c., ciascuna tratta di pertinenza di un singolo vettore è come se rappresentasse una distinta obbligazione monosoggettiva della quale soltanto tale vettore è responsabile e che non ha riverbero alcuno sulla posizione degli altri vettori (9).

In questo senso parte della dottrina ha affermato che l'unicità del vincolo negoziale (e — aggiungerei — l'unitarietà della prestazione di trasporto) più che rappresentare un carattere distintivo del trasporto cumulativo, resta(no) una "*mera affermazione di principio*" (10).

In realtà, il secondo comma dell'art. 1682 c.c. conferma il concreto rilievo sia dell'unicità del vincolo obbligatorio, sia dell'unitarietà della prestazione di trasporto: laddove la norma in esame afferma che "*il danno per il ritardo o per l'interruzione del viaggio si determina in ragione dell'intero percorso*", essa chiarisce il carattere unico e unitario del trasporto cumulativo di persone, dove è esattamente l'arrivo del passeggero alla destinazione finale a rappresentare la cifra del corretto adempimento del contratto di trasporto (11). Insomma, se il contratto di trasporto cumulativo è risolto per l'inadempimento totale di uno solo dei vettori, il danno risarcibile (esclusivamente) da quest'ultimo non sarà calcolato solo sulla tratta di competenza di tale vettore, ma sarà commisurato all'intero percorso e, quindi, alla prestazione complessiva di trasporto cumulativo unitariamente considerata (12).

(9) Cfr. GNANI, *La responsabilità solidale*, cit., 111-112.

(10) Così BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, cit., 213.

(11) Nello stesso senso cfr. CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, cit., 423.

(12) Cfr. GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, in *Enc. dir.*, XLIV, Milano, 1992, 1158.

In conclusione, mi pare che nel trasporto cumulativo di persone occorra quindi procedere ad una “scomposizione di piani”:

— nella *prospettiva del passeggero*, prevale il carattere “unitario” dell’obbligazione di trasporto, il che determina che — in caso di inadempimento — il passeggero sarà risarcito del danno patito con riguardo al suo diritto di essere trasportato senza danni *fino alla destinazione finale*. Tale risarcimento potrà peraltro essere preteso esclusivamente nei confronti del vettore (o dei vettori) responsabile(i) (13);

— nella *prospettiva dei singoli vettori*, prevale il rilievo della “divisibilità” della prestazione, posto che ciascun vettore è e rimane obbligato esclusivamente in ragione dell’inadempimento “*nell’ambito del proprio percorso*” (senza alcun vincolo solidale con gli altri vettori), fermo restando che la prestazione complessivamente e unitariamente assunta con il contratto di trasporto cumulativo potrà tornare in rilievo in sede di risarcimento del danno da inadempimento/interruzione/ritardo, posto che tale danno andrà calcolato sull’“*intero percorso*”.

(13) Cfr. IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 108.

SEZIONE III
DEL TRASPORTO DI COSE

INDICAZIONI E DOCUMENTI CHE
DEVONO ESSERE FORNITI AL VETTORE

Il mittente deve indicare con esattezza al vettore il nome del destinatario e il luogo di destinazione, la natura, il peso, la quantità e il numero delle cose da trasportare e gli altri estremi necessari per eseguire il trasporto.

Se per l'esecuzione del trasporto occorrono particolari documenti, il mittente deve rimmetterli al vettore all'atto in cui consegna le cose da trasportare.

Sono a carico del mittente i danni che derivano dall'omissione o dalla inesattezza delle indicazioni o dalla mancata consegna o irregolarità dei documenti.

LETTERA DI VETTURA
E RICEVUTA DI CARICO

Su richiesta del vettore, il mittente deve rilasciare una lettera di vettura con la propria sottoscrizione, contenente le indicazioni enunciate nell'articolo precedente e le condizioni convenute per il trasporto.

Su richiesta del mittente, il vettore deve rilasciare un duplicato della lettera di vettura con la propria sottoscrizione o, se non gli è stata rilasciata lettera di vettura, una ricevuta di carico, con le stesse indicazioni.

Salvo contrarie disposizioni di legge, il duplicato della lettera di vettura e la ricevuta di carico possono essere rilasciate con la clausola "all'ordine".

SOMMARIO: 1. La conclusione del contratto di trasporto di cose, la consegna dei beni da trasportare e gli altri obblighi di cooperazione del mittente prodromici all'esecuzione del trasporto. — 2. (*Segue*) Le indicazioni che il mittente deve fornire al vettore e l'emissione della lettera di vettura. — 3. (*Segue*) I documenti che il mittente deve (eventualmente) fornire al vettore. — 4. La responsabilità del mittente per l'inadempimento ai propri obblighi di cooperazione. — 5. L'emissione da parte del vettore del duplicato della lettera di vettura o della ricevuta di carico. Natura giuridica e funzioni di tali documenti di trasporto. — 6. (*Segue*) L'inserimento della clausola "all'ordine" e la circolazione del duplicato della lettera di vettura e della ricevuta di carico come titoli di credito rappresentativi delle merci. Rinvio all'art. 1691 c.c.

1. La conclusione del contratto di trasporto di cose, la consegna dei beni da trasportare e gli altri obblighi di cooperazione del mittente prodromici all'esecuzione del trasporto.

Il contratto di trasporto di cose è un contratto consensuale che — in linea di principio — si perfeziona indipendentemente dalla consegna dei beni da trasportare al vettore.

Il codice civile non contiene alcuna disposizione relativa alla consegna, la quale nella pratica viene spesso effettuata contestualmente alla (o, *rectius*, immediatamente dopo la) conclusione del contratto di trasporto: si tratta quindi di un atto esecutivo di un contratto di trasporto già perfezionato, atto che rappresenta il

primo, essenziale obbligo di cooperazione del mittente, prodromico all'esecuzione del trasporto da parte del vettore (1).

Ancorché il mittente, nell'esercizio del proprio diritto di contrordine previsto dall'art. 1685 c.c., possa certamente sospendere il trasporto e chiedere la restituzione dei beni consegnati al vettore, è innegabile che la consegna rappresenta non un mero "onere", ma — come si è detto — un vero e proprio "obbligo" gravante sul mittente. Posto, infatti, che l'onere indica il comportamento *libero* (ossia non vincolato e non sottoposto a sanzioni in caso di inadempimento), *ma necessitato*, che l'ordinamento giuridico impone ad un soggetto affinché quest'ultimo ottenga un risultato utile a sé stesso, senza che vi corrisponda alcuna situazione attiva in altro soggetto (2), risulta pacifico che nel caso di specie la consegna delle merci da parte del mittente sia *vincolata e funzionale* all'esecuzione del contratto di trasporto, relativamente alla quale esecuzione il vettore si trova a sua volta ad avere un interesse consistente nel diritto al corrispettivo per l'effettuazione del trasporto stesso. In questo senso, la mancata consegna, rendendo impossibile l'esecuzione del contratto di trasporto, costituisce inadempimento del mittente, dal quale deriva l'obbligo di risarcire il relativo danno (3).

Analoghe considerazioni valgono anche con riguardo agli altri "obblighi" di cooperazione del mittente, specificamente previsti dall'art. 1683 c.c., che saranno esaminati nei successivi paragrafi: anche in questo caso si tratta di condotte del mittente vincolate e funzionali all'esecuzione del trasporto, rispetto alle quali il vettore vanta un correlativo interesse che è tutelato dall'ordinamento, posto che l'inadempimento del mittente è espressamente sanzionato dal-

(1) Cfr. ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, in *Nvss. dig. it.*, XIX, Torino, 1973, 582 e 586.

(2) Cfr. per tutti l'efficace sintesi di D'ANGELO (ANT.), *Istituzioni di diritto privato — Lezioni introduttive*, Milano, 1966, 48, nonché SANTORO PASSARELLI, *Dottrine generali del diritto civile*, 9^a ed., Napoli, 1989, 74.

(3) Così GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, in *Enc. dir.*, XLIV, Milano, 1992, 1159. Nello stesso senso CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, 2^a ed., Torino, 2009, 482; D'ALESSIO, *Diritto dei trasporti*, Milano, 2003, 191. *Contra*, nel senso che la consegna delle merci sia un mero onere del mittente, v. ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto — Art. 1678-1702*, in SCIALOJA-BRANCA-GALGANO, *Commentario cod. civ.* a cura di DE NOVA, Bologna-Roma, 2014, 124.

l'ultimo comma della norma in esame, come si vedrà nel prosieguo (4).

2. (Segue) Le indicazioni che il mittente deve fornire al vettore e l'emissione della lettera di vettura.

Il primo comma dell'art. 1683 c.c. prevede in capo al mittente un obbligo di cooperazione avente a oggetto le indicazioni necessarie "per eseguire il trasporto". Al riguardo, la norma contiene un elenco delle indicazioni che il mittente deve fornire con esattezza al vettore (nome del destinatario e luogo di consegna, nonché natura, peso, quantità e numero delle cose da trasportare); tale elenco è, peraltro, meramente esemplificativo e non tassativo, come si desume dalla clausola di chiusura della disposizione, ove l'obbligo di cooperazione viene esteso sino a comprendere gli "altri estremi necessari per eseguire il trasporto".

La mancanza delle indicazioni di cui all'obbligo di cooperazione in esame non comporta la nullità del contratto per indeterminatezza dell'oggetto, perché la situazione considerata dall'art. 1683 c.c. è quella di un contratto di trasporto validamente concluso in precedenza (e, quindi, di un contratto il cui oggetto è determinato o, quantomeno, comunque determinabile ai fini dell'art. 1346 c.c.). Tale mancanza (o inesattezza), peraltro, determina l'inadempimento del mittente, il quale inadempimento: *da un lato*, legittima il rifiuto del vettore ad adempiere l'obbligazione di trasportare, laddove, in base alle circostanze della fattispecie, tale rifiuto sia conforme a buona fede ai sensi dell'art. 1460, comma 2, c.c. (5); *dall'altro lato*, non solo fa sì che il vettore non sia responsabile dei danni eventualmente occorsi alla merce in conseguenza del difetto di informazioni fornite, ma inoltre espone il mittente a dover risarcire al vettore i

(4) Con riguardo alle indicazioni che devono essere fornite dal mittente al vettore circa la natura delle cose da trasportare, cfr., nel senso di cui al testo, Cass., 5 agosto 1960, n. 2298, in *Giust. civ. Mass.*, 1960.

(5) In argomento cfr. per tutti BENEDETTI, *Le autodifese contrattuali*, in questo *Commentario*, Milano, 2011, 49 ss., ove ulteriori ampi riferimenti in dottrina e giurisprudenza.

danni subiti dallo stesso vettore per effetto della condotta inadempiente (6).

Le indicazioni che il mittente deve fornire in base alla norma in esame non rappresentano pertanto un “*arbitramento*” ai sensi dell’art. 1349 c.c. (7), quanto piuttosto l’adempimento di uno specifico obbligo di “*integrazione*” del regolamento contrattuale, da condurre alla stregua della buona fede, secondo quanto previsto dall’art. 1375 c.c. (nonché, più in generale, dall’art. 1175 c.c.) (8). E ciò *non solo* nel senso che l’attuazione in buona fede del contratto di trasporto impone al mittente di fornire tutte le informazioni rilevanti per il trasporto (se del caso anche ulteriori rispetto a quelle specificamente indicate nell’art. 1683 c.c.: si pensi, ad esempio, al valore della merce), *ma anche* nel senso che l’inadempimento di tale obbligo si riflette sulla valutazione dei comportamenti esigibili da parte del vettore nell’esecuzione del trasporto. Con la conseguenza che il difetto o la mancanza di indicazioni del mittente in ordine alle caratteristiche dei beni da trasportare o al luogo di destinazione possono (legittimamente) indurre il vettore a non adottare mezzi o cautele adatti a trasportare adeguatamente le merci nel caso specifico, senza che il mittente possa dolersi di ciò (9).

Il predetto parametro della buona fede rappresenta inoltre un limite per il mittente, il quale non potrà fornire indicazioni “*incoerenti*” rispetto all’assetto negoziale che le parti hanno già compiutamente delineato nel contratto di trasporto tra loro precedentemente concluso: in questo senso — e fermi i diritti di contrordine di cui all’art. 1685 c.c. — le indicazioni del mittente, rappresentando uno strumento di esecuzione/attuazione del rapporto obbligatorio,

(6) Sul punto v. *infra* il successivo § 4.

(7) In questo senso cfr., invece, ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 122-123.

(8) Nello stesso senso v. DELLACASA, *La responsabilità del vettore nel trasporto stradale di cose tra vecchie questioni e possibili scenari evolutivi*, in *Contratto e impr.*, 2001, 287 ss., che riprende e amplia gli spunti già presenti in IANNUZZI, *Del trasporto*, in *Commentario cod. civ.* a cura di SCIALOJA-BRANCA, 2^a ed., Bologna-Roma, 1970, 114. Più in generale, sulla rilevanza della buona fede quale fonte di integrazione del regolamento contrattuale e sui limiti derivanti da tale clausola generale rispetto all’autonomia delle parti cfr. per tutti D’ANGELO, *La buona fede*, in BESSONE, *Trattato di diritto privato*, vol. XIII, t. IV, Torino, 2004, 33 ss.

(9) Cfr. DELLACASA, *La responsabilità del vettore nel trasporto stradale di cose*, cit., 288-289.

non vincolano il vettore laddove contraddicano il programma contrattuale originario, stravolgendone i contenuti (10).

Ancorché successive alla conclusione del contratto, le indicazioni oggetto dell'obbligo di cooperazione del mittente devono comunque essere fornite da quest'ultimo prima dell'esecuzione del trasporto (11), in modo tale da consentire al vettore sia di approntare i mezzi più adeguati per adempiere alle proprie obbligazioni, sia di organizzare in modo efficiente la propria attività. È del resto intuitivo che, ad esempio, la natura infiammabile di una merce imporrà al vettore di non trasportare contestualmente materiali detonanti ovvero di farlo, ma adottando specifiche cautele volte ad evitare incidenti. In una prospettiva "organizzativa" è inoltre evidente che per il vettore è cruciale avere contezza della quantità della merce da trasportare, tenuto conto che — a seconda delle circostanze — potrà impiegare un mezzo di trasporto piuttosto che un altro, ovvero riservare ad altri caricatori parte della capacità "di stiva" disponibile sul mezzo scelto.

Infine, tali indicazioni (unitamente alle condizioni di trasporto) dovranno essere contenute nella lettera di vettura che il mittente è obbligato a rilasciare al vettore — su richiesta di quest'ultimo — ai sensi dell'art. 1684, comma 1, c.c. Nella prospettiva del vettore, l'emissione di tale documento di trasporto da parte del mittente è essenziale al fine di poter provare nei confronti dei terzi (ivi compresi il destinatario, nonché le autorità sanitarie, doganali, fiscali e di polizia) la provenienza delle merci trasportate e le caratteristiche delle stesse (relativamente alle quali il vettore frequentemente non ha possibilità di effettuare alcun controllo) (12). Nella prospettiva del mittente, per contro, il predetto documento è importante quale base probatoria del contratto di trasporto e, in particolare, quale prova dell'assolvimento da parte del mittente del principale obbligo di cooperazione prodromico all'esecuzione del trasporto, che —

(10) Sul fatto che il vettore non sia vincolato da indicazioni del mittente "*manifestamente inique o erronee*" cfr. ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 123, i quali, peraltro, inquadrano la fattispecie non nell'ambito dell'esecuzione in buona fede del contratto di trasporto, bensì facendo riferimento ai limiti ai poteri di "arbitramento" del mittente *ex art.* 1349 c.c.

(11) Sul punto v. IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 112.

(12) Così, ancora, IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 115.

come si è visto — è funzionale rispetto alla “esigibilità” delle prestazioni concretamente richieste al vettore (13) (14).

3. (*Segue*) I documenti che il mittente deve (eventualmente) fornire al vettore.

Il secondo comma dell’art. 1683 c.c. prevede l’ulteriore obbligo di cooperazione del mittente, riguardante la consegna degli eventuali documenti necessari per l’esecuzione del trasporto.

La fattispecie considerata dalla norma in esame ha ad oggetto tutta la documentazione e le certificazioni di natura amministrativa, fiscale, doganale e sanitaria eventualmente prescritte dall’ordinamento competente affinché le merci possano essere trasportate secondo le modalità e il percorso previsto nel contratto di trasporto (15). Secondo una parte della dottrina, l’espressione “*particolari documenti*”, impiegata dalla norma, escluderebbe dall’ambito di applicazione della stessa “*i documenti la cui acquisizione sia inerente all’esercizio normale dell’impresa di trasporto nei riguardi*

(13) Si noti peraltro che, come evidenziato da parte della Cassazione, stante il fatto che il contratto di trasporto è un contratto non soggetto a particolari vincoli di forma, “*l’emissione della lettera di vettura non ha carattere essenziale della formazione del contratto di trasporto e non costituisce nemmeno documento necessario di prova della sua esistenza*”: così Cass., 22 dicembre 2011, n. 28282, in *DeJure* e, nello stesso senso, Cass., 4 aprile 1962, n. 686, in *Rep. Foro it.*, 1962, voce *Trasporto*, n. 27.

(14) Non pare invece corretta l’affermazione di Trib. Tortona, 18 maggio 2000, in *Dir. mar.*, 2000, 1480, secondo cui la lettera di vettura avrebbe valore di confessione stragiudiziale formulata dal vettore al mittente, come tale revocabile per violenza o errore ai sensi dell’art. 2732 c.c. A prescindere dal fatto che la lettera di vettura proviene dal mittente e non dal vettore, essa — in realtà — non è una confessione, in quanto quest’ultimo istituto riguarda circostanze controverse e postula nel dichiarante la consapevolezza e volontà di riconoscere una verità a sé svantaggiosa, mentre il documento di trasporto in esame è rilasciato in un contesto normalmente non contenzioso (i.e. contestualmente alla conclusione del contratto di trasporto o, comunque, prima dell’esecuzione dello stesso) e senza che vengano ammessi fatti di per sé sfavorevoli al dichiarante (descrizione delle merci e indicazioni relative al trasporto): così, esattamente, BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, 668.

(15) Così ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 126.

del percorso considerato” (16). Non è chiaro il senso di tale precisazione, ma è fuor di dubbio che il mittente sia tenuto a consegnare i soli documenti *riguardanti le merci* da trasportare e non anche — ovviamente — i documenti funzionali (e necessari) all’esercizio dell’impresa di trasporto che fa capo al vettore.

L’obbligo in esame deve essere adempiuto dal mittente “*all’atto in cui consegna le cose da trasportare*”. Tale precisazione cronologica è opportuna proprio perché i documenti riguardano le merci da trasportare e la loro verifica da parte del vettore può avvenire soltanto quando questi ha ricevuto (e può quindi avere contezza del) le merci. Inoltre, dal disposto dell’art. 1683, comma 2, c.c., discende (a) che la rimessione dei documenti da parte del mittente deve comunque avvenire *prima* dell’inizio dell’esecuzione del trasporto da parte del vettore e (b) che l’inadempimento di tale (preliminare) obbligo del mittente consente al vettore stesso di rifiutare di adempiere la propria prestazione, ai sensi dell’art. 1460 c.c. (17) (18).

4. La responsabilità del mittente per l’inadempimento ai propri obblighi di cooperazione.

Il terzo comma dell’art. 1683 c.c. pone a carico del mittente “*i danni che derivano dall’omissione e dall’inesattezza delle indicazioni o dalla mancata consegna o irregolarità dei documenti*”.

La norma in esame ha una duplice funzione.

In primo luogo, la norma conferma che le condotte prescritte a carico del mittente dai primi due commi dell’art. 1683 c.c. sono

(16) Così IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 110.

(17) In senso analogo ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 127-128. Diversamente IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 111, qualificando la consegna dei documenti come un onere del mittente, riconduce la fattispecie in esame all’interno della *mora accipiendi* di cui all’art. 1206 c.c.

(18) Trattandosi nel caso previsto dal secondo comma dell’art. 1683 c.c. di documenti “necessari” per l’esecuzione del trasporto, la mancata consegna di tali documenti (o la consegna di documenti irregolari) da parte del mittente, impedendo di fatto la conformità alla legge del trasporto delle merci, legittima *sempre* il rifiuto da parte del vettore di eseguire la propria prestazione alla luce della valutazione di proporzionalità fra gli inadempimenti da effettuare secondo il parametro di buona fede in base all’art. 1460, comma 2, c.c.: sul punto cfr. per tutti BENEDETTI, *Le autodifese contrattuali*, cit., 68 ss.

obbligazioni (e non oneri), le quali — in caso di inadempimento — espongono il mittente al risarcimento di tutti i conseguenti danni, conformemente al principio generale di cui all'art. 1218 c.c. (19). I danni posti a carico del mittente dalla norma sono, pertanto, sia quelli subiti dal vettore (20), sia quelli che hanno eventualmente interessato i terzi (21), sia, infine, quelli patiti dallo stesso mittente (22).

In secondo luogo e specialmente a quest'ultimo proposito, la norma — letta in combinato disposto con l'art. 1693 c.c. — consente di escludere (in tutto o in parte) la responsabilità del vettore per “*fatto del mittente*”, nella misura in cui la perdita o l'avaria delle merci trasportate derivi dall'inadempimento da parte dello stesso mittente ai propri obblighi di cooperazione previsti dall'art. 1683 c.c..

A questo riguardo, la giurisprudenza costantemente afferma che “*occorre accertare se la mancanza [delle indicazioni e/o dei documenti di cui ai primi due commi dell'art. 1683 c.c.] sia stata la causa della perdita delle cose consegnate per il trasporto, con la conseguenza che la perdita avvenuta per difetto delle adeguate misure di custodia da parte del vettore, in tanto può farsi risalire a fatto del mittente, a norma dell'art. 1693, comma 1, c.c., con contestuale configurazione della fattispecie di cui all'art. 1683, comma 3, c.c., in quanto si tratti di misure che, da un lato, il vettore avrebbe dovuto adottare per evitare la perdita e, dall'altro, egli non abbia attuato proprio per non essere stato debitamente infor-*

(19) Cfr. ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 135.

(20) Si pensi, ad esempio, al danno subito al mezzo di trasporto del vettore per effetto dell'eccedenza di peso del carico rispetto al dichiarato; ovvero al caso delle sanzioni amministrative irrogate al vettore a causa dell'incompletezza della documentazione consegnata dal mittente; ovvero, ancora, agli oneri di custodia sopportati per l'erronea indicazione del destinatario.

(21) È, ad esempio, il caso del danno subito dal terzo proprietario di merci danneggiate dalla contaminazione radiottiva con altre merci trasportate dal medesimo vettore sullo stesso mezzo, relativamente alle quali il mittente aveva omesso di fornire al vettore stesso indicazioni circa la effettiva natura, così impedendogli l'adozione degli opportuni presidi.

(22) Cfr. per tutte Cass., 16 febbraio 2000, n. 1712, in *Dir. e giust.*, 2000, 7, 23, la quale afferma che l'art. 1683, comma 3, c.c. “*riguarda i danni in sé, senza distinguere a seconda della parte del rapporto che li subisce*” e che, pertanto, tale norma si applica sia ai danni subiti dal vettore, sia ai danni subiti dal mittente.

mato” (23). In tal modo, la giurisprudenza pone a carico del vettore che voglia andare esente da responsabilità di provare il nesso di causalità tra la mancanza (o l'inesattezza) delle informazioni/documenti che il mittente avrebbe dovuto fornire e la perdita o il danno subito dalla merce trasportata. In assenza di presunzioni legali volte ad alleggerire la posizione del vettore (24), l'onere probatorio gravante su quest'ultimo è indubbiamente gravoso. Infatti, il vettore dovrà superare un giudizio di causalità ipotetica nel quale egli dovrà dimostrare che la perdita o il danno subiti dalla merce trasportata sono stati causati dalla mancata adozione da parte del vettore di presidi dallo stesso normalmente posti in essere, ma che nel caso di specie egli non ha attuato a causa della reticenza del mittente (25).

In realtà — nella pratica — la giurisprudenza in diversi casi ricorre a presunzioni “di fatto” che consentono il raggiungimento della prova liberatoria necessaria al vettore (26). È così che, ad esempio, in un caso di omessa dichiarazione circa la natura della merce trasportata, comportante una particolare urgenza nella consegna della stessa a destino, il vettore è stato esonerato da responsabilità con riguardo alla inutilizzabilità della merce consegnata (inconsapevolmente) in ritardo (27). In un altro caso è stata esclusa la responsabilità del vettore per i danni patiti da merce fragile di cui il mittente aveva omesso di dichiarare le caratteristiche e di cui il

(23) Così Cass., 13 dicembre 1982, n. 6835, in *Arch. giur. circolaz.*, 1983, 201. Nello stesso senso, *ex multis*, Cass., 7 ottobre 2010, n. 20808, in *DeJure*; Cass., 16 febbraio 2000, n. 1712, in *NGCC*, 2000, 625; App. Milano, 29 luglio 1997, in *Dir. mar.*, 1999, 811; Trib. Milano, 19 marzo 1995, *ibidem*, 1997, 476; Cass., 8 dicembre 1991, n. 10533, in *Mass. Giur. it.*; Cass., 17 gennaio 1983, n. 359, in *Dir. mar.*, 1984, 92; Cass., 8 giugno 1979, n. 3268, in *Riv. giur. circolaz. e traspr.*, 1980, 61; Cass., 11 settembre 1963, n. 2474, in *Foro it.*, 1964, I, 321; Cass., 6 novembre 1962, n. 3085, in *Riv. giur. circolaz. e traspr.*, 1963, 152.

(24) Nel vigore dell'abrogato codice di commercio del 1882 una presunzione legale favorevole al vettore era prevista dall'art. 406, il quale affermava l'irresponsabilità del vettore in caso di mancata denuncia di oggetti preziosi e la limitazione del risarcimento del danno al valore effettivamente dichiarato dal mittente. In argomento v. per tutti VISINTINI, *La responsabilità contrattuale*, Napoli, 1979, 263.

(25) Cfr. DELLACASA, *La responsabilità del vettore nel trasporto stradale di cose*, cit., 281.

(26) Cfr. VISINTINI, *La responsabilità contrattuale*, cit., 264.

(27) Cfr. Trib. Milano, 14 marzo 2006, in *Giustizia a Milano*, 2006, 3, 18, in un caso dove campioni di materiale istologico da esaminare in laboratorio erano stati genericamente indicati come “*sample*” nella lettera di vettura.

vettore non poteva avere altrimenti contezza (28), tenuto conto che la stessa gli era stata consegnata già imballata (29).

La giurisprudenza relativa a casi di omessa indicazione da parte del mittente del valore delle merci trasportate è certamente rigorosa (perché sono rare le ipotesi in cui viene esclusa la responsabilità del vettore (30)), ma — in realtà — è anch'essa aperta a dare rilievo a presunzioni volte ad agevolare l'assolvimento da parte del vettore dell'onere probatorio sullo stesso gravante. È così che se, *da un lato*, è principio consolidato che “*la mancata indicazione del valore delle cose da trasportare in tanto può escludere o limitare l'obbligo del vettore di risarcimento del danno in quanto sia da lui provato che la perdita è avvenuta a causa del difetto di quelle speciali ed aggiuntive misure di custodia che esse richiedevano e che egli avrebbe potuto adottare e non ha attuato per non essere stato posto sull'avviso*” (31), *dall'altro lato*, la stessa giurisprudenza ha ad esempio affermato che “*si può ravvisare un nesso di causalità tra un'insufficiente indicazione del valore della merce da parte del mittente e il danno cui il vettore resta esposto in caso di perdita della merce per averla assicurata per un valore (...) inferiore a quello effettivo*”, in un caso nel quale il mittente (fruitore abituale dei servizi di trasporto del vettore) aveva consegnato a tale vettore merci di valore notevolmente superiore rispetto a quelle normalmente affidate a quest'ultimo, senza indicarlo nella lettera di vettura (32).

Tutti i precedenti sopra riportati sostanzialmente muovono da una interpretazione del terzo comma dell'art. 1683 c.c. che riconduce tale norma allo schema del concorso del fatto colposo del creditore nella causazione del danno, rilevante al fine di mitigare (o di escludere) la responsabilità del vettore-debitore ai sensi dell'art.

(28) La responsabilità del vettore non è esclusa o attenuata laddove il vettore stesso abbia altrimenti avuto conoscenza della natura della merce ovvero nei casi in cui, usando l'ordinaria diligenza, egli avrebbe dovuto dubitare della correttezza delle indicazioni del mittente: in senso conforme cfr., in giurisprudenza, Cass., 8 ottobre 1991, n. 10533, in *Foro it. Mass.*, 1991 e, in dottrina, LOFFREDA, *In merito all'attività di cooperazione del mittente nel corso dell'esecuzione del trasporto*, in *Dir. trasp.*, 1992, 937 ss.

(29) Cfr. Trib. Bari, 3 maggio 2007, in www.giurisprudenzabarese.it.

(30) Lo sottolineano ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 132, nota 3, ove viene riportata ampia casistica in materia.

(31) Così Cass., 11 settembre 1963, n. 2474, cit. Nello stesso senso, *ex multis*, Cass., 17 gennaio 1983, n. 359, cit.

(32) Così Cass., 16 febbraio 2000, n. 1712, cit.

1227, comma 1, c.c. (33). Questa impostazione è certamente corretta, ma non esaurisce i percorsi interpretativi riguardanti la norma in esame.

Infatti, come si è già evidenziato sopra, l'inadempimento del mittente ai propri obblighi di cooperazione (precipuamente, ai propri obblighi informativi) incide sulla valutazione dei comportamenti "esigibili" da parte del vettore nell'esecuzione del trasporto alla stregua degli artt. 1175 e 1375 c.c., e ciò in quanto il difetto o la mancanza di indicazioni del mittente in ordine alle caratteristiche dei beni da trasportare o al luogo di destinazione non stimolano il vettore ad adottare mezzi o cautele volti a trasportare (o, comunque, a proteggere) adeguatamente le merci nel caso specifico (34). In questo senso la giurisprudenza ha correttamente escluso la responsabilità del vettore in un caso relativo alla rapina di un dipinto (del quale il vettore ignorava l'ingente valore) mentre tale vettore sostava per dormire in una piazzola di sosta; in particolare, la Cassazione ha "escluso che, nella particolare situazione di fatto [sopra descritta], si potesse esigere dal guidatore un comportamento diverso da quello tenuto" e ha inoltre affermato che, "per la omessa indicazione dell'elevato valore del dipinto, non si poteva neppure esigere una cautela eccezionale" (35). Insomma, è evidente che il vettore in tanto è tenuto ad adottare determinate cautele volte a "proteggere" la merce trasportata, in quanto il mittente lo renda edotto delle caratteristiche della stessa.

A ciò si aggiunga che, anche in questo contesto, il criterio della prevedibilità del danno di cui all'art. 1225 c.c. potrà svolgere un ruolo "riequilibratore" particolarmente rilevante nel senso di temperare la responsabilità del vettore (36): per effetto di tale norma, in assenza di specifiche indicazioni da parte del mittente circa le caratteristiche, il valore o le modalità di consegna della merce trasportata, il vettore sarà esposto soltanto al rischio che possa considerarsi "normale" per quel tipo di trasporto, con esclusione dal perimetro della propria area di responsabilità per danni derivanti da

(33) In questo senso v. da ultimo ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 134-135.

(34) V. *retro* nota 9 e testo corrispondente.

(35) Così Cass., 28 maggio 1998, n. 5262, in *DeJure*.

(36) Sul rilievo di tale norma nel contesto della quantificazione del danno nel trasporto di persone v. *sub* commento all'art. 1681, § 7.

quei rischi atipici, speciali, o, comunque, conosciuti soltanto da parte del mittente e non comunicati da quest'ultimo al vettore (37).

5. L'emissione da parte del vettore del duplicato della lettera di vettura o della ricevuta di carico. Natura giuridica e funzioni di tali documenti di trasporto.

Ai sensi dell'art. 1684, comma 2, c.c., il vettore (su richiesta del mittente) ha l'obbligo di rilasciare un duplicato della lettera di vettura sottoscritto dallo stesso vettore, ovvero — in caso di mancato rilascio da parte del mittente della lettera di vettura — una ricevuta di carico recante quanto avrebbe dovuto essere riportato sulla stessa lettera di vettura (ossia le indicazioni di cui all'art. 1683, comma 1, c.c., nonché le condizioni convenute per il trasporto di cui all'art. 1684, comma 1, c.c.). Per effetto del combinato disposto dei primi due commi dell'art. 1684 c.c., ciascuna delle parti del contratto di trasporto ha quindi diritto a che l'altra parte gli rilasci un documento di trasporto indicante il contenuto essenziale del contratto (38).

I documenti di trasporto sopra menzionati svolgono — in linea di principio e fermo quanto si dirà relativamente all'eventuale inserimento della clausola "all'ordine" (39) — due funzioni.

In primo luogo, il duplicato della lettera di vettura e la ricevuta di carico costituiscono prova del contratto di trasporto e dei relativi contenuti, rendendo così sostanzialmente certe sin dall'inizio del trasporto le informazioni che il mittente è tenuto a fornire al vettore

(37) In questo senso pare possibile leggere il riferimento al criterio della "normalità" della prestazione vettoriale contenuto in Cass., 16 febbraio 2000, n. 1712, cit. In dottrina cfr. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 929, nonché DELLA-CASA, *La responsabilità del vettore nel trasporto stradale di cose*, cit., 290-291, i quali richiamano in proposito ROSSELLO, *Il danno evitabile. La misura della responsabilità tra diligenza ed efficienza*, Padova, 1990, 23-25 e specialmente gli interessanti spunti comparatistici di cui ivi alla nota 44 in tema di *foreseeability* (ove è in particolare analizzato il *leading case* inglese in materia *Hadley v. Baxendale* (1854) 156 *Eng. Rep.*, 145).

(38) Cfr. D'ALESSIO, *Diritto dei trasporti*, cit., 191.

(39) V. *infra*, § 6.

in base all'art. 1683, comma 1, c.c. (40). In caso di contestazioni su tali contenuti potrebbe comunque essere ammessa la prova per testimoni, ma ciò nei limiti di cui agli artt. 2722 e 2723 c.c. (41).

In secondo luogo, i predetti documenti hanno entrambi la funzione di attestare la consegna della merce da parte del mittente al vettore. È ben vero che tale funzione apparentemente sembra essere svolta soltanto dalla ricevuta di carico, anche perché la norma in esame non precisa quando debba essere rilasciato il duplicato della lettera di vettura e, pertanto, non sembra subordinare l'emissione di tale duplicato alla previa consegna del carico da parte del mittente. Sussistono peraltro ragioni di ordine logico e sistematico volte a confermare che anche il duplicato della lettera di vettura svolge la funzione di "ricevuta di carico" (42). Si consideri, infatti, che non

(40) Così GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, cit., 1159. In giurisprudenza v. Cass., 15 febbraio 1982, n. 940, in *Giust. civ.*, 1982, I, 1572. Sul fatto che la prova del contratto di trasporto non debba necessariamente essere rappresentata da un documento di trasporto v. la giurisprudenza citata *retro*, nota 13.

(41) In senso parzialmente difforme cfr. STOLFI, *Appalto. Trasporto*, 2^a ed., in *Tratt. dir. civ.*, diretto da GROSSO-SANTORO PASSARELLI, V, 4, Milano, s.d., ma 1966, 127, nota 8, il quale al riguardo distingue tra le indicazioni di meri "fatti" riportate nei documenti di trasporto (il cui diverso contenuto potrebbe essere provato con ogni mezzo, non sottostando ai limiti di prova disposti relativamente ai contratti) e le dichiarazioni "negoziali" riportate in tali documenti (relativamente al diverso contenuto delle quali varrebbero i limiti di cui agli artt. 2722 e 2723 c.c.): tale opinione, pur autorevole, non appare condivisibile in quanto anche quelle che l'A. definisce indicazioni di "fatti", in realtà, sono aspetti del regolamento negoziale, tanto più importanti in quanto rendono "esigibili" nei confronti del vettore eventuali specifici obblighi di protezione e di cura del carico ovvero determinano in capo allo stesso vettore l'obbligo di predisporre il trasporto secondo particolari modalità (v. *retro*, specialmente *sub* § 4).

Non si può inoltre aderire alla posizione di coloro che ritengono applicabile al caso di specie l'art. 2725 c.c., il quale — nei casi di forma *ad probationem* (per legge o per volontà delle parti) — limita la prova testimoniale solo nel caso di perdita incolpevole del documento (in questo senso cfr. ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, cit., 583; MESSINEO, *Manuale di diritto civile e commerciale*, IV, Milano, 8^a ed., Milano, 1954, 214). Infatti, nel caso di specie la forma *ad probationem* non è imposta dalla legge, né stabilita dalle parti, le quali hanno semplicemente documentato le indicazioni e modalità del trasporto, avvalendosi di facoltà loro concesse dalla norma in esame.

(42) Nel senso di cui al testo v. per tutti ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, cit., 584. *Contra* cfr. IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 117, il quale afferma che "non è invero ravvisabile l'esistenza di una volontà di legge tendente ad attribuire in ogni

avrebbe alcun senso che il vettore sottoscrivesse un documento di trasporto, in tal modo “cristallizzandone” i contenuti (e, in tal modo, limitando la propria possibilità di contestarne successivamente le risultanze), senza aver avuto previa contezza della conformità delle dichiarazioni del mittente rispetto alla concreta situazione del carico e avere, quindi, preso in consegna quest’ultimo; pertanto, è ragionevole ritenere che il duplicato della lettera di vettura attesti anche la presa in consegna del carico da parte del vettore. Non solo. La norma in esame assimila, quasi considerandole una “endiadi”, duplicato della lettera di vettura e ricevuta di carico, così confermandone la identità di funzioni.

Inoltre, laddove tali documenti siano privi della clausola “all’ordine” (di cui si dirà al seguente paragrafo), essi hanno natura di documenti di legittimazione di cui all’art. 2002 c.c., in tal modo agevolando il vettore nella identificazione del soggetto che può esercitare i diritti di cui al contratto di trasporto (43). Ciò non significa affermare che il vettore possa consegnare la merce a soggetto diverso dal destinatario della stessa quale risulta dal contratto di trasporto ovvero che lo stesso destinatario debba necessariamente presentare al vettore i predetti documenti per ottenere la riconsegna della merce (44): i documenti di legittimazione non sono titoli di credito e, pertanto, non attribuiscono al possessore la legittimazione *attiva* a pretendere la prestazione *ex art.* 1992, comma 1, c.c., né subordinano l’esercizio dei diritti nascenti dal rapporto fondamentale alla loro esibizione (45), ma si limitano ad

caso all’emissione del duplicato della lettera di vettura il valore dell’avvenuta ricezione delle merci”. Tale impostazione è stata poi ripresa da GRIGOLI, *Il trasporto*, in *Trattato dir. priv.* diretto da RESCIGNO, 11***, Torino, 1984, 765 e, più di recente, da ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 140-141.

(43) Cfr. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 644-646. Nello stesso senso GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, cit., 1160.

(44) Tali considerazioni sono svolte da ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 142 per negare la natura di documenti di legittimazione al duplicato della lettera di vettura e alla ricevuta di carico.

(45) Sul punto cfr. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 645, nota 55, il quale opportunamente richiama LIBONATI, *Titoli impropri e documenti di legittimazione*, in *Nvss. dig. it.*, XIX, Torino, 1973, 365 e MARTORANO, *Lineamenti generali dei titoli di credito e titoli cambiari*, Napoli, 1979, 97, laddove tali Autori sottolineano il fatto che l’esibizione del documento di legittimazione non sia indispensabile per l’esercizio del diritto da parte del portatore, potendo questi dimostrare altrimenti la titolarità del diritto stesso. Il che è certamente corretto in linea

attribuire "presuntivamente" al possessore una sorta di legittimazione *passiva* (in analogia a quanto previsto dall'art. 1992, comma 2, c.c.), consentendo così al debitore di liberarsi dalla propria obbligazione eseguendo in buona fede la prestazione in favore del possessore stesso (secondo il principio di cui all'art. 1189 c.c.), fermo restando che il debitore che ragionevolmente ritenga che la prestazione gli sia richiesta da un terzo estraneo al rapporto fondamentale non è tenuto ad eseguirla in favore del possessore del documento (46).

6. (Segue) L'inserimento della clausola "all'ordine" e la circolazione del duplicato della lettera di vettura e della ricevuta di carico come titoli di credito rappresentativi delle merci. Rinvio all'art. 1691 c.c.

Nei casi, invero rari nella pratica, nei quali il duplicato della lettera di vettura e la ricevuta di carico rechino la clausola "all'ordine" (47), tali documenti di trasporto assumono altresì la funzione di titoli di credito rappresentativi delle merci trasportate (48).

generale, ma trova un limite nell'ambito in esame con riguardo al diritto di contrordine, che il mittente — una volta emesso il duplicato della lettera di vettura o la ricevuta di carico — può esercitare soltanto subordinatamente all'esibizione dei predetti documenti al vettore ai sensi dell'art. 1685, comma 2, c.c. (sul punto v. *amplius* il commento agli artt. 1685-1686, § 3).

(46) Così per tutti GALGANO, *Dei titoli di credito — Art. 1992-2027*, in SCIALOJA-BRANCA, *Commentario cod. civ.* a cura di GALGANO, 3^a ed., Bologna-Roma, 2010, 210-211. Sulle differenze tra titoli di credito e documenti di legittimazione, specialmente sotto il profilo delle problematiche inerenti l'adempimento al possessore del documento, cfr. per tutti il sempre attuale lavoro di CHIOMENTI, *Il titolo di credito. Fattispecie e disciplina*, Milano, 1977, 497 ss., ove ampi richiami sul dibattito dottrinale in materia.

(47) Il limitato impiego nella pratica della clausola "all'ordine" è sottolineato, tra gli altri, da BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 639, nota 44 e testo corrispondente; CHIOMENTI, *Il titolo di credito*, cit., 219, nota 5; RESCIGNO (M.), *Titoli rappresentativi e circolazione delle merci*, Milano, 1992, 1-2, spec. nota 1, ove ulteriori riferimenti alla dottrina straniera.

(48) Così Cass., 15 febbraio 1982, n. 940, in *Giust. civ.*, 1982, 1572. In dottrina, la natura di titoli di credito del duplicato della lettera di vettura e della ricevuta di carico all'ordine è affermata in modo sostanzialmente pacifico: cfr., *ex multis*, ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, 2^a ed., Milano, 2008, 309; ASQUINI, voce

Di questa tematica pare opportuno trattare più estesamente nel commento all'art. 1691 c.c., cui pertanto si rinvia.

Trasporto di cose (contratto di), 584; BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, Torino, 2003, 149 ss.; CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, 2^a ed., Torino, 2009, 492 ss.; CHIOMENTI, *Il titolo di credito*, cit., 217 ss.; GALGANO, *Dei titoli di credito*, cit., 149; GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, cit., 1159; IACUANIELLO BRUGGI-PAOLUCCI, *Il contratto di trasporto*, in *Giur. sist. dir. civ. comm.* fondata da BIGIAVI, Torino, 1979, 288 ss.; PELLIZZI, *Principi di diritto cartolare*, Bologna, s.d., ma 1967, 158; GRIGOLI, *Il trasporto*, cit., 765-766; RESCIGNO (M.), *Titoli rappresentativi e circolazione delle merci*, cit., 1 ss. e spec. 27; ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 141-142.

DIRITTI DEL MITTENTE

Il mittente può sospendere il trasporto e chiedere la restituzione delle cose, ovvero ordinarne la consegna a un destinatario diverso da quello originariamente indicato o anche disporre diversamente, salvo l'obbligo di rimborsare le spese e di risarcire i danni derivanti dal contrordine.

Qualora dal vettore sia stato rilasciato al mittente un duplicato della lettera di vettura o una ricevuta di carico, il mittente non può disporre delle cose consegnate per il trasporto, se non esibisce al vettore il duplicato o la ricevuta per farvi annotare le nuove indicazioni. Queste devono essere sottoscritte dal vettore.

Il mittente non può disporre delle cose trasportate dal momento in cui esse sono passate a disposizione del destinatario.

IMPEDIMENTI E RITARDI
NELL'ESECUZIONE DEL TRASPORTO

Se l'inizio o la continuazione del trasporto sono impediti o soverchiamente ritardati per causa non imputabile al vettore, questi deve chiedere immediatamente istruzioni al mittente, provvedendo alla custodia delle cose consegnategli.

Se le circostanze rendono impossibile la richiesta di istruzioni al mittente o se le istruzioni non sono attuabili, il vettore può depositare le cose a norma dell'articolo 1514, o, se sono soggette a rapido deterioramento, può farle vendere a norma dell'articolo 1515. Il vettore deve informare prontamente il mittente del deposito o della vendita.

Il vettore ha diritto al rimborso delle spese. Se il trasporto è stato iniziato, egli ha diritto anche al pagamento del prezzo in proporzione del percorso compiuto, salvo che la interruzione del trasporto sia dovuta alla perdita totale delle cose derivante da caso fortuito.

SOMMARIO: 1. I poteri del mittente di incidere unilateralmente sul contratto di trasporto: diritti di contrordine *ex art. 1685*, comma 1, c.c. e istruzioni *ex art. 1686*, comma 1, c.c. — 2. I diritti di contrordine del mittente, la loro natura giuridica e le conseguenze derivanti dal loro esercizio. — 3. (*Segue*) I limiti all'esercizio dei diritti di contrordine da parte del mittente: documenti di trasporto e posizione del destinatario. — 4. Impedimenti e ritardi nell'esecuzione del trasporto: diritti e obblighi del vettore.

1. I poteri del mittente di incidere unilateralmente sul contratto di trasporto: diritti di contrordine *ex art. 1685*, comma 1, c.c. e istruzioni *ex art. 1686*, comma 1, c.c.

Il codice civile attribuisce al mittente poteri di incidere unilateralmente sul contratto di trasporto che non trovano corrispondenza in altri tipi contrattuali e che consentono di comprendere meglio gli assetti negoziali rilevanti nel presente contesto.

Si consideri al riguardo, *in primo luogo*, l'art. 1685, comma 1, c.c., il quale attribuisce al mittente diritti di contrordine di portata estremamente ampia e di tipologia diversificata. Come si vedrà meglio nel prosieguo, per effetto dell'esercizio di tali diritti di contrordine, il mittente può non solo modificare unilateralmente il contenuto del contratto di trasporto, ma addirittura recedere dallo stesso determinandone lo scioglimento.

In secondo luogo, l'art. 1686, comma 1, c.c., nel disciplinare le

ipotesi di impedimento o ritardo “soverchio” nell’esecuzione del trasporto dovute a causa non imputabile al vettore, prevede che in tali casi lo stesso vettore debba “*chiedere immediatamente istruzioni al mittente*”. Anche in queste situazioni, quindi, al mittente è pertanto rimesso il potere di disporre delle merci, incidendo altresì unilateralmente sui contenuti del contratto di trasporto.

Alla luce di quanto sopra, pare possibile evidenziare la centralità della figura del mittente rispetto alla configurazione e ai contenuti del contratto di trasporto. In modo ancora più marcato rispetto all’appaltante nel contratto di appalto, il mittente è, infatti, il “*dominus*” del contratto di trasporto, contratto che manifesta così il proprio “*carattere strumentale*”: insomma, il contratto di trasporto altro non è che un mezzo attraverso il quale si vuole primariamente assicurare al mittente la possibilità di disporre delle merci in conformità alle proprie specifiche esigenze (1).

La centralità della figura del mittente trova peraltro dei limiti. Tali limiti sono in primo luogo “contenutistici” e legati al fatto che i poteri di contrordine *ex art. 1685 c.c.* e le istruzioni *ex art. 1686, comma 1, c.c.* possono rilevare sempre che il loro esercizio da parte del mittente sia conforme alla buona fede e purché il mittente stesso indennizzi il (o risarcisca al) vettore i maggiori oneri subiti in conseguenza delle corrispondenti modifiche al contratto di trasporto.

Non solo.

Le diverse “esigenze” del mittente, naturalmente, consentono a questi di incidere sul contenuto del contratto di trasporto fino a che le merci non siano passate nella disponibilità del destinatario (ovvero finché il titolo di credito rappresentativo delle merci trasportate eventualmente emesso non abbia iniziato a circolare), il che rappresenta il limite per così dire “spazio-temporale” al potere del mittente di disporre delle merci stesse (2).

(1) Così GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, in *Enc. dir.*, XLIV, Milano, 1992, 1160-1161. Nello stesso senso si veda già VIVANTE, *Trattato di diritto commerciale*, IV, *Obbligazioni*, 5^a ed., Milano, 1926, 558, il quale — più in generale — si riferiva alla “*funzione ausiliaria*” del trasporto rispetto alle esigenze dell’economia commerciale e, in particolare, rispetto alle esigenze della produzione e del consumo.

(2) Al riguardo cfr. ancora VIVANTE, *Trattato di diritto commerciale*, cit., 557, il quale affermava che “*il mittente ha un diritto illimitato di disporre delle merci viaggianti finché questo diritto non passa al destinatario*”.

2. I diritti di contrordine del mittente, la loro natura giuridica e le conseguenze derivanti dal loro esercizio.

L'art. 1685, comma 1, c.c. attribuisce al mittente diritti di contrordine di diversa tipologia. In base a tale norma, infatti, il mittente — senza alcun vincolo di forma — può:

(a) “sospendere il trasporto e chiedere la restituzione delle cose”; ovvero

(b) “ordinare la consegna ad un destinatario diverso da quello originariamente indicato”; ovvero, infine,

(c) “disporre diversamente”.

La disomogeneità delle fattispecie considerate dalla norma non consente di configurare in maniera unitaria l'istituto in esame, il quale — in ogni caso — rappresenta un *naturale negotii*, come tale suscettibile di essere escluso dalle parti o rinunciato unilateralmente da parte del mittente (3). È in questo senso che pare preferibile utilizzare il plurale, e parlare quindi di “diritti” di contrordine, in luogo dell'espressione al singolare, comunemente usata dalla dottrina, che fa riferimento al “diritto” di contrordine (4).

Inoltre, mentre i poteri di ordinare la consegna ad un destinatario diverso o comunque di “disporre diversamente” delle merci (5) vanno inquadrati in uno speciale *ius variandi* attribuito al mittente e volto a consentire a quest'ultimo di incidere unilateralmente sul contenuto del contratto di trasporto, modificandolo a seconda delle esigenze del mittente (6), il diritto di sospendere il trasporto e

(3) Cfr. SCHLESINGER, *Poteri unilaterali di modificazione (“ius variandi”) del rapporto contrattuale*, in *Giur. comm.*, 1992, I, 22.

(4) Sostanzialmente nello stesso senso v. BUONOCORE, *Il contratto di trasporto*, Torino, 2005, 137, il quale, pur riferendosi al “diritto” di contrordine, lo intende quale formula riassuntiva di diversi “diritti”.

(5) Tali poteri comprendono anche la possibilità di modificare “*le disposizioni già impartite al vettore in ordine alle modalità di pagamento, da parte del destinatario, dei crediti da cui è gravata la cosa trasportata*”: così Cass., 25 maggio 1979, n. 3054, in *Mass. Giust. civ.*, 1979, 5.

(6) Secondo IANNUZZI, *Del trasporto*, in *Commentario cod. civ.* a cura di SCIALOJA-BRANCA, 2^a ed., Bologna-Roma, 1970, 127 ss., tale *ius variandi* troverebbe precisi limiti, non potendo spingersi a pretendere la riconsegna della merce ad un destinatario localizzato “*in un luogo non compreso nell'itinerario del viaggio*” originariamente pattuito o, addirittura, ad “*eseguire un trasporto diverso che, pur essendo materialmente eseguibile con i mezzi dell'impresa del vettore, esorbiti tuttavia completamente dalle previsioni*” contrattuali originarie. Invero, non sembra che si

chiedere la restituzione delle merci (7) rappresenta un'ipotesi di recesso "legale" esercitabile dal mittente e dotato di caratteristiche peculiari rispetto al recesso "convenzionale" di cui all'art. 1373 c.c. (8).

Tale recesso (a) può essere esercitato anche dopo che il contratto è già in corso di esecuzione, al pari di quanto previsto dall'art. 1671 c.c. con riguardo al recesso del committente dal contratto di appalto (9), e (b) obbliga il mittente al pagamento in favore del vettore di una specifica forma di "multa penitenziale", corrispondente al rimborso delle spese e al risarcimento dei danni derivanti dal contrordine.

Proprio la circostanza che il vettore abbia diritto di ricevere da parte del mittente il rimborso delle spese sostenute e il risarcimento

possano stabilire *a priori* i contenuti dello *ius variandi* del mittente, il quale comunque potrà essere considerato concretamente "esigibile" nel singolo caso considerato sulla base dei criteri di correttezza (art. 1175 c.c.) e di buona fede nell'esecuzione del contratto (art. 1375 c.c.), e ciò anche tenuto conto della regola finale di cui all'art. 1371 c.c.: così, *ex multis*, BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, 772; CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, 2^a ed., Torino, 2009, 478-479; RIGUZZI, *Il contratto di trasporto*, in BESSONE, *Trattato di diritto privato*, XIV, 2^a ed., Torino, 2006, 149 ss.; SILINGARDI, *Contratto di trasporto e diritti del destinatario*, Milano, 1980, 9 ss. e, da ultimo, ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto — Art. 1678-1702*, in SCIALOJA-BRANCA-GALGANO, *Commentario cod. civ.* a cura di DE NOVA, Bologna-Roma, 2014, 155.

(7) Correttamente IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 119, sottolinea che nel contesto della norma in esame la "sospensione" del trasporto non può essere considerata oggetto di una facoltà distinta rispetto a quella di chiedere la "restituzione" delle merci, non potendo interpretarsi l'espressione impiegata quale indicativa della mera possibilità per il mittente di differire temporalmente il trasporto (a tal fine rileva, invece, l'espressione "*disporre diversamente*").

(8) In senso conforme al testo cfr., *ex multis*, ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, in *Nvss. dig. it.*, XIX, Torino, 1973, 585 (il quale, invero, lo afferma implicitamente, laddove sottolinea che l'art. 1685 c.c. riproduce senza sostanziali varianti l'art. 396 c. comm., norma che attribuiva al mittente "*la più ampia facoltà di recesso*" dal contratto di trasporto: così Id., *Del contratto di trasporto*, in BOLAFFIO-ROCCO-VIVANTE, *Il codice del commercio commentato*, VI, 2, Torino, 1935, 212); BUONOCORE, *Il contratto di trasporto*, cit., 146; CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, cit., 477; GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, cit., 1160; RIGUZZI, *Il contratto di trasporto*, in BESSONE, *Trattato di diritto privato*, cit., 147 ss.

(9) *Contra* BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 768, secondo cui il mittente avrebbe diritto di sospendere il trasporto e chiedere la restituzione delle merci solo nel caso in cui "*il viaggio non sia ancora iniziato*".

dei danni, peraltro, ha indotto una parte della dottrina a negare la natura di recesso alla fattispecie in esame.

Al riguardo, è stato tra l'altro affermato che, se l'ordine di sospendere il trasporto e chiedere la restituzione delle merci fosse effettivamente un recesso, esso dovrebbe determinare lo scioglimento del rapporto con effetti *ex tunc* (non trovando applicazione alla *locatio operis* lo scioglimento con effetti *ex nunc* previsto dall'art. 1373, comma 2, c.c. con riguardo ai contratti di durata) e, in tal modo, non si giustificerebbe il permanere di un'obbligazione "corrispettiva" quale quella prevista in favore del vettore dall'ultimo periodo dell'art. 1685, comma 1, c.c. (10). In proposito — e a prescindere da ogni considerazione circa il fatto che ben potrebbe il legislatore aver previsto una specifica e "singolare" ipotesi di recesso *ex nunc* pur nell'ambito della *locatio operis* — pare peraltro sufficiente replicare che, come già sopra sottolineato, non si ha qui il permanere di un diritto al corrispettivo *per il trasporto* da parte del vettore, bensì il diritto di quest'ultimo ad ottenere il pagamento di una "multa penitenziale" (11), che rappresenta propriamente il corrispettivo *per il recesso* esercitato dal mittente e che, in base alla norma in esame, è uguale alle spese sostenute e ai danni patiti dal vettore (12).

Altra parte della dottrina, facendo riferimento al *wording* im-

(10) Così IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 119 ss.

(11) L'istituto della "multa penitenziale" è stato approfondito da una interessante sentenza della Suprema Corte, la quale ne ha sottolineato le differenze rispetto alla "caparra penitenziale" di cui all'art. 1386 c.c. e alla "caparra confirmatoria" di cui all'art. 1385 c.c., affermando, tra l'altro, che l'istituto in esame "*assolve alla sola finalità di indennizzare la controparte nell'ipotesi di esercizio dello ius poenitendi (...) da parte dell'altro contraente*" e non presuppone "*alcuna indagine sull'addebitabilità del recesso*": così Cass., 18 marzo 2010, n. 6558, in *DeJure*.

(12) La circostanza che l'esercizio dei diritti di contrordine sia accompagnato dal sorgere in capo al mittente di obbligazioni indennitarie e risarcitorie (v. *infra* note 14 e 15) consente di negare che tali diritti di contrordine rappresentino un'ipotesi di revoca della pattuizione a favore del terzo ai sensi dell'art. 1411 c.c. (in quest'ultimo senso v. SANTINI, *Il rifiuto del destinatario e la sua revoca nel contratto di trasporto*, in *Temi*, 1956, 239; IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 127): a prescindere da ogni riflessione circa la configurabilità del contratto di trasporto quale contratto a favore di terzo (su cui v. *infra* il commento all'art. 1689 c.c., spec. §§ 1 e 2), sembra dirimente evidenziare che — diversamente dal diritto di contrordine — il potere di revoca di cui all'art. 1411 c.c. è incondizionato ed esercitabile fino alla dichiarazione del terzo di volerne profittare, senza che sorgano obbligazioni di alcun tipo in capo allo stipulante.

piegato dall'ultimo periodo dell'art. 1685, comma 1, c.c. ha affermato che le conseguenze "risarcitorie" derivanti dall'esercizio del diritto di contrordine non possono spiegarsi con i principi del recesso, ma solo con quelli dell'inadempimento (13). La suggestione, pur autorevole, non pare peraltro potersi condividere. A prescindere dall'inquadramento del potere del mittente di sospendere il trasporto e chiedere la restituzione delle merci nell'istituto del recesso, è comunque dirimente considerare che la fattispecie in esame non può comunque essere ricondotta all'inadempimento contrattuale, essendo uno specifico diritto attribuito *ex lege* al mittente, il quale può legittimamente esercitarlo con il conseguente sorgere in capo a quest'ultimo di obbligazioni indennitarie (quanto alle spese) e risarcitorie (quanto ai danni) derivanti "da atto lecito" (14) (15).

(13) Così OPPO, *I contratti di durata*, in *Riv. dir. comm.*, 1943, I, 247.

(14) Cfr. Giud. Pace S. Anastasia, 25 giugno 2007, in *DeJure*, secondo cui "il mittente recedendo liberamente dal contratto di trasporto, non commette alcun illecito, poiché esercita una facoltà — classificabile fra gli atti leciti dannosi — attribuitagli dall'ordinamento giuridico. Orbene, se allora la facoltà concessa dal legislatore al mittente del contratto di trasporto, potrebbe essere classificata quale atto lecito dannoso, in quanto esplicitamente consentita da una norma (art. 1685 c.c.), e produce in capo al soggetto agente un obbligo di indennizzo, concettualmente diverso da quello di risarcimento, il quale ultimo si collega *ex se*, invece, ad un'attività illecita, come spiegare quanto il legislatore prescrive nella norma da ultimo citata ove espressamente prevede l'obbligo del mittente di risarcire anche i danni derivanti dal contrordine? (...) A parere di chi scrive, avendo escluso, per quanto sinora detto, che il diritto di recesso sia un atto illecito a cui ricollegare l'obbligo del risarcimento, il suo fondamento va piuttosto ricercato nell'attribuzione legislativa di uno *ius se poenitendi* al mittente, si tratta, perciò, di un'obbligazione *ex lege*, infatti il legislatore collega ad un atto che esso stesso autorizza e che si compie, perciò, *de iure*, la sanzione delle rifusioni e del risarcimento danni. In definitiva, all'efficacia estintiva immediata del recesso per libera scelta discrezionale di una parte, segue un obbligo di risarcimento del danno a carico della stessa, come compensazione economica riservata alla controparte per aver dovuto subire un potere unilaterale negativo, senza aver potuto concorrere alla relativa determinazione e senza aver potuto ottenere l'utilità programmata nel negozio giuridico stipulato".

(15) La configurazione degli obblighi indennitari e risarcitori del mittente *ex art.* 1685, comma 1, ultimo periodo, c.c. quali obbligazioni *ex lege* derivanti da "atto lecito" pare corretta anche con riguardo all'esercizio degli altri diritti di contrordine previsti dalla norma in esame (i.e. ordine di consegnare le merci ad un destinatario diverso da quello originariamente indicato e ordine di disporre diversamente delle merci).

Fermo quanto sopra, le obbligazioni indennitarie e risarcitorie previste dall'ultimo periodo dell'art. 1685, comma 1, c.c. rappresentano la contropartita del diritto del mittente di disporre delle merci durante il trasporto rispetto all'aspettativa del vettore di eseguire il programma contrattuale originariamente fissato, ottenendo così il relativo profitto. Le predette obbligazioni sono estremamente ampie e sono volte a "neutralizzare" tutti gli effetti negativi che possono gravare sul vettore a seguito dell'esercizio dei diritti di contrordine: è così che il vettore verrà indennizzato di tutte le spese sopportate per avere approntato il trasporto (e ciò anche nel caso in cui esso venga cancellato), nonché risarcito tanto a titolo di "danno emergente", quanto di "lucro cessante", e ciò secondo i principi generali in materia (16). In quest'ultimo senso, non mi pare che il vettore abbia sempre e in ogni caso diritto a ottenere il pagamento del corrispettivo originario: in caso di recesso del mittente prima della partenza, se gli venisse riconosciuto l'intero corrispettivo, il vettore si troverebbe infatti a conseguire un indebito arricchimento; analogamente, nel caso in cui sia ordinato un mutamento di tragitto che renda lo stesso più breve, il nolo dovrebbe essere ridotto proporzionalmente, fermo restando l'obbligo di rimborso delle spese e del lucro cessante (per tale intendendosi la "marginalità" spettante al vettore per il trasporto originariamente previsto) (17).

3. (Segue) I limiti all'esercizio dei diritti di contrordine da parte del mittente: documenti di trasporto e posizione del destinatario.

Il secondo comma dell'art. 1685 c.c. prevede che, nel caso in cui il trasporto sia documentato dal duplicato della lettera di vettura o dalla ricevuta di carico, l'esercizio del diritto di contrordine sia condizionato alla esibizione al vettore di tali documenti al fine di farvi annotare e sottoscrivere le nuove indicazioni. Per effetto di tale disposizione, il mittente si trova gravato da un onere di esibizione al

(16) Cfr. IACUANIELLO BRUGGI-PAOLUCCI, *Il contratto di trasporto*, in *Giur. sist. dir. civ. comm.* fondata da BIGIAMI, Torino, 1979, 298-299.

(17) In questo senso cfr. CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, cit., 479, nota 29.

fine di disporre della merce durante il trasporto, mentre il vettore, prima di dar corso al contrordine, è a sua volta gravato da un duplice obbligo, consistente nel dover pretendere l'esibizione dei documenti (18), nonché nel dover annotare sugli stessi documenti le nuove indicazioni, apponendovi la propria sottoscrizione (19).

La *ratio* della norma consiste nella tutela di tutti i soggetti che ripongono un qualche affidamento sul contenuto dei documenti di trasporto ivi menzionati. In questo senso, più specificamente, la norma tutela il vettore rispetto ad eventuali "ripensamenti" del mittente circa la possibilità di impartire il contrordine solo verbalmente (20). Non solo. La norma tutela altresì l'affidamento del destinatario cui siano stati consegnati dal mittente i documenti di trasporto dal pericolo che il mittente negozi con altri soggetti la merce mutandone la destinazione: il destinatario in possesso del duplicato della lettera di vettura o della ricevuta di carico, infatti, è garantito circa il fatto che, in forza della disposizione in esame, al mittente sarà evidentemente precluso disporre della merce senza il proprio consenso (21). Questo aspetto è ovviamente centrale (e può trovare soluzione grazie al meccanismo di cui alla norma in esame) nell'ipotesi — riguardante invero la stragrande maggioranza dei casi — ove il contratto di trasporto si innesta in una operazione di vendita "a distanza" e dove viene in rilievo l'interesse del destinatario-compratore ad acquisire il potere di disposizione delle merci in un momento coincidente con il pagamento delle stesse merci al mittente-venditore, facendo così emergere la necessità di far

(18) Cfr. GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, cit., 1160, i quali sottolineano che il vettore che esegua un contrordine senza pretendere l'esibizione del duplicato della lettera di vettura o della ricevuta di carico può essere chiamato a rispondere contrattualmente nei confronti del destinatario.

(19) La sottoscrizione del vettore è un obbligo di quest'ultimo e, pur non essendo necessario il consenso del vettore perché il diritto di contrordine sia validamente esercitato dal mittente, tale sottoscrizione rappresenta una condizione di efficacia dello stesso diritto di contrordine: così ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 157, i quali correttamente sottolineano altresì che il rifiuto del vettore di sottoscrivere le nuove indicazioni rappresenta un inadempimento dello stesso al contratto di trasporto.

(20) Così IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 132.

(21) Sul punto v. per tutti ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, cit., 584.

contestualmente cessare il potere di disposizione sulle merci di quest'ultimo soggetto (22).

Il terzo comma dell'art. 1685 c.c. prevede un ulteriore limite all'esercizio del diritto di contrordine da parte del mittente, stabilendo che questi non possa disporre delle cose trasportate “*dal momento in cui esse sono passate a disposizione del destinatario*”. Al riguardo occorre distinguere (a) l'ipotesi in cui il trasporto sia documentato da duplicato della lettera di vettura o da ricevuta di carico emessi “all'ordine” (b) dagli altri casi (nei quali il trasporto non è documentato da un titolo di credito rappresentativo delle merci).

Nella prima ipotesi l'emissione del titolo di credito rappresentativo determina automaticamente in capo al suo legittimo possessore il diritto di disporre delle merci stesse, nonché l'acquisto di tutti i diritti nascenti dal contratto di trasporto (23), con la conseguenza che, relativamente al diritto di contrordine di cui alla norma in esame, non ha senso distinguere tra il momento in cui tale diritto spetta al mittente e quello in cui esso spetta al destinatario, poiché è sempre e comunque il possessore del titolo l'unico soggetto legittimato ad esercitarlo (24).

Negli altri casi, invece, per verificare quando il mittente cessa di poter esercitare il diritto di contrordine, occorre fare riferimento all'art. 1689 c.c. (25). Quest'ultima norma, in realtà, non stabilisce il “*momento in cui [le merci] sono passate a disposizione del destinatario*”, bensì distingue:

(a) il *momento* in cui i diritti nascenti dal contratto di trasporto spettano al destinatario, che coincide con il momento in cui, arrivate le merci a destinazione o scaduto il termine entro cui esse sarebbero dovute arrivare, il destinatario ne richiede la riconsegna al vettore (primo comma dell'art. 1689 c.c.),

(22) Sul punto cfr. per tutti LOPEZ DE GONZALO, *L'obbligazione di consegna nella vendita marittima*, Milano, 1997, spec. 64 ss. e 148 ss. Più in generale, sul fatto che l'esercizio del diritto di contrordine possa determinare inadempimento del contratto di vendita a distanza cui è collegato il trasporto v. per tutti RUBINO, *La compravendita*, rist. 2^a ed., Milano, 1971, 528, nota 17-bis, cui *adde* LUMINOSO, *La vendita*, Milano, 2014, 342.

(23) V. *infra*, il commento all'art. 1691, § 1.

(24) Nello stesso senso cfr. ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 159-160, i quali, opportunamente, richiamano gli insegnamenti di ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, cit., 585.

(25) Su tale norma v. *amplius* il relativo commento *infra*.

(b) dal momento in cui il destinatario può esercitare i diritti nascenti dal contratto di trasporto, che è successivo al pagamento al vettore degli (eventuali) crediti derivanti dal trasporto e degli assegni di cui le merci sono (eventualmente) gravate (secondo comma dell'art. 1689 c.c.).

Alla luce di quanto sopra, pare ragionevole ritenere che il diritto di contrordine può essere esercitato dal mittente sino al momento in cui il destinatario non abbia facoltà di chiedere la riconsegna delle merci, poiché è a partire da tale momento che le merci sono evidentemente “a disposizione” dello stesso destinatario, essendo irrilevante che quest'ultimo — in concreto — non chieda effettivamente la riconsegna ovvero non adempia agli oneri di pagamento di cui al secondo comma dell'art. 1689 c.c. (26). Tale conclusione trova conforto a livello sistematico in quanto, in caso di mancata richiesta di riconsegna da parte del destinatario, l'ordinamento ha inteso assegnare al mittente diritti di disposizione delle merci trasportate attraverso l'art. 1690, comma 1, c.c., il che dimostra che in tale momento il mittente stesso ha certamente cessato di essere titolare dei diritti di contrordine di cui all'art. 1685 c.c. (nonché dei poteri di disposizione sulle merci di cui all'art. 1686 c.c. (27)) (28). Non solo. Il mancato pagamento delle spese e dei diritti connessi al trasporto è un onere gravante sul destinatario (che è già titolare dei diritti nascenti dal contratto di trasporto e che ha, quindi, già la

(26) *Contra v. peraltro* Cass., 4 ottobre 1991, n. 10392, in *DeJure*, secondo cui “anche dopo l'arrivo della cosa a destinazione, effettivo o legale, fino a quando il destinatario non chiede la riconsegna, il diritto di disposizione del carico di fronte al vettore resta al mittente, trasferendosi al destinatario unitamente a tutti i diritti nascenti dal contratto solo dal momento in cui questi abbia avuto, a seguito di detta richiesta, ricezione della merce”. Nello stesso senso v., *ex multis*, Cass., 24 febbraio 1954, n. 532, in *Riv. giur. circolaz. e traspr.*, 1954, 72; Cass., 31 maggio 1957, n. 2014, *ibidem*, 1957, 905; e, più di recente, App. Milano, 5 ottobre 1999, in *I Contratti*, 2000, 825.

(27) Prova di quest'ultima circostanza è data dal richiamo compiuto dall'art. 1690, comma 1, c.c. all'art. 1686 c.c., altrimenti non applicabile alla fattispecie.

(28) La maggioranza della dottrina ritiene peraltro che il mittente cessi di poter esercitare i diritti di contrordine soltanto dopo che il destinatario ha effettivamente richiesto la consegna della merce poiché — si afferma — che è “da questo momento, e solo da questo momento, [che] il mittente viene privato della facoltà di disporre del contratto di trasporto”: così GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, cit., 1163, cui *adde*, *ex multis*, ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, cit., 588; BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 769; IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 134.

“disponibilità” delle merci), cui è subordinato l'esercizio degli stessi diritti nascenti dal contratto di trasporto; la mancata soddisfazione di tale onere non fa peraltro sì che il mittente possa esercitare diritti di contrordine, prevedendo in tale caso l'ordinamento il rimedio di cui all'art. 1690, comma 2, c.c. (29).

Insomma, il momento in cui il mittente cessa di poter disporre delle merci esercitando i propri diritti di contrordine non coincide con il momento in cui il destinatario può effettivamente esercitare i diritti nascenti dal contratto di trasporto, ma è anticipato al momento in cui il destinatario ha facoltà di chiedere la riconsegna delle merci al vettore (per l'essere le merci arrivate a destinazione o perché è scaduto il termine di consegna), e ciò perché è da questo momento che il destinatario stesso ha la possibilità di disporre delle merci stesse, con la conseguenza — logica prima che giuridica — che non avrebbe senso a questo punto che il mittente potesse disporre anch'egli delle merci. Ciò, peraltro, non determina alcuna situazione di “*impasse*”, in quanto, nel caso in cui il destinatario non richieda la riconsegna delle merci ovvero non paghi i crediti derivanti dal trasporto o gli assegni gravanti sulle merci, i poteri di disposizione sulle merci verranno esercitati dal mittente ai sensi dell'art. 1690 c.c., senza peraltro che torni in rilievo la disciplina dei diritti di contrordine.

La circostanza che i diritti di contrordine del mittente si estinguano con il momento dell'arrivo delle merci a destinazione (o, comunque, con la scadenza del termine di consegna), inoltre, consente altresì di negare che il destinatario — una volta assolti gli oneri di cui all'art. 1689, comma 2, c.c. — abbia a sua volta diritto ad esercitare il contrordine (30), e ciò non tanto perché la posizione del vettore ne risulterebbe “troppo aggravata” (31), bensì perché — in quanto tale — il destinatario ha soltanto diritto ad ottenere la consegna delle merci e non anche a modificare il contenuto del

(29) Nel senso che il diritto di contrordine cessa di poter esercitato da parte del mittente soltanto con il pagamento da parte del destinatario degli oneri di cui al secondo comma dell'art. 1689 c.c., perché solo da tale momento il destinatario stesso avrebbe effettivamente la disponibilità delle merci, cfr. ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 169 ss., che riprendono le considerazioni svolte in merito da SILINGARDI, *Contratto di trasporto e diritti del destinatario*, cit., 63 ss.

(30) *Contra*, nel senso che i diritti di contrordine spettano anche al destinatario, cfr. per tutti IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 173.

(31) Questa era la posizione espressa sul punto da SILINGARDI, *Contratto di trasporto e diritti del destinatario*, cit., 12.

contratto di trasporto (32), e perché sarebbe comunque contrario al canone della buona fede che i diritti di contrordine possano essere esercitati quando le merci sono già (o dovrebbero essere, per scadenza del termine) in fase di consegna e, pertanto, quando l'operazione di trasporto si è di fatto conclusa (33).

4. Impedimenti e ritardi nell'esecuzione del trasporto: diritti e obblighi del vettore.

L'art. 1686 c.c. detta la disciplina relativa agli impedimenti e ritardi nell'esecuzione del trasporto, per tali intendendosi i fatti non imputabili al vettore (34), sopravvenuti dopo la conclusione del contratto di trasporto e la consegna delle merci al vettore, che impediscono l'inizio o la continuazione del trasporto stesso o ne determinano il "soverchio ritardo" (35). Si tratta di eventi che, pur non rendendo "oggettivamente impossibile" la prestazione del vettore (36), la impediscono o la ritardano — o comunque la rendono non esigibile — per cause che non rientrano nel perimetro dell'area

(32) Tale aspetto è sottolineato da ASQUINI, *Del trasporto*, in *Commentario cod. civ.* diretto da D'AMELIO, Firenze, 1947, 409 ss. e, implicitamente, ripreso da Trib. Roma, 16 novembre 2004, in *I Contratti*, 2005, 1014.

(33) Sul punto si vedano anche le osservazioni di ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 181 circa il fatto che la *ratio* sottesa al diritto di contrordine sarebbe la tutela dell'interesse del mittente alla destinazione delle cose "viaggianti" (e quindi non ancora in fase di consegna).

(34) Come sottolinea ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, cit., 587, secondo i principi generali in tema di responsabilità contrattuale, della non imputabilità al vettore degli impedimenti e ritardi nell'esecuzione del trasporto dovrà fornire la prova il vettore stesso.

(35) Mi pare che il "soverchio ritardo" cui fa riferimento l'art. 1686 c.c. sia sostanzialmente assimilabile al ritardo da cui discende l'impossibilità definitiva della prestazione ai sensi dell'art. 1256, comma 2, c.c. ovvero al ritardo determinante la c.d. "frustration" del contratto negli ordinamenti di *common law* (a quest'ultimo riguardo cfr. per tutti CHITTY, *On contracts*, 32^a ed., London, 2015, ch. 23, nonché, nella dottrina italiana, BOI, *Gli impedimenti all'esecuzione del contratto di trasporto marittimo*, Milano, 1990, 149 ss.).

(36) Ovviamente, peraltro, anche gli impedimenti da cui discenda la "oggettiva impossibilità" della prestazione per causa non imputabile al vettore rientrano nell'ambito di applicazione della norma in esame, la quale, come si vedrà nel prosieguo, rappresenta disciplina speciale rispetto ai principi generali fissati dagli artt. 1256 e 1463 ss. c.c.

di rischio contrattuale del vettore stesso e che, inoltre, non sono riconducibili a inadempimenti del mittente agli obblighi di cui all'art. 1683 c.c. o a condotte del destinatario rilevanti ai sensi dell'art. 1690 c.c.. Si tratta, nella stragrande maggioranza dei casi, di ipotesi di "forza maggiore" o di "caso fortuito", nonché di atti impeditivi del trasporto posti in essere da terzi ovvero disposti da autorità giudiziarie, amministrative, doganali, o sanitarie, atti eventualmente derivanti anche da vizi delle merci (si pensi, ad esempio, a un provvedimento di "quarantena" disposto dall'autorità sanitaria per infestazione delle merci da parte di parassiti).

In tali ipotesi, ai sensi del primo comma della norma in esame, il vettore — fermi i propri obblighi di custodia delle merci — deve chiedere immediatamente istruzioni al mittente, al quale spetta il diritto di disporre delle merci stesse, all'uopo potendo incidere unilateralmente sul contratto di trasporto, sia nel senso di modificarne i contenuti sia nel senso di recedere dallo stesso, chiedendo — ove possibile — la restituzione delle merci (e cioè, di fatto, esercitando diritti analoghi a quelli di contrordine di cui all'art. 1685 c.c. (37)).

Il vettore sarà pertanto responsabile per i danni derivanti alle merci dall'inadempimento all'obbligo di chiedere istruzioni al mittente ovvero all'obbligo di conformarsi a tali istruzioni, e ciò — secondo quanto previsto dall'art. 1686, comma 2, c.c. — a meno che la richiesta di istruzioni sia oggettivamente impossibile ovvero se le istruzioni del mittente siano oggettivamente non attuabili (o, comunque, se tali istruzioni siano non esigibili da parte del vettore alla stregua del canone della buona fede nell'esecuzione del contratto di trasporto (38)); in questi casi, il vettore potrà liberarsi del proprio obbligo di custodia delle merci depositando le stesse ai sensi dell'art. 1514 c.c. ovvero, se le merci sono deteriorabili, facendo vendere le

(37) Nello stesso senso CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, *La disciplina contrattuale*, Milano, 2^a ed., 2012, 258.

(38) In senso analogo v. IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 141. Sul punto, correttamente, GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, cit., 1161, evidenziano che, ove l'impedimento sia costituito da un *factum principis* (quale, ad esempio, un sequestro penale delle merci oggetto del trasporto), il vettore sarà necessariamente liberato dagli obblighi conseguenti al contratto di trasporto con obbligo di sola informativa al mittente del provvedimento intervenuto, restando viceversa esclusa la facoltà del mittente di impartire disposizioni che comunque possano comportare una violazione dei provvedimenti impartiti dalle autorità.

stesse ai sensi dell'art. 1515 c.c., in ogni caso informando prontamente il mittente del deposito o della vendita.

Ai sensi del terzo comma dell'art. 1686 c.c., a fronte dell'assolvimento degli obblighi sopra riportati, il vettore ha diritto al rimborso delle spese sopportate e, in caso di impedimenti/ritardi "soverchi" che sopravvengano dopo che il trasporto è già iniziato, ha diritto anche al pagamento del corrispettivo del trasporto in proporzione al percorso compiuto, e ciò salva l'ipotesi in cui il trasporto si sia interrotto per perdita totale delle merci derivante da caso fortuito (nel qual caso è prevista la risoluzione *ex tunc* del contratto di trasporto).

Alla luce di quanto sopra, risulta evidente che, nel caso gli impedimenti/il soverchio ritardo determinino l'impossibilità della prestazione di trasporto in ipotesi diverse dalla perdita totale delle merci dovuta a fortuito, l'art. 1686 c.c. comporta due significative deroghe ai principi generali del diritto delle obbligazioni.

In primo luogo, la norma in esame non prevede l'automatica estinzione delle obbligazioni del vettore o l'automatica risoluzione del contratto di trasporto. In deroga, rispettivamente, a quanto previsto dagli artt. 1256 e 1463 c.c., l'art. 1686 c.c. prevede invece *non solo* il perdurare dell'obbligazione di custodia in capo al vettore, *ma anche* il sorgere in capo a quest'ultimo di specifici obblighi informativi, cui corrispondono diritti di disposizione da parte del mittente, a sua volta obbligato al pagamento delle spese sopportate dal vettore, nonché — se del caso — del corrispettivo per la tratta di trasporto eventualmente già eseguita al momento del sopravvenuto impedimento/ritardo soverchio. Inoltre, nel caso in cui l'adempimento dei predetti obblighi informativi sia impossibile ovvero nel caso in cui le istruzioni del mittente non siano attuabili, gli obblighi di trasporto/custodia del vettore "*si trasformano*" nell'obbligazione di depositare le merci ai sensi dell'art. 1514 c.c. o di vendere all'incanto queste ultime (se deperibili) ai sensi dell'art. 1515 c.c. (39). Insomma, a parte il caso della perdita totale del carico dovuta a fortuito, nessuna ipotesi estintiva/risolutiva è contemplata dalla norma in esame quale rimedio rispetto all'insorgenza di impedimenti al trasporto (40).

(39) Così BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 717.

(40) Nello stesso senso cfr. ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 186 ss., cui *adde* GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, cit., 1161 e RIGUZZI, *Il contratto di trasporto*, cit., 153. Si esprimono invece nel senso che l'art.

In secondo luogo, l'art. 1686 c.c. alloca sul mittente il rischio dell'impossibilità della prestazione di trasporto. In radicale deroga all'art. 1463 c.c., il terzo comma dell'art. 1686 c.c. prevede infatti che il mittente sia tenuto al rimborso delle spese incontrate dal vettore (per carico, custodia, richiesta di istruzioni, etc.), nonché, in caso di trasporto già iniziato, anche al pagamento del prezzo del trasporto corrispondente al percorso già compiuto, e ciò a prescindere da qualsivoglia valutazione circa l'utilità per il mittente di ricevere la prestazione parziale (in quest'ultimo senso, in deroga all'art. 1464 c.c. e difformemente da quanto previsto in tema di trasporto marittimo di cose dall'art. 429 c. nav., e in tema di appalto e di lavoro autonomo, rispettivamente, dagli artt. 1672 e 2228 c.c. (41)).

Come sopra anticipato, i principi generali in tema di impossibilità sopravvenuta della prestazione trovano invece applicazione in caso di interruzione del trasporto per perdita totale delle merci derivante da caso fortuito. In tale ipotesi, infatti, il contratto di trasporto si risolve automaticamente con effetti *ex tunc*, con la conseguenza che il mittente sopporta gli oneri conseguenti alla perdita delle merci, mentre il vettore perde il diritto alla percezione del compenso per il trasporto, che — se già anticipato — questi deve restituire.

Anche alla luce di quanto da ultimo indicato, è possibile comprendere come la *ratio* dell'art. 1686 c.c. sia propriamente quella di rappresentare uno strumento volto alla conservazione del contratto di trasporto, e ciò fino al limite della perdita totale delle merci. Fatta salva quest'ultima ipotesi (ove è evidente l'inutilità residua del contratto di trasporto e la conseguente applicazione dei rimedi estintivi/risolutori dello stesso previsti in generale dall'ordinamento), la norma in esame opera nel senso di mantenere in vita i reciproci obblighi delle parti del contratto di trasporto, sostanzialmente "bilanciando" la sopravvivenza dei diritti di disposizione delle merci in capo al mittente e dei corrispondenti obblighi di informativa/custodia/trasporto del vettore, con il permanere dei diritti del vettore stesso di pretendere dal mittente il rimborso delle spese e il pagamento del prezzo del trasporto.

1686 c.c. attribuirebbe al mittente il potere di determinare la risoluzione del contratto, tra gli altri, BUONOCORE, *Il contratto di trasporto*, cit., 148; IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 141; SILINGARDI, *Esecuzione del contratto*, in Id. (cur.), *Il contratto di trasporto*, Milano, 1997, 639.

(41) Tale aspetto è opportunamente sottolineato da IACUANIELLO BRUGGI-PAOLUCCI, *Il contratto di trasporto*, cit., 305.

RICONSEGNA DELLE MERCI

Il vettore deve mettere le cose trasportate a disposizione del destinatario nel luogo, nel termine e con le modalità indicati dal contratto o, in mancanza, dagli usi.

Se la riconsegna non deve eseguirsi presso il destinatario, il vettore deve dargli prontamente avviso dell'arrivo delle cose trasportate.

Se dal mittente è stata rilasciata una lettera di vettura, il vettore deve esibirla al destinatario.

ART. **1688**

TERMINE DI RESA

Il termine di resa, quando sono indicati più termini parziali, è determinato dalla somma di questi.

SOMMARIO: 1. Il momento estintivo delle obbligazioni del vettore: la riconsegna delle merci al destinatario come fattispecie “a formazione progressiva”. — 2. Il luogo, il termine e le modalità della messa a disposizione delle merci. L’(eventuale) avviso di arrivo. — 3. L’esibizione della lettera di vettura.

1. Il momento estintivo delle obbligazioni del vettore: la riconsegna delle merci al destinatario come fattispecie “a formazione progressiva”.

La fase della riconsegna delle merci al destinatario rappresenta l’ultima parte del trasporto e quella in cui si concreta infine l’adempimento all’(articolato) obbligo “di risultato” assunto da parte del vettore con il contratto di trasporto (1). Per effetto della riconsegna delle merci, pertanto, il vettore estingue in via soddisfattiva le proprie obbligazioni nascenti dal contratto di trasporto, liberandosi così anche dalle obbligazioni relative alla custodia delle merci (2). Da

(1) Tale obbligo è, appunto, “articolato” in quanto comprende ovviamente anche la fase del trasferimento delle merci, che non rappresenta un mero “atto preparatorio” della riconsegna, ma concreta anch’esso l’adempimento del vettore al contratto di trasporto.

(2) Nel medesimo senso cfr. da ultimo ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto* — Art. 1678-1702, in SCIALOJA-BRANCA-GALGANO, *Commentario cod. civ.* a cura di DE NOVA, Bologna-Roma, 2014, 201 e ivi richiami conformi alla dottrina meno recente.

tale momento il vettore non risponde più per eventuali perdite o danni subiti dalle merci e da tale momento decorre il termine di prescrizione di cui all'art. 2951, comma 3, c.c., ovvero — in difetto di riserve e fermo quanto previsto all'art. 1698 c.c. (3) — si estinguono le azioni derivanti dal contratto di trasporto.

È quindi fondamentale stabilire il momento in cui *effettivamente* si perfeziona la riconsegna. Il codice civile, peraltro, non chiarisce esplicitamente tale aspetto, limitandosi a prevedere nella norma in esame tre diversi obblighi che il vettore è tenuto ad adempiere durante la fase di riconsegna, precisamente:

(a) l'obbligo di mettere le merci trasportate a disposizione del destinatario presso il luogo di consegna, nel termine e con le modalità stabiliti dal contratto o, in mancanza, dagli usi;

(b) l'(eventuale) obbligo di avviso al destinatario in caso di consegna da effettuarsi in luogo diverso dal domicilio dello stesso destinatario;

(c) l'obbligo di esibire al destinatario la lettera di vettura eventualmente emessa in relazione al trasporto.

L'adempimento dei predetti obblighi (sui quali ci soffermeremo nel dettaglio nel prosieguo) è certamente prodromico (e necessario) al perfezionamento della riconsegna, ma non la esaurisce, richiedendo la riconsegna anche la cooperazione del destinatario. Come affermato dalla prevalente giurisprudenza e dottrina, infatti, la riconsegna ha luogo con il trasferimento della detenzione delle merci dal vettore al destinatario e la contestuale ricezione da parte di quest'ultimo delle merci stesse (4). Le concrete modalità di tale "*traditio*" dipendono da quanto eventualmente previsto dal contratto di trasporto (e possono ovviamente assumere modalità e forme diversificate (5)), ma — salvo diverso accordo delle parti — in base alla disciplina in esame non appare sufficiente a perfezionare la riconsegna la mera messa a disposizione delle merci presso il

(3) V. al riguardo *infra* il relativo commento.

(4) Così, *ex multis*, in giurisprudenza, Cass., 31 ottobre 2014, n. 23173, in *Diritto e giustizia*, 2014; Cass., 10 giugno 1999, n. 5700, in *Dir. mar.*, 2001, 725; Cass., 7 marzo 1981, n. 1288, in *Giur. it.*, 1982, I-1, 1613; Cass., 31 marzo 1969, n. 1070, *ibidem*, 1970, I-1, 968; Cass., 30 maggio 1967, n. 1205, in *Foro it.*, 1967, I, 1, 2402; in dottrina, BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, Torino, 2003, 154; CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, 2^a ed., Torino, 2009, 484; IANNUZZI, *Del trasporto*, in *Commentario cod. civ.* a cura di SCIALOJA-BRANCA, 2^a ed., Bologna-Roma, 1970, 147 ss.; ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 202 ss.

(5) Sul punto v. *infra*, § 2.

domicilio del destinatario o l'avviso a quest'ultimo circa l'arrivo delle stesse merci in luogo diverso da tale domicilio (6).

Tale conclusione si desume a livello sistematico dall'art. 1690 c.c., il quale, nel fornire al vettore i rimedi rispetto ad eventuali impedimenti alla riconsegna derivanti da fatti del destinatario, tra l'altro, prevede il permanere delle obbligazioni del vettore *sia* in caso di irreperibilità del destinatario, *sia* in caso di rifiuto o ritardo da parte di quest'ultimo a chiedere la riconsegna, *sia* in caso di ritardo del destinatario stesso “*a ricevere le cose trasportate*”. Alla luce di ciò e, in particolare, alla luce di quanto da ultimo indicato, è evidente che, finché non vi è stata la “ricezione” delle cose trasportate da parte del destinatario, non si completa la riconsegna e il vettore non è liberato dalle proprie obbligazioni (7).

La riconsegna delle merci si configura pertanto come una fattispecie “a formazione progressiva”, dove concorrono sia atti del vettore, sia atti del destinatario. E ciò fermo restando che il mancato compimento degli atti di cooperazione del destinatario non determina alcun “*impasse*” nell'esecuzione da parte del vettore degli obblighi terminali del contratto di trasporto, avendo l'ordinamento apprestato i rimedi di cui all'art. 1690 c.c. al fine di consentire comunque la liberazione del vettore.

2. Il luogo, il termine e le modalità della messa a disposizione delle merci. L'(eventuale) avviso di arrivo.

L'art. 1687, comma 1, c.c. prevede l'obbligo del vettore di mettere le merci trasportate a disposizione del destinatario presso il luogo di consegna, nel termine e con le modalità stabiliti dal contratto o, in mancanza, dagli usi.

Per effetto della norma in esame il contenuto dell'obbligazione del vettore dipende primariamente dalla volontà delle parti, le

(6) In senso difforme cfr. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto*, in BESSONE, *Trattato di diritto privato*, XIV, 2^a ed., Torino, 2006, 156, secondo cui con la messa a disposizione delle merci al destinatario si perfezionerebbe l'obbligo finale del vettore. Nello stesso senso sembrerebbe orientato un isolato precedente del Trib. Genova, 12 novembre 1949, in *Riv. dir. nav.*, 1950, II, 287, ove è stato affermato che la riconsegna si ha quando “*il destinatario è posto nella condizione, nella possibilità di prendere contatto con la propria partita di merci*”.

(7) Nel medesimo senso cfr. ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 203.

lacune della quale possono peraltro essere supplite dagli usi vigenti nel luogo dove deve essere effettuata la riconsegna (8).

Il luogo di consegna normalmente è stabilito nel contratto e risulta dai documenti emessi in occasione del trasporto. A tal riguardo potranno anche venire in rilievo le clausole di consegna elaborate dalla Camera di Commercio Internazionale (c.d. “*Inco-terms*”) con riferimento alle vendite a distanza interne e internazionali (9). Il luogo di consegna, in ogni caso, rappresenta un’indicazione che il mittente deve obbligatoriamente fornire al vettore prima dell’inizio dell’esecuzione del trasporto ai sensi dell’art. 1683 c.c. (10), e ciò ferma la possibilità per il mittente stesso di modificare unilateralmente il luogo di consegna in forza dei diritti di contrordine di cui all’art. 1685 c.c. (11). Anche un’indicazione generica (ad esempio, l’indicazione di una città, senza ulteriori specificazioni) pare sufficiente, essendo applicabile anche nel contesto in esame il principio generale di cui all’art. 1182, comma 4, c.c. e, pertanto, potendo la consegna essere eseguita presso il domicilio (*rectius*, la sede) del vettore nel luogo di destinazione (12).

Fermo quanto sopra, il luogo di consegna può essere localizzato presso il destinatario (13) oppure presso un terzo indicato dal destinatario (quale, ad esempio, un operatore di logistica dotato di magazzini di stoccaggio e legato al destinatario da un contratto di *outsourcing* di servizi logistici). In tutti i casi in cui le merci debbano essere consegnate in un luogo diverso dal domicilio (o dalla sede) del destinatario o di un rappresentante dello stesso destinatario, il vettore deve dare “*prontamente*” avviso al destinatario stesso circa l’arrivo delle cose trasportate ai sensi dell’art. 1687, comma 2, c.c. (14). La norma non prevede particolari requisiti di forma per

(8) In argomento cfr. MAZZONI-SILINGARDI, *Gli usi in materia di trasporto*, Torino, 1993, *passim*.

(9) Sul punto cfr. l’attenta analisi di LOPEZ DE GONZALO, *L’obbligazione di consegna nella vendita marittima*, Milano, 1997, spec. 136 ss.

(10) V. il commento all’art. 1683 c.c., specialmente *sub* § 2.

(11) V. il commento all’art. 1685 c.c., specialmente *sub* § 2.

(12) Così GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, in *Enc. dir.*, XLIV, Milano, 1992, 1162.

(13) Il destinatario può coincidere con il mittente, anche se nella maggior parte dei casi è un soggetto diverso da quest’ultimo (su questo aspetto v. *amplius* il commento all’art. 1689 c.c., specialmente *sub* § 1).

(14) La giurisprudenza pacificamente afferma che la puntuale esecuzione del contratto di trasporto comprende anche il pronto avviso al destinatario ai sensi

l'avviso (che può pertanto essere dato anche verbalmente, ferma in tal caso la difficoltà per il vettore di provare l'adempimento del proprio obbligo (15)), né dispone in merito al contenuto dello stesso, anche se è ragionevole ritenere che tale avviso debba contenere le indicazioni volte ad individuare in maniera precisa il trasporto effettuato in favore del destinatario (identità del mittente, provenienza delle merci, natura e quantità di queste ultime, spese e oneri gravanti sulle merci stesse), e ciò al fine di consentire al destinatario stesso di valutare se chiedere la riconsegna al vettore delle merci ed eventualmente esercitare i diritti nascenti dal contratto di trasporto ai sensi dell'art. 1689 c.c. (16).

Il termine di consegna (c.d. termine di resa) può essere indicato nel contratto di trasporto, anche se ciò non sempre avviene. In mancanza di indicazioni contrattuali, vengono in rilievo non solo gli usi in senso stretto, ma anche la prassi degli operatori commerciali; e ciò nel senso che il puntuale adempimento del vettore andrà verificato — eventualmente da parte del giudice in applicazione dell'art. 1183, comma 1, c.c. — tenendo conto della tempistica normalmente impiegata per trasporti di analoga tipologia effettuati sulle medesime tratte in condizioni analoghe a quelle previste dal contratto di trasporto (17). Nel caso, invece, di indicazione di una pluralità di termini parziali relativamente alle varie fasi in cui può eventualmente essere articolato un trasporto, l'art. 1688 c.c. prevede che il termine (finale) di resa è determinato dalla sommatoria dei termini parziali. Da quest'ultima norma parte della dottrina trae che l'inosservanza (di uno o più) dei termini parziali non determina responsabilità del vettore che sia adempiente alla riconsegna nel

della norma in esame: così, ad esempio, Cass., 14 luglio 2003, n. 11004, in *Dir. mar.*, 2005, 860 (in motivazione).

(15) Lo sottolineano opportunamente GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, cit., 1162. Al riguardo si noti altresì che l'inadempimento dell'obbligo di avviso comporta una responsabilità del vettore per i danni che possano conseguire dal mancato avviso (ivi inclusi quelli derivanti dal fatto illecito di terzi: v. Cass., 14 luglio 2003, n. 11004, in *NGCC*, 2004, I, 140), nonché l'impossibilità per il vettore di poter invocare l'art. 1690 c.c. per non essere stato il destinatario posto in grado di ricevere la merce (su quest'ultimo aspetto v. *amplius* il commento all'art. 1690 c.c.).

(16) Cfr. IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 155.

(17) Cfr. ancora IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 152.

termine (finale) di resa (18). Tale conclusione è condivisibile a meno che non sia stato palesato al vettore uno specifico interesse da parte dei soggetti interessati al carico a che siano rispettati anche i termini parziali (ad esempio, perché nelle tappe intermedie debbano essere svolte delle verifiche sul carico da parte di soggetti all'uopo incaricati da parte del mittente o del destinatario).

Infine, quanto alle modalità di riconsegna concretanti la “messa a disposizione delle merci”, assume particolare rilievo la disciplina relativa alle operazioni di scaricazione, le quali possono essere poste a carico del vettore o del destinatario, secondo quanto previsto dal contratto ovvero dagli usi. In mancanza, è ragionevole ritenere che la scaricazione delle merci dal mezzo sia operazione accessoria al trasporto, normalmente di spettanza del vettore (19). Inoltre, con riguardo all'aspetto in esame, possono altresì rilevare le problematiche connesse all'intervento nelle fasi di riconsegna di soggetti terzi diversi dal vettore e dal destinatario: è il caso, ad esempio, delle società di *handling* aeroportuale, la cui configurazione quali ausiliari del vettore ovvero quali depositari per conto del destinatario incide in modo decisivo sulla problematica relativa al momento in cui effettivamente si perfeziona la riconsegna (20).

(18) Così IACUANIELLO BRUGGI-PAOLUCCI, *Il contratto di trasporto*, in *Giur. sist. dir. civ. comm.* fondata da BIGIAVI, Torino, 1979, 312.

(19) Così, per tutte, Cass., 13 dicembre 2010, n. 25117, in *Giust. civ. Mass.*, 2010, 12, 1589; Cass., 31 maggio 2005, n. 11598, in *Dir. mar.*, 2006, 2, 507, nonché Cass., 31 marzo 1969, n. 1070, cit., cui *adde*, in dottrina, ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, in *Nvss. dig. it.*, XIX, Torino, 1973, 589, il quale, correttamente, distingue tali operazioni “di scaricazione” (come detto, di competenza del vettore) da quelle “di asportazione del carico” messo a terra (di competenza del destinatario e poste in essere dopo la “*traditio*” delle merci).

(20) Sul punto v., da ultimo, Cass. S.U., 20 settembre 2017, n. 21850, in *Giust. Civ. Mass.*, 2017, secondo cui le società di *handling* sono ausiliari del vettore e le prestazioni da esse svolte sono attività “accessorie” alla “*complessiva prestazione che forma oggetto del contratto di trasporto, la quale non si esaurisce nel mero trasferimento delle cose, ma comprende anche la fase ad esso antecedente (allorché l'“handler” riceve la merce dal mittente in funzione della consegna al vettore, nell'aeroporto di partenza) e la fase ad esso successiva (allorché [l'handler] riceve la merce dal vettore in funzione della messa a disposizione del destinatario, nell'aeroporto di destinazione)*”.

3. L'esibizione della lettera di vettura.

Il terzo comma dell'art. 1687 c.c. prevede infine che, in caso di rilascio da parte del mittente di lettera di vettura documentante il trasporto, quest'ultima deve essere esibita da parte del vettore al destinatario al momento della riconsegna delle merci.

Diversamente dall'art. 407 dell'abrogato codice di commercio del 1882 (il quale prevedeva la "consegna" della lettera di vettura al destinatario contestualmente alla riconsegna delle merci), la norma in esame limita l'obbligo del vettore all'*esibizione* della stessa lettera di vettura, in quanto il legislatore del codice civile ha ritenuto prevalente l'interesse del vettore di conservare l'originale della lettera come prova dell'esecuzione del trasporto (21). Nella pratica, peraltro, accade di frequente che venga consegnata al destinatario una copia aggiuntiva della lettera di vettura (22). Diversamente, un vero e proprio obbligo di "restituzione" del documento di trasporto al momento della riconsegna della merce sussiste con riguardo al duplicato della lettera di vettura o della ricevuta di carico emessi con clausola "all'ordine", ai sensi dell'art. 1691, comma 3, c.c. (23).

La *ratio* dell'obbligo di esibizione che la norma in esame impone al vettore è quella di consentire al destinatario il controllo circa la provenienza, l'oggetto e le condizioni delle merci trasportate in relazione agli accordi presi dallo stesso destinatario con il mittente, eventualmente consentendo altresì al destinatario di confrontare la lettera di vettura con il suo duplicato nel caso in cui questi gli fosse stato precedentemente trasmesso (24).

(21) Così IACUANIello BRUGGI-PAOLUCCI, *Il contratto di trasporto*, cit., 314, ove ulteriori richiami conformi.

(22) Così GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, cit., 1162, i quali sottolineano altresì che la "consegna [della lettera di vettura] è obbligatoria nei casi in cui la lettera di vettura sia incorporata in altro documento accompagnatorio prescritto per diversa disposizione, ovvero sostituita dal medesimo, e risulti dalla specifica normativa l'obbligo di consegna del documento" (è questo, ad esempio, il caso della bolla di accompagnamento emessa ai fini dell'IVA).

(23) V. *amplius* il commento all'art. 1691 c.c., § 2.

(24) Così ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, cit., 588.

DIRITTI DEL DESTINATARIO

I diritti nascenti dal contratto di trasporto verso il vettore spettano al destinatario dal momento in cui, arrivate le cose a destinazione o scaduto il termine in cui sarebbero dovute arrivare, il destinatario ne richiede la riconsegna al vettore.

Il destinatario non può esercitare i diritti nascenti dal contratto se non verso pagamento al vettore dei crediti derivanti dal trasporto e degli assegni da cui le cose trasportate sono gravate. Nel caso in cui l'ammontare delle somme dovute sia controverso, il destinatario deve depositare la differenza contestata presso un istituto di credito.

SOMMARIO: 1. I diritti del destinatario verso il vettore: il contratto di trasporto come contratto a favore di terzo. Impostazione del problema e critiche. — 2. (*Segue*) Superamento delle critiche, peculiare disciplina del contratto di trasporto e “specialità” della materia. — 3. Gli oneri gravanti sul destinatario per l’esercizio dei diritti nascenti dal contratto di trasporto. — 4. I diritti del destinatario e la posizione del mittente relativamente agli eventuali inadempimenti del vettore.

1. I diritti del destinatario verso il vettore: il contratto di trasporto come contratto a favore di terzo. Impostazione del problema e critiche.

Nella stragrande maggioranza dei casi, mittente e destinatario non coincidono e, pertanto, normalmente, in base al contratto di trasporto il vettore si obbliga nei confronti del mittente a trasportare la merce per riconsegnarla ad un terzo-destinatario che non è parte del contratto (1). In questo contesto, l’art. 1689 c.c. disciplina i termini e le modalità attraverso cui i diritti nascenti dal contratto di

(1) In questo senso si veda per tutti MOSCARINI, *Il contratto a favore di terzi* — Artt. 1411-1413, in questo *Commentario*, Milano, 1997, 50, secondo cui nel contratto di trasporto la “possibile coincidenza tra le posizioni di mittente e destinatario è solo eventuale” e, pertanto, nel contesto in esame pare potersi configurare “una normale efficacia esterna del contratto di trasporto, solo accidentalmente esclusa dalla coincidenza delle posizioni di mittente e destinatario”.

trasporto spettano al terzo-destinatario, nonché le condizioni di esercizio di tali diritti da parte di quest'ultimo nei confronti del vettore. La norma in esame, invece, non trova applicazione:

— né nell'ipotesi in cui il destinatario coincida con il mittente (come accade, ad esempio, quando il trasporto è effettuato dal vettore tra la sede principale di una società e la sua sede secondaria) ovvero quando il destinatario sia un rappresentante del mittente stesso, perché in questo caso i diritti nascenti dal contratto di trasporto spettano senza soluzione di continuità sempre allo stesso soggetto (2),

— né nell'ipotesi in cui il trasporto sia documentato da duplicato della lettera di vettura o da ricevuta di carico emessi "all'ordine", perché, relativamente a tale fattispecie (invero rara nella pratica), l'acquisto dei diritti nascenti dal contratto da parte del legittimo possessore del titolo di credito rappresentativo delle merci è disciplinato dall'art. 1691 c.c. (3).

In presenza della configurazione "trilaterale", normalmente ricorrente nella pratica dei trasporti (mittente/vettore/terzo-destinatario), la unanime giurisprudenza (4) e la maggioranza della dottrina (5) inquadrano il contratto di trasporto di cose come

(2) Sul punto cfr. per tutte Cass., 5 febbraio 1980, n. 801, in *Giust. civ.*, 1980, I, 792.

(3) Si veda al riguardo *infra*, il commento relativo all'art. 1691 c.c.

(4) Cfr., *ex multis* e senza alcuna pretesa di completezza, tra le sentenze più recenti, Cass., 14 luglio 2015, n. 14665, in *DeJure*; Cass., 20 agosto 2013, n. 19225; Cass., 28 settembre 2009, n. 20756, in *Dir. traspr.*, 2010, 320; Cass., 1 dicembre 2003, n. 18300, in *Dir. traspr.*, 2004, 997; Cass., 7 maggio 1999, n. 4593, in *Rep. Giur. it.*, 1999, voce *Trasporto (contratto di)*, n. 83; Cass., 26 aprile 1995, n. 4620, in *Dir. traspr.*, 1996, 549, cui *adde* la casistica più risalente riportata in IACUANIELLO BRUGGI-PAOLUCCI, *Il contratto di trasporto*, in *Giur. sist. dir. civ. comm.* fondata da BIGIAMI, Torino, 1979, 250-251.

(5) Cfr., anche in questo caso senza alcuna pretesa di completezza, ANGELONI, *Del contratto a favore di terzi — Art. 1411-1413*, in SCIALOJA-BRANCA, *Commentario cod. civ.* a cura di GALGANO, Bologna-Roma, 2004, 296 ss.; ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, 3^a ed., Milano, 2015, 204 ss.; ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, in *NUSS. dig. it.*, XIX, Torino, 1973, 579; BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, Torino, 2003, 138 ss.; BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, 115 ss.; CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, 2^a ed., Torino, 2009, 474 ss.; CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, *La disciplina contrattuale*, 2^a ed., Milano, 2012, 247; CATURANI-SENSALE, *Il trasporto. Esposizione critica di giurisprudenza e dottrina*, Napoli, 1960, 104 ss.; FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, Roma, 1947, 100; GONNELLI-MIRABELLI, voce

contratto a favore di terzo, dove il mittente assume la veste di stipulante, il vettore quella di promittente e il terzo-destinatario è beneficiario della prestazione di trasporto (6) (7). Questa configu-

Trasporto (contratto di): Diritto privato, in *Enc. dir.*, XLIV, Milano, 1992, 1163; GRIGOLI, *Il trasporto*, in *Trattato dir. priv.* diretto da RESCIGNO, 11***, Torino, 1984, 760; IANNUZZI, *Del trasporto*, in *Commentario cod. civ.* a cura di SCIALOJA-BRANCA, 2^a ed., Bologna-Roma, 1970, 159 ss.; LEFEBVRE D'OVIDIO-PESCATORE-TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, 9^a ed., Milano, 2000, 539; MAJELLO, *L'interesse dello stipulante nel contratto a favore di terzi*, Napoli, 1962, 162 ss.; Id., voce *Contratto a favore del terzo*, in *Dig. IV — Disc. priv.*, IV, Torino, 1989, 246; MENGONI, voce *Contratto nei rapporti col terzo*, in *Enc. dir.*, X, Milano, 1962, 207; RIGUZZI, *Il contratto di trasporto*, in BESSONE, *Trattato di diritto privato*, XIV, 2^a ed., Torino, 2006, 94; ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1966, 53, cui *adde*, nel vigore della previgente disciplina di cui al codice di commercio del 1882, ASQUINI, *Del contratto di trasporto*, Torino, 1935, 428 ss.; PACCHIONI, *I contratti a favore dei terzi*, 3^a ed., Padova, 1933, 251 ss.; VIVANTE, *Trattato di diritto commerciale*, IV, *Obbligazioni*, 5^a ed., Torino, 1926, n. 2081. Il punto è pacifico anche nell'ambito dell'ordinamento francese: v. al riguardo GALLO, *Contratto a favore del terzo nel diritto comparato*, in *Dig. IV — Disc. priv.*, IV, Torino, 1989, 251 (e ivi i richiami ai lavori di RODIÈRE e SAVATIER) ed è stata riconosciuta dalla dottrina anglosassone (v., ad esempio, HILL, *Carriage of Goods by Road to the Continent*, in *Eur. Transp. Law*, 1997, 310 ss.), e ciò anche precedentemente all'entrata in vigore del *Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999* (che ha in qualche modo ridotto la portata del principio della *privity of contract*, per cui un terzo non può beneficiare di un contratto a meno che non sia legato ad uno dei contraenti da un rapporto di "agency": in argomento v. per tutti DEDOULI-LAZARAKI, *Third party rights of suit in contracts for the carriage of goods by sea and the Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999*, in *Journ. of Intern. Mar. Law*, 2008, 208 ss.).

(6) Tale ultimo aspetto è sottolineato anche nella *Relazione del Ministro Guardasigilli al Codice Civile* (c.d. "Relazione al Re"), § 709, ove viene affermato che "la posizione del destinatario è quella di un terzo beneficiario del contratto". Si noti, peraltro, che i lavori preparatori e, più in generale, il c.d. argomento interpretativo basato sulla "intenzione del legislatore" hanno invero un limitato rilievo: sul punto si rinvia al sempre attuale lavoro di TARELLO, *L'interpretazione della legge*, Milano, 1980, 364 ss.

(7) Nel caso in cui il vettore, a sua volta, concluda un ulteriore contratto di "subtrasporto" con un subvettore, la qualifica di terzo beneficiario della stipulazione va comunque riconosciuta al destinatario: così ANGELONI, *Del contratto a favore di terzi*, cit., 299, che richiama al riguardo Cass., 26 aprile 1995, n. 4620, in *NGCC*, 1996, I, 265; Cass., 7 maggio 1999, n. 4593, in *Dir. traspr.*, 1999, 938; App. Torino, 18 luglio 1987, in *Foro pad.*, 1989, I, 145; App. Venezia, 22 settembre 1995, in *Dir. mar.*, 1995, 107; Trib. S. Angelo dei Lombardi, 6 marzo 2003, in *Giur. merito*, 2003, I, 1355, cui *adde*, nella giurisprudenza di legittimità, Cass., 26 gennaio 1995, n. 931, in *DeJure*; Cass., 30 gennaio 2014, n. 2075, in *Resp. civ. e prev.*, 2014, 1192; Cass., 14 luglio 2015, n. 14665, in *DeJure*, nonché, nella

razione ha il pregio di consentire l'attribuzione al destinatario di un "diritto proprio di fronte al vettore" alla riconsegna della merce. Tale diritto è, pertanto, "autonomo" rispetto a quello del mittente ed è "indipendente" da rapporti estranei al contratto di trasporto (ad esempio, la compravendita delle merci) (8), con la conseguenza che, ai sensi dell'art. 1413 c.c., allo stesso destinatario sono opponibili dal vettore soltanto le eccezioni fondate sul contratto e non anche quelle fondate su altri rapporti tra mittente e vettore (9).

In realtà, il contratto di trasporto presenta alcune peculiarità che lo distinguono dallo schema del contratto a favore di terzo. Al riguardo si consideri che, diversamente da quanto previsto dall'art. 1411, comma 2, c.c., nel contratto di trasporto il destinatario non acquista i diritti di cui è beneficiario *immediatamente* (ossia "per effetto della stipulazione" in proprio favore), né può rendere *immediatamente* irrevocabile tale stipulazione con la dichiarazione "di volerne profittare". Infatti, ai sensi del primo comma dell'art. 1689 c.c., l'acquisto da parte del destinatario dei diritti nascenti dal contratto di trasporto è soggetto (a) a una *condizione* (il mancato esercizio dei diritti di contrordine da parte del mittente ex art. 1685 c.c.), (b) a un *termine* (il momento in cui le merci sono arrivate, c.d. arrivo "fisico" — o sarebbero dovute arrivare, c.d. arrivo "legale" —

giurisprudenza di merito, Trib. Reggio Emilia, 23 settembre 2014, in *Foro it.*, 2014, 11, I, 3291.

(8) Così GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, cit., 1164, cui *adde*, in giurisprudenza, Cass., 18 giugno 2001, n. 8212, in *Dir. trasp.*, 2002, 225 e App. Milano, 5 ottobre 1999, in *I Contratti*, 2000, 825. In generale, sull'autonomia del contratto di trasporto rispetto all'operazione di vendita relativamente alla quale il trasporto il più delle volte si pone in funzione strumentale, cfr. per tutti GRECO-COTTINO, *Della vendita*, in *Commentario cod. civ.* a cura di SCIALOJA-BRANCA, Bologna-Roma, 1962, 358.

(9) Così ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, cit., 579, il quale, correttamente, evidenzia che tale configurazione consente di evitare per il destinatario il rischio di vedersi opposte dal vettore eccezioni personali, che potrebbero venire in rilievo laddove si inquadrasse l'attribuzione in favore del destinatario stesso quale cessione nei diritti spettanti al mittente (in tal senso l'A. richiama l'impostazione di GOLDSCHMIDT, *Handbuch des Handelsrechtes*, I, Erlangen-Stuttgart, 1879, 149 ss., e di EGER, *Das deutsche Frachtrecht mit besonderer Berücksichtigung des Eisenbahnfrachtrechtes*, Berlin, 1890, 88 ss.), ovvero laddove si considerasse il destinatario quale soggetto indicato al ricevimento della merce ex art. 1188 c.c. (secondo quanto sostenuto da FERRI, *Manuale di diritto commerciale*, 2^a ed, Torino, 1966, 658, criticato anche da BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 120-121, nota 250). Sul punto v. più ampiamente *infra*, § 2.

a destinazione, momento a partire dal quale le merci stesse sono “*a disposizione*” del destinatario, senza che il mittente possa più esercitare i diritti di contrordine *ex art.* 1685 c.c. (10) e (c) a un *onere* (la richiesta del destinatario di riconsegna delle merci al vettore (11)). Non solo. Ai sensi del secondo comma dell’art. 1689 c.c., l’esercizio degli stessi diritti nascenti dal contratto di trasporto è inoltre soggetto (d) a un (eventuale) ulteriore *onere* (il pagamento da parte del destinatario dei crediti derivanti dal trasporto che potrebbero spettare al vettore e degli assegni di cui le merci potrebbero essere gravate (12)).

Parte della dottrina ha peraltro radicalmente criticato questa impostazione.

(10) Si veda al riguardo il commento agli artt. 1685-1686 c.c., spec. § 3.

(11) La richiesta di riconsegna è una dichiarazione recettizia (Cass., 30 maggio 1969, n. 1932, in *Giur. it.*, 1969, I-1, 1986) che deve essere comunicata dal destinatario esclusivamente al vettore, e ciò in applicazione della norma in esame, che deroga alla disciplina generale dell’art. 1411, comma 2, c.c. (il che trova giustificazione anche tenuto conto che il mittente è comunque informato sull’esito negativo del trasporto in caso di impedimenti alla riconsegna comportanti la richiesta di istruzioni del vettore *ex art.* 1690 c.c.). Tale richiesta non necessita di alcuna forma particolare e può avvenire anche verbalmente o telefonicamente (cfr. Cass., 30 maggio 1969, n. 1932, cit.; Trib. Torino, 16 febbraio 1949, in *Riv. dir. comm.*, 1950, II, 148; Pret. Catanzaro, 9 settembre 1994, in *Dir. traspr.*, 1995, 845), nonché tramite comportamenti concludenti da cui emerge la volontà del destinatario di fare propri i diritti nascenti dal contratto di trasporto (cfr. Cass., 6 settembre 1996, n. 8151, in *Dir. traspr.*, 1997, 825; Cass., 12 ottobre 1954, n. 3614, in *Giust. civ.*, 1954, 2441, e — ancora — Cass., 30 maggio 1969, n. 1932, cit., che hanno ritenuto valida una richiesta di riconsegna effettuata direttamente mediante citazione per danni notificata al vettore da parte del destinatario, nonché Cass., 11 febbraio 2010, n. 3097, in *Dir. mar.*, 2011, 2, 478, che ha affermato che l’assicuratore danni che ha indennizzato il destinatario della perdita della merce trasportata può direttamente agire in via surrogatoria *ex art.* 1916 c.c. contro il vettore responsabile di tale perdita “*anche quando il destinatario-assicurato non abbia richiesto la riconsegna delle cose al vettore, ben potendo tale facoltà, per la quale l’art. 1689, comma 1, c.c. non prevede alcun termine finale, essere esercitata dall’assicuratore medesimo*”). In caso di perdita delle merci, una parte della giurisprudenza — in contrasto con la “lettera” del primo comma della norma in esame (“...*scaduto il termine in cui [le merci] sarebbero dovute arrivare...*”) — erroneamente subordina l’efficacia della richiesta di riconsegna all’effettiva conoscenza da parte del destinatario di tale perdita (così, ad esempio, Cass., 4 giugno 2007, n. 12963, in *Defure*).

(12) Sugli oneri gravanti sul destinatario per l’esercizio dei diritti nascenti dal contratto di trasporto v. *infra*, § 3.

In tal senso, *in primo luogo*, è stato affermato che il fatto che il destinatario non acquisti *immediatamente* i diritti nascenti dal contratto di trasporto per effetto della stipulazione intervenuta tra mittente e vettore, essendo invece necessaria la richiesta di riconsegna delle merci, renderebbe impossibile configurare l'istituto in esame come ipotesi particolare di contratto a favore di terzo, essendo proprio l'immediatezza dell'acquisto dei diritti la fondamentale caratteristica strutturale del contratto a favore di terzo quale risulta dall'art. 1411 c.c. (13).

Nello stesso senso, *in secondo luogo*, la differenza tra i diritti di contrordine *ex art. 1685 c.c.* e il potere di revoca dello stipulante *ex art. 1411, comma 2, c.c.* è stata vista come un'ulteriore e significativa conferma dell'(asseritamente) irrimediabile contrasto tra la disciplina del contratto di trasporto e lo schema del contratto a favore di terzo, e ciò perché — a detta di parte della dottrina — differentemente dal beneficiario del contratto a favore di terzo, il destinatario non può *immediatamente* assicurarsi la titolarità del diritto precludendo al mittente, con la richiesta di riconsegna del carico, l'esercizio del diritto di contrordine, dovendo invece egli attendere sino all'arrivo (effettivo o "legale") delle merci a destinazione (14).

Infine, la stessa dottrina da ultimo richiamata ha sostenuto che l'accostamento della posizione contrattuale del destinatario alla figura giuridica del beneficiario del contratto a favore di terzo

(13) In questo senso v. MOSCARINI, *I negozi a favore del terzo*, Milano, 1970, 114 ss.; ID., *Il contratto a favore di terzi*, cit., 53. Invero tale A.: *da un lato*, evidenzia che l'inconciliabilità tra il contratto di trasporto e lo schema generale del contratto a favore di terzo deriva dall'impiego da parte del legislatore del codice civile del 1942 del modello di contratto a favore di terzo di impronta germanistica, nel quale il terzo beneficiario acquista in modo *immediato* il diritto alla prestazione per effetto della stipulazione in proprio favore, senza che, a tale fine, rilevi l'adesione del beneficiario; *dall'altro lato*, conclude ravvisando una "aporia" tra la "disciplina sancita per la materia speciale del trasporto e la struttura dello schema generale del contratto a favore di terzi" e giustificando tale aporia "come casuale conseguenza delle diverse mani da cui vennero scritte le due diverse parti del codice [civile]". Sul punto si vedano inoltre le articolate critiche di SILINGARDI, *Contratto di trasporto e diritti del destinatario*, cit., 55, le cui considerazioni sono state più di recente riprese e valorizzate da ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto — Art. 1678-1702*, in SCIALOJA-BRANCA-GALGANO, *Commentario cod. civ.* a cura di DE NOVA, Bologna-Roma, 2014, 224 ss. e spec. 240.

(14) Cfr. nel senso di cui al testo SILINGARDI, *Contratto di trasporto e diritti del destinatario*, cit., 56.

troverebbe ostacoli anche negli effetti sensibilmente negativi per l'equilibrio dei rapporti contrattuali fra mittente, vettore e destinatario e per le fondamentali esigenze della prassi contrattuale. Più in particolare, al riguardo è stato affermato:

— che se fosse equiparabile al terzo-beneficiario, il destinatario avrebbe un diritto pieno ed assoluto sulle merci trasportate e, quindi, avrebbe anche i diritti di contrordine, ma ciò “*aggraverebbe iniquamente*” la posizione contrattuale del vettore; e

— che l'inquadramento del trasporto di cose nell'ambito del contratto a favore di terzo determinerebbe “*l'esclusiva riserva al destinatario della titolarità di tutti i diritti derivanti o nascenti dalla stipulazione intervenuta tra mittente e vettore; di conseguenza il mittente [perderebbe] la legittimazione all'esercizio dell'azione di risarcimento danni per inadempienze contrattuali del vettore, una volta che il destinatario abbia richiesto la riconsegna del carico*” (15).

A fronte di tali critiche sono state proposte ricostruzioni alternative, volte a inquadrare il contratto di trasporto nello schema della delegazione di pagamento (16), ovvero a considerare lo stesso contratto di trasporto come “*contratto naturalmente suscettibile di cessione al destinatario*” (17). Non solo. Una parte della dottrina ha prospettato che nel contesto del contratto di trasporto il destinatario

(15) Così SILINGARDI, *Contratto di trasporto e diritti del destinatario*, cit., 70 e 74, ove viene richiamato al riguardo RESCIGNO, *Studi sull'accollo*, Milano, 1958, 243-244, secondo cui “*l'art. 1411 cpv. esclude qualsiasi rapporto tra promittente e stipulante, facendo nascere il diritto in capo al terzo (...) senza ripercuotere gli effetti nella sfera dello stipulante. Questi, mentre partecipa alla formazione del contratto, poiché è però estraneo agli interessi regolati col negozio (...), non subisce gli effetti del contratto*”. A ben vedere, peraltro, il passaggio citato mira esclusivamente a sottolineare le differenze tra contratto a favore di terzo ed accollo, focalizzando in particolare l'attenzione sulla ripercussione degli effetti del negozio piuttosto che sulla legittimazione a contestare al promittente eventuali inadempimenti.

(16) Cfr. ancora SILINGARDI, *Contratto di trasporto e diritti del destinatario*, cit., 81 ss., cui *adde* BENELLI, *Il contratto di trasporto stradale di cose*, in MORANDI (cur.), *I contratti del trasporto*, II, Bologna, 2013, 1148 ss.; COMENALE PINTO, *L'azione del vettore verso il destinatario per i crediti derivanti dal trasporto*, in *Giust. civ.*, 1986, I, 1656 ss.; PIPPIA, *Responsabilità del vettore di cose ed azione dell'avente diritto*, in *Riv. giur. circolaz. e trasp.*, 2000, 916 ss.

(17) Così ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 331 ss., ove viene ripresa una tesi precedentemente esposta in ALVISI, *Il trasferimento dei diritti nel contratto di trasporto di cose*, Bologna, 2008, *passim*.

acquista la titolarità del diritto di riconsegna delle merci per effetto di un meccanismo di cessione del credito relativo non a tutte le posizioni soggettive inerenti al contratto, ma limitato al solo diritto alla riconsegna, visto nella sua “*individualità*” e “*quale credito suscettibile di trasferimento*” (18).

2. (Segue) Superamento delle critiche, peculiare disciplina del contratto di trasporto e “specialità” della materia.

Le critiche sinteticamente riassunte nel precedente paragrafo, peraltro, non paiono cogliere nel segno e possono essere superate sulla base delle seguenti considerazioni.

In primo luogo, non è di ostacolo all’inquadramento del contratto di trasporto nello schema del contratto a favore di terzo la circostanza che il destinatario non acquisti *immediatamente*, per effetto della stipulazione (e senza necessità di alcun atto “di adesione” (19)), i diritti nascenti dal contratto stesso (20). Infatti, pare corretto negare che l’immediatezza dell’acquisto dei diritti da parte del terzo rappresenti un elemento “strutturale” del contratto a favore di terzo, essendo — invece — un elemento attinente al “*profilo funzionale della deviazione degli effetti*” del contratto stesso (effetti dei quali beneficia un terzo e non il promittente) (21). Inoltre, la *ratio* dello sfasamento temporale tra la stipulazione del contratto e l’acquisto dei diritti da parte del destinatario trova la propria giustificazione nel fatto che “*il trasporto è caratterizzato dall’aver ad oggetto merci viaggianti, il cui giungere a destino realizza gli obiettivi ed i contenuti causali del contratto*” (22). È quindi proprio la peculiarità del trasporto che impone il predetto sfasamento temporale nell’acquisto dei diritti da parte del destinatario, sfasamento che non incide sulla “struttura” del contratto,

(18) Così TINCANI, *La natura del trasporto stradale di merci*, Milano, 2012, 104 ss.

(19) In base all’art. 1411, comma 2, c.c. nel contratto a favore di terzo, infatti, la dichiarazione del terzo di volere profittare del contratto “*ha l’unico effetto di rendere definitivo l’acquisto*”: così, *ex multis*, Cass., 9 ottobre 1997, n. 9810, in *Giur. it.*, 1998, 1096.

(20) Sul punto v. *retro*, nota 10 e testo corrispondente.

(21) Così MAJELLO, voce *Contratto a favore del terzo*, in *Dig. IV — Disc. priv.*, IV, Torino, 1989, 245-246 e 247-248.

(22) Così CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, cit., 476, nota 13.

come emerge del resto anche dalla lettura dell'art. 1411, comma 2, c.c. il quale, nel prevedere che "*il terzo acquista il diritto contro il promittente per effetto della stipulazione*" fa "*salvo il patto contrario*"; dal che — a maggior ragione — si deve considerare altresì "salva" l'ipotesi che sia la legge ad avere diversamente stabilito (come nel caso del trasporto dall'art. 1689 c.c., che è norma "speciale" rispetto all'art. 1411 c.c. (23)).

In secondo luogo, le medesime considerazioni da ultimo esposte rilevano anche con riguardo alla circostanza che il destinatario non possa *immediatamente* vedersi assicurata la definitiva spettanza dei diritti nascenti dal contratto di trasporto dichiarando di voler profittare della stipulazione a proprio favore, poiché egli — per rendere definitiva l'attribuzione in proprio favore — deve invece attendere sino all'arrivo delle merci a destinazione per vedere estinti i diritti di contrordine del mittente ai sensi dell'art. 1685 c.c. (24): anche qui la "deviazione" rispetto al modello di cui all'art. 1411 c.c. è giustificata dalla peculiarità del trasporto, nel cui contesto appare certamente ragionevole mantenere i diritti di contrordine del mittente sino a che le merci non sono (fisicamente o "legalmente") pronte per la consegna e, conseguentemente, negare rilievo ad un'eventuale dichiarazione del destinatario di volerne profittare effettuata in un momento antecedente. A ciò si aggiunga che, comunque, la struttura del contratto di trasporto e quella del contratto a favore di terzo sono "simmetriche" in quanto, in entrambi i casi, le attribuzioni inizialmente non sono né assolute né definitive e lo possono successivamente diventare soltanto laddove si verificano determinate condizioni, in parte estranee alla volontà dei contraenti (25).

Infine, contrariamente a quanto affermato da parte della dottrina, non pare che dall'inquadramento del contratto di trasporto nello schema del contratto a favore di terzo conseguano effetti negativi per l'equilibrio dei rapporti contrattuali fra mittente, vettore e destinatario o per le esigenze della prassi contrattuale (26). Infatti, a tacer d'altro:

(23) Così GRIGOLI, *Il trasporto*, cit., 760, che riprende al riguardo ROMANELLI, *In tema di trasporti sui voli "charter"*, in *Annali Ist. Dir. aeron. Univ. Cattolica di Milano*, II, 1970-1971, 45 nota 35.

(24) Sul punto v. *retro*, nota 10 e testo corrispondente.

(25) Così CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, loc. ult. cit.

(26) In senso contrario cfr., invece, SILINGARDI, *Contratto di trasporto e diritti del destinatario*, cit., 69.

— l'assimilazione del contratto di trasporto al contratto a favore di terzo non rileva con riguardo all'(eventuale) attribuzione al destinatario dei diritti di contrordine e non comporta quindi — sotto tale profilo — alcun "aggravamento" della posizione del vettore (27): a prescindere da qualsivoglia classificazione relativa al contratto di trasporto, come si è già sottolineato (28), i diritti di contrordine si estinguono con il momento dell'arrivo delle merci a destinazione (o, comunque, con la scadenza del termine di consegna), e ciò *sia perché* — in quanto tale — il destinatario ha soltanto diritto ad ottenere la consegna delle merci e non anche a modificare il contenuto del contratto di trasporto (29), *sia perché* sarebbe comunque contrario al canone della buona fede che i diritti di contrordine possano essere esercitati quando le merci sono già (o dovrebbero essere, per scadenza del termine) in fase di consegna e, pertanto, quando l'operazione di trasporto si è di fatto conclusa (30);

— come meglio si vedrà nel prosieguo (31), l'inquadramento del trasporto di cose nell'ambito del contratto a favore di terzo non fa sì che, una volta effettuata la richiesta di riconsegna delle merci, tutti i diritti nascenti dal contratto di trasporto siano esercitabili soltanto dal destinatario, con esclusione di qualsivoglia azione da parte del mittente nei confronti del vettore (32). Al riguardo, basti considerare che la dottrina civilistica e la giurisprudenza più recente in materia di contratto a favore di terzo affermano pacificamente che, in caso di inadempimento del promittente (nel nostro caso, il vettore) la legittimazione a richiedere il risarcimento compete *sia* allo stipulante (il mittente) *sia* al terzo (il destinatario) (33). Il che,

(27) Sul punto v. *retro*, nota 15 e testo corrispondente.

(28) V. *retro* il commento agli artt. 1685-1686, § 3.

(29) Tale aspetto è sottolineato da ASQUINI, *Del trasporto*, in *Commentario cod. civ.* diretto da D'AMELIO, Firenze, 1947, 409 ss. e, implicitamente, ripreso da Trib. Roma, 16 novembre 2004, in *I Contratti*, 2005, 1014.

(30) Sul punto si vedano anche le osservazioni di ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 181 circa il fatto che la *ratio* sottesa al diritto di contrordine sarebbe la tutela dell'interesse del mittente alla destinazione delle cose "viaggianti" (e quindi non ancora in fase di consegna).

(31) V. *infra*, § 4.

(32) Sul punto v. *retro*, nota 15 e testo corrispondente.

(33) Così FRANZONI, *Il contratto e i terzi*, in *Trattato dei contratti* diretto da RESCIGNO, 2^a ed., Torino, 2006, 1238-1239; FUSARO, *Il contratto a favore di terzi*, in *Trattato del contratto* diretto da ROPPO, III, *Effetti*, Milano, 2006, 191; MAJELLO,

da un lato, consente di superare un'obiezione di rilevante impatto applicativo (34) e, dall'altro lato, impone una rilettura critica della giurisprudenza che si è occupata della questione con specifico riguardo al contratto di trasporto (35).

Fermo quanto sopra, occorre inoltre sottolineare che non appaiono convincenti le configurazioni del contratto di trasporto di cose che sono state proposte da parte della dottrina in alternativa allo schema del contratto a favore di terzo.

Il contratto di trasporto non è, infatti, riconducibile alla delegazione di pagamento (36) per una molteplicità di incongruenze tra le due discipline.

Se il trasporto avesse struttura di delegazione di pagamento, ai sensi dell'art. 1269, comma 2, c.c., il vettore non sarebbe tenuto ad accettare l'incarico di cui alla delegazione, il che rilevarebbe non tanto nella fase genetica del rapporto (perché qualsiasi oblato non è tenuto ad accettare la proposta del proponente), bensì con riguardo all'esercizio dei diritti di contrordine del mittente, cui il vettore non

voce *Contratto a favore del terzo*, cit., 247; MOSCARINI, *I negozi a favore del terzo*, cit., 205-206, cui *adde*, seppure meno di recente, ma specificamente sul tema, GIRINO, *Le pretese dello stipulante contro il promittente*, in *Foro pad.*, 1970, I, 442 ss. Nello stesso senso, in giurisprudenza, Cass., 9 ottobre 1997, n. 9810, cit., la quale esplicitamente afferma che "il mancato o inesatto adempimento lasciano intatta la responsabilità del promittente" sia nei confronti dello stipulante, sia nei confronti del terzo, e ciò in quanto "l'inadempimento del promittente arreca pregiudizio anche allo stipulante, atteso l'interesse che egli deve avere alla stipulazione (art. 1411 c.c.)" e "non si potrà perciò contestare allo stipulante, per tale sua qualità, la legittimazione concorrente ad agire per l'adempimento oppure per la risoluzione del contratto, salvo in ogni caso il risarcimento del danno (art. 1453 c.c.), e quindi anche per il solo risarcimento dei danni dipendenti dalla mancata esecuzione del contratto da parte del promittente"; Cass., 19 luglio 1968, n. 2590, in *Foro pad.*, 1970, I, 456.

(34) V. al riguardo le considerazioni svolte da SILINGARDI, *Contratto di trasporto e diritti del destinatario*, cit., 73 ss.

(35) Ci si riferisce, in particolare, a Cass., S.U., 1 marzo 1978, n. 1034, in *Foro it.*, 1978 I, 1, 839, su cui v. *infra*, § 4, spec. nota 61 e testo corrispondente.

(36) Cfr. SILINGARDI, *Contratto di trasporto e diritti del destinatario*, cit., 81 ss. e spec. 90-91, ove tale A. precisa che ricorre la figura della delegazione attiva (art. 1188 c.c.) nei casi nei quali l'interesse prevalente al trasporto spetta al mittente, mentre ricorre la figura della delegazione passiva (art. 1269 c.c.) nei casi nei quali l'interesse prevalente al trasporto spetta al destinatario. Nello stesso senso v. anche la dottrina richiamata *retro*, nota 16. Per una critica di tale impostazione, oltre alle considerazioni di seguito esposte e ai richiami alla dottrina contraria alla stessa, v. per tutti ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 204 ss.

sarebbe tenuto ad adempiere, in contrasto con la disciplina di cui all'art. 1685 c.c. (37).

Inoltre, la delegazione di pagamento ha una funzione meramente solutoria, non determina l'ingresso del delegato (vettore) nel rapporto obbligatorio tra delegante (mittente) e delegatario (destinatario) e comporta soltanto un mutamento "soggettivo" nella fase di estinzione satisfattiva del debito, con la conseguenza che in questo contesto — quantomeno con riguardo ai casi di delegazione attiva di pagamento (quando, cioè, l'interesse prevalente al trasporto spetta al mittente (38)) — non solo il delegatario (destinatario) non acquisterebbe diritti "autonomi" nei confronti del delegato (vettore), ma si potrebbe trovare di fatto esposto a tutte le eccezioni personali che lo stesso delegato (vettore) potrebbe opporre al delegante (mittente), in forza del relativo rapporto di provvista (39). Diversamente, quando si riconduca l'operazione di trasporto ad una delegazione passiva di pagamento (quando, cioè, l'interesse prevalente al trasporto spetta al destinatario (40)), il delegato (vettore) potrebbe opporre al delegatario (destinatario) le eccezioni inerenti il rapporto di valuta tra quest'ultimo e il delegante (mittente), ossia — nella normalità dei casi — le eccezioni nascenti dal contratto di compravendita delle merci trasportate, eccezioni che non sono in alcun modo contemplate dalla disciplina del trasporto di cui alle norme in esame (41).

Non solo. Nella delegazione di pagamento il delegato non assume alcuna obbligazione in favore del delegatario, limitandosi ad eseguire un pagamento in favore del delegatario stesso, il quale non ha alcuno strumento per costringere il delegatario all'adempimento, con la conseguenza che, nel caso del trasporto, al destinatario-delegatario non competerebbe alcuna legittimazione né all'azione di adempimento, né all'azione di risarcimento dei danni da inadempimento nei confronti del vettore-delegato. Il che contrasta con la

(37) Nello stesso senso cfr. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 120, nota 250.

(38) V. *retro*, nota 36.

(39) Cfr. GRIGOLI, *Sulla configurazione giuridica del destinatario delle merci trasportate*, in *Giust. civ.*, 1980, I, 1715 ss. Sulla struttura della delegazione di pagamento cfr., per tutti, GIACOBBE, *Art. 1269*, in GIACOBBE-GIACOBBE, *Della delegazione, dell'espromissione e dell'accollo — Art. 1268-1276*, in SCIALOJA-BRANCA, *Commentario cod. civ.* a cura di GALGANO, Bologna-Roma, 1992, 31 ss.

(40) V. *retro*, nota 36.

(41) Cfr. ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 321 ss.

disciplina di cui all'art. 1689 c.c., il quale — subordinatamente al pagamento degli eventuali oneri connessi al trasporto e dei diritti cui eventualmente fossero gravate le merci — conferisce al destinatario tutti i diritti nascenti dal contratto di trasporto anche prima della riconsegna della merce.

Non convincono neppure le ulteriori ipotesi ricostruttive alternative proposte da altra dottrina.

La ricostruzione secondo cui il destinatario acquisterebbe i diritti derivanti dal contratto di trasporto per effetto di un negozio di cessione del contratto stesso (42) — pur avendo, nella sua complessità, elementi di indubbio interesse — pare infatti presentare due significativi limiti.

In primo luogo, è pacifico che, per effetto della cessione del contratto, il cedente perde nei confronti del contraente ceduto ogni diritto derivante dal contratto ceduto ed ogni azione relativa allo stesso, con la conseguenza che, in caso di inadempimento del contratto di trasporto (in ipotesi, oggetto di cessione), sarebbe certamente da escludere che il mittente-cedente possa agire nei confronti del vettore-ceduto per ottenere il risarcimento dei danni eventualmente patiti (il che rappresenta un aspetto di fondamentale rilievo applicativo, non a caso — seppure erroneamente (43) — posto alla base di una delle più autorevoli critiche all'applicazione al trasporto dello schema del contratto a favore di terzo (44)).

In secondo luogo, l'applicazione dell'art. 1410, comma 1, c.c. non pare possibile nel contesto del contratto di trasporto. Nessuna garanzia circa la validità del contratto di trasporto è infatti rilasciata da parte del mittente al destinatario. Quest'ultimo — in base al contratto di trasporto — non ha azioni che contro il vettore e, invece, in quanto "destinatario" non può far valere contro il mittente l'eventuale invalidità del contratto di trasporto (ovviamente a meno che ciò non sia possibile ad altro titolo, ad esempio, in base a quanto previsto dal contratto di vendita delle merci trasportate).

Infine, più in generale, pare corretto escludere che i diritti del destinatario sorgano per effetto di una "cessione" (sia essa relativa all'intero contratto di trasporto ovvero riguardante soltanto il credito relativo al diritto alla riconsegna, enucleato rispetto agli altri

(42) Cfr. ALVISI, *Il trasferimento dei diritti nel contratto di trasporto di cose*, cit., *passim*, e, più di recente, ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 331 ss.

(43) V. *retro*, il testo corrispondente alle note 32 ss.

(44) Sul punto v. *retro*, nota 15 e testo corrispondente.

diritti e obblighi di cui allo stesso contratto di trasporto (45)). Infatti, come già osservato da risalente, ma sempre autorevole dottrina, perché vi sia “cessione” di un diritto occorre che il diritto ceduto che già apparteneva al cedente passi nel patrimonio del cessionario; ma nel trasporto questo non accade perché i diritti del mittente di disposizione sulle merci (diritti di contrordine *ex art.* 1685 c.c. e diritto di impartire istruzioni *ex art.* 1686 c.c.) sono diversi dal diritto alla riconsegna del destinatario e non potrebbero che essere esercitati dal mittente, che ne è l’unico titolare. Non solo. Se il diritto alla riconsegna fosse oggetto di cessione, il mittente lo perderebbe irrimediabilmente al momento in cui tale cessione si perfeziona (in ipotesi, al momento in cui il destinatario chiede la riconsegna delle merci al vettore); ma, anche in questo caso, ciò non accade nel trasporto perché — come meglio si vedrà in seguito (46) — in caso di impedimenti alla riconsegna anche successivi alla richiesta del destinatario, il mittente si trova nuovamente a poter esercitare diritti di disposizione sulle merci ai sensi dell’art. 1690 c.c., il che è incompatibile con il meccanismo della cessione (47).

Alla luce di quanto sopra, pare evidente, *non solo* che non sussistono fondati motivi per ritenere che il contratto di trasporto non sia inquadrabile — almeno in linea generale — nello schema del contratto a favore di terzo, *non solo* che le ricostruzioni alternativamente proposte dalla dottrina al fine di superare l’impostazione “tradizionale” basata su tale schema mostrano limiti che hanno verosimilmente determinato la loro mancata recezione da parte della giurisprudenza, *ma inoltre* che il contratto a favore di terzo, debitamente “adattato” al contesto della disciplina in esame, appare lo schema più consono a venire incontro alle esigenze proprie del trasporto, con ciò confermando un aspetto caratteristico di tutto il diritto dei trasporti: la “specialità” della materia rispetto al resto dell’ordinamento, che si concretizza proprio nell’“adattamento” degli istituti di parte *generale* alle peculiarità del trasporto, deviando dalla disciplina di tali istituti per alcuni aspetti, ma mantenendosi fedele alla “*sostanza*” della stessa (48) e agevolandosi di uno schema

(45) In quest’ultimo senso cfr. TINCANI, *La natura del trasporto stradale di merci*, cit., 104 ss.

(46) V. *infra*, il commento all’art. 1690 c.c.

(47) Cfr. VIVANTE, *Trattato di diritto commerciale*, cit., 556-557.

(48) Nello stesso senso cfr. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 117 e 119-120, cui *adde* gli autori citati *retro*, nota 23.

che — come vedremo di seguito — è utile per colmare le (inevitabili) lacune della disciplina *speciale*.

3. Gli oneri gravanti sul destinatario per l'esercizio dei diritti nascenti dal contratto di trasporto.

Il secondo comma dell'art. 1689 c.c. subordina l'esercizio da parte del destinatario dei “*diritti nascenti dal contratto*” (49) al “*pagamento al vettore dei crediti derivanti dal trasporto e degli assegni da cui le cose trasportate sono gravate*”.

Tale disposizione prevede in capo al destinatario degli oneri, all'assolvimento dei quali è (*rectius*, potrebbe essere (50)) condizio-

(49) I diritti del destinatario nascenti dal contratto di trasporto sono tutti i diritti diversi dai diritti di contrordine *ex art.* 1685 c.c. e dal diritto di disporre della merce in caso di impedimenti e ritardi nell'esecuzione del trasporto (su cui *v. retro, sub* commento agli artt. 1685 e 1686), nonché dal diritto di disporre della merce in caso di impedimenti alla riconsegna (su cui *v. infra, sub* commento all'art. 1690 c.c.), che spettano esclusivamente al mittente. In passato è stata oggetto di ampio dibattito in dottrina e giurisprudenza la questione se tra i diritti spettanti al (ed esercitabili dal) destinatario fossero comprese le azioni contro il vettore aventi a oggetto il risarcimento dei danni derivanti da perdita o avaria delle merci trasportate, e ciò in ragione del fatto che l'art. 1689 c.c. non fa riferimento alle azioni risarcitorie, diversamente dall'art. 407 del codice di commercio del 1882, il quale — tra l'altro — disponeva esplicitamente che “*Dopo l'arrivo delle cose trasportate o dopo il giorno in cui esse avrebbero dovuto arrivare nel luogo di destinazione, il destinatario può esercitare tutti i diritti derivanti dal contratto di trasporto e le azioni di risarcimento (...)*”. Sul fatto che, pacificamente, tale diverso *wording* non abbia comportato alcuna innovazione sostanziale da parte del codice civile rispetto alla previsione dell'abrogato codice di commercio e che, pertanto, spetti al destinatario anche l'azione risarcitoria contro il vettore *cfr.* per tutti l'ampia casistica riportata in IACUANIELLO BRUGGI-PAOLUCCI, *Il contratto di trasporto*, cit., 320 ss. e, più di recente in ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 244 ss., alla luce della quale può oggi affermarsi che la questione si deve considerare superata. Come si vedrà meglio di seguito, peraltro, la giurisprudenza in materia necessita di una “rilettura” laddove essa sembra attribuire legittimazione *in via esclusiva* al destinatario circa le predette azioni risarcitorie: al riguardo *v. infra*, § 4, ove, in particolare, viene criticato il *leading case* in materia (Cass., S.U., 1 marzo 1978, n. 1034, cit.).

(50) Ciò in quanto il vettore potrebbe essere già stato pagato dal mittente nel luogo di partenza (c.d. “porto affrancato”) e le merci trasportate potrebbero non essere gravate da assegni (perché, ad esempio, pagate tramite un'operazione di credito documentario effettuata immediatamente dopo la consegna delle stesse

nato l'esercizio dei diritti nascenti dal contratto di trasporto da parte del destinatario stesso. Si tratta di oneri imposti *a tutela del mittente*, per quanto concerne gli assegni gravanti sulle cose trasportate (normalmente riguardando tali oneri il pagamento "contro assegno" del prezzo della merce venduta dal mittente al destinatario), e *a tutela sia del mittente sia del vettore*, per quanto concerne i crediti derivanti dal trasporto che spettano al vettore (crediti che possono comprendere non solo il porto assegnato o comunque non corrisposto dal mittente, ma anche il risarcimento dei danni eventualmente dovuti *ex artt.* 1683, comma 3, e 1685, comma 1, c.c. e il rimborso di tutte le spese sostenute dal vettore in occasione del trasporto anche per il protrarsi delle attività di custodia, nonché per adempimenti fiscali, doganali, sanitari ed amministrativi) (51).

La configurazione dei comportamenti richiesti al destinatario dalla norma in esame quali "oneri" pare corretta tenuto conto che, prima che il destinatario ottenga effettivamente la riconsegna delle merci, non sussiste alcun "obbligo" in capo a tale soggetto derivante dal contratto di trasporto (52). Ciò si desume chiaramente dal combinato disposto della norma in esame (che condiziona l'esercizio dei diritti del destinatario ai pagamenti ivi menzionati), dell'art. 1690, comma 2, c.c. (che contempla l'ipotesi che il destinatario ritardi a, oppure rifiuti di, ricevere le cose trasportate) e dell'ultimo periodo dell'art. 1692 c.c. (che fa salva l'azione del vettore verso il destinatario unicamente in caso di consegna effettuata senza riscos-

merci al vettore). Il caso considerato dalla norma è, invece, quello in cui il pagamento del corrispettivo per il trasporto deve essere pagato dal destinatario al momento della riconsegna (c.d. "porto assegnato"), così come il prezzo delle merci stesse (c.d. vendita con clausola "contro assegno").

(51) Cfr. GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, cit., 1164.

(52) Nello stesso senso la maggioranza della dottrina e della giurisprudenza, tra cui — ad esempio — ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 204; ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, cit., 588; BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 754; GRIGOLI, *Il trasporto*, cit., 762 ss.; IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 183 ss.; in giurisprudenza, Cass., 21 gennaio 1998, n. 495, in *Dir. mar.*, 2000, 491; Cass., 18 ottobre 1956, n. 3692, in *Rep. Foro it.*, 1956, voce *Trasporto e spedizione*, n. 36. *Contra* COTTINO, *Il trasporto e la spedizione*, in *Trattato di diritto commerciale e di diritto pubblico dell'economia* diretto da GALGANO, XVI, Padova, 1991, 787 ss., secondo cui il destinatario assumerebbe l'obbligo di pagare i crediti derivanti dal trasporto e i relativi assegni già con la richiesta di riconsegna delle merci; in quest'ultimo senso, in giurisprudenza, v. Cass., 1 dicembre 2003, n. 18300, in *Dir. trasp.*, 2004, 997.

sione dei crediti dello stesso vettore e degli assegni di cui le merci sono gravate): in caso di mancato pagamento dei crediti del vettore e degli assegni gravanti le merci, l'unica sanzione per il destinatario è l'impossibilità del ritiro delle merci stesse, e il vettore non ha alcuna azione — di adempimento o di danno — nei confronti dello stesso destinatario. L'ordinamento, peraltro, si preoccupa anche del caso in cui — nonostante quanto previsto dall'art. 1689, comma 2, c.c. — il vettore esegua comunque la riconsegna delle merci in assenza del predetto pagamento: allora — e soltanto in questo caso — lo stesso vettore avrà azione contro il destinatario (con corrispondente obbligo di pagamento in capo a quest'ultimo dei debiti nascenti dal contratto di trasporto), secondo quanto previsto dall'art. 1692, ultimo periodo, c.c. Questa impostazione è coerente con lo schema del contratto a favore di terzo, nel contesto del quale è pacifico che il terzo beneficiario possa anche essere gravato di un dovere in base al contratto, fermo restando che tale dovere non può essere configurato altrimenti che come onere, e cioè come dovere dalla cui inosservanza non possa derivare a carico del terzo altra conseguenza che quella della mancata fruizione del beneficio previsto contrattualmente in suo favore dal negozio intercorso tra stipulante e promittente (53).

Invero, come pocanzi anticipato, solo nel momento in cui il destinatario *effettivamente* riceva le merci trasportate, i predetti "oneri" diventano "obblighi" di pagamento (54). E ciò pare corretto perché con la ricezione delle merci, che è fattispecie "a formazione progressiva" cui deve partecipare anche il destinatario (55), que-

(53) Cfr. MOSCARINI, *Il contratto a favore di terzi*, cit., 117.

(54) Cfr. la *Relazione al Re*, § 709, ultimo periodo. Come è stato correttamente osservato da una parte della dottrina, poiché l'assolvimento degli oneri previsti dalla norma in esame condiziona l'*esercizio* dei diritti nascenti dal contratto di trasporto e non l'*acquisto* degli stessi (che è precedente e che si verifica quando sussistono le circostanze meglio specificate *retro* § 1, specialmente il testo corrispondente alle note 10 e 11), l'eventuale consegna delle merci al destinatario in assenza dell'assolvimento da parte di quest'ultimo dei predetti oneri non può considerarsi come un pagamento non dovuto e non dà pertanto luogo ad una ripetizione di indebito, trovando invece applicazione l'art. 1692, ultimo periodo, c.c.: così IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 183-184; *contra* v. LORDI, *Istituzioni di diritto commerciale*, Padova, 1943, II, 298). In argomento v. altresì Cass., 4 marzo 1986, n. 1355, in *Giust. civ.*, 1986, I, 1655, la quale sembra superare la questione indipendentemente dalla qualificazione della posizione giuridica del destinatario.

(55) Sul punto si veda *retro*, il commento agli artt. 1687-1688 c.c., spec. *sub* § 1.

st'ultimo ha compiuto un atto irrevocabile con il quale ha certamente manifestato la volontà di "accollarsi" i debiti connessi al trasporto (56).

Infine è opportuno osservare come la norma in esame comunque non contempli una sorta di clausola *solve et repete*, la quale imponga al destinatario il pagamento dei crediti del vettore e degli assegni spettanti al mittente anche in caso di inadempimento del vettore o dello stesso mittente ai propri rispettivi obblighi nei confronti del destinatario. È così che, ad esempio, l'azione di risarcimento dei danni spettanti al destinatario nei confronti del vettore per perdita del carico imputabile a quest'ultimo non è preclusa in caso di mancato pagamento del porto, ciò in quanto tale pagamento presuppone l'adempimento del vettore (57). Questo principio vale del resto anche con riguardo al pagamento "contro assegno" dei crediti del mittente-venditore, essendo pacifico che l'inserimento nel contratto di vendita di tale clausola non limita la possibilità del destinatario-acquirente di rifiutare la consegna, sospendere il pagamento del prezzo, eccepire eventuali vizi o mancanze di qualità delle merci trasportate e chiedere il risarcimento del danno da inadempimento (58).

Peraltro, in caso di effettiva consegna della merce danneggiata (o affetta da vizi), le azioni del destinatario saranno subordinate al pagamento della parte non contestata delle somme dovute al vettore

(56) Nello stesso senso cfr. ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, cit., cit., 590 e 591.

(57) Cfr. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 183; CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, cit., 492; FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, cit., 100; GRIGOLI, *Il trasporto*, cit., 762, il quale richiama Cass., 22 maggio 1978, n. 2554, in *Giust. civ.*, 1978, I, 1803, cui *adde*, sempre nel senso di cui al testo, Cass., 18 aprile 1994, n. 3692, in *DeJure*; Cass., 11 maggio 1999, n. 4650, in *Dir. mar.*, 2000, 1358; Cass., 15 luglio 2008, n. 19451, in *DeJure. Contra* — seppure nel vigore della disciplina dell'abrogato codice di commercio — cfr. VIVANTE, *Trattato di diritto commerciale*, cit., 565, il quale si è espresso nel senso di ritenere che il pagamento dei crediti del vettore e degli assegni di cui le cose fossero gravati debba avvenire *in ogni caso*, configurandosi la fattispecie in esame secondo "la regola *solve et repete*, così efficace a troncarsi reclami infondati". Il tema è stato oggetto di ampio dibattito anche in ragione della differente formulazione dell'attuale art. 1689 c.c. rispetto agli artt. 407 e 408 dell'abrogato codice di commercio del 1882, sul punto si rinvia all'ampia ed esauriente analisi di ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 285 ss.

(58) Così, per tutti, RUBINO, *La compravendita*, 2^a ed., Milano, 1971, 540 e, in giurisprudenza, Cass., 18 giugno 2001, n. 8212, in *Dir. trasp.*, 2002, 225.

e al deposito della differenza presso un istituto di credito ai sensi dell'ultimo periodo del secondo comma dell'art. 1689 c.c. (59). Il che rappresenta un modo per "garantire" il vettore dopo la riconsegna della merce circa il pagamento dei propri crediti (da accertarsi in corso di causa), quando cioè questi non è più nella detenzione della merce e perde pertanto il privilegio sulla stessa di cui all'art. 2761, comma 1, c.c.

4. I diritti del destinatario e la posizione del mittente relativamente agli eventuali inadempimenti del vettore.

La giurisprudenza e la dottrina prevalenti affermano che, successivamente alla richiesta di riconsegna del carico da parte del destinatario, a quest'ultimo spettino *in via esclusiva* tutti i diritti nascenti dal contratto di trasporto, ivi incluse le azioni conseguenti agli eventuali inadempimenti del vettore (e, in particolare, il diritto al risarcimento dei relativi danni), con la conseguenza che, a partire da tale momento, il mittente perderebbe la legittimazione ad agire contro il vettore (60), legittimazione che non spetterebbe allo stesso

(59) Nello stesso senso cfr. GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, cit., 1164, i quali sottolineano "la natura sostanzialmente cautelare di tale deposito".

(60) Sul punto, in giurisprudenza, oltre al *leading case*, Cass., S.U., 1 marzo 1978, n. 1034, cit., cfr., *ex multis*, Cass., 9 febbraio 1980, n. 916, in *Giust. civ. Mass.*, 1980; Cass., 25 ottobre 1982, n. 5565, in *Dir. mar.*, 1983, 262; Cass., 11 novembre 1988, n. 6081, in *Giur. it.*, 1989, I, 1, 488; Cass., 26 ottobre 1993, n. 10621, in *Dir. mar.*, 1994, 1070; Cass., 24 settembre 1997, n. 9369, in *Giust. civ. Mass.*, 1997, 1760; Cass., 19 dicembre 2000, n. 15946, in *Dir. trasp.*, 2002, 201 (seppure implicitamente); Cass., 28 novembre 2003, n. 1823, in *Giust. civ.*, 2004, I, 2282; Cass., 21 febbraio 2006, n. 3665, in *Dir. trasp.*, 2007, 517; Cass., 4 giugno 2007, n. 12959, in *Mass. Giur.it.*, 2007; Cass., 15 luglio 2008, n. 19451, in *Giust. civ. Mass.*, 2008; Cass., 30 gennaio 2014, n. 2075, in *Foro it.*, 2014, I, 1145; App. Milano, 5 ottobre 1999, cit.; Trib. Verona, 12 dicembre 2001, in *Dir. mar.*, 2003, 928; Trib. Salerno, 1 febbraio 2002, in *Giur.it.*, 2002, 1436; Trib. Roma, 16 novembre 2004, in *I Contratti*, 2005, 1014. In dottrina, senza pretesa di completezza, cfr. ASQUINI, *Oneri e obblighi del destinatario nel contratto di trasporto*, in *Giur. compl. Cass. Civ.*, 1949, I, 24; CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, cit., 491-492; FERRARINI, *Questioni nuove in tema di trasporto*, in *Foro it.*, 1947, I, 918; IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 168 ss. (seppur implicitamente circa la spettanza in via esclusiva); MIRABELLI, *Dei singoli contratti. Il trasporto*, in *Commentario del Codice*

mittente neppure in via “surrogatoria”, qualora risarcisse il destinatario del danno al posto del vettore (61). Parte della dottrina ha sottolineato che tale posizione si giustificerebbe con l'inquadramento del contratto di trasporto nello schema del contratto a favore di terzo, e ciò sul presupposto che la richiesta di volerne profittare da parte del terzo beneficiario (cui corrisponderebbe — in tesi — la richiesta di riconsegna delle merci), non solo renderebbe irrevocabile la attribuzione in favore del terzo (destinatario), ma inoltre spoglierebbe lo stipulante (mittente) di ogni diritto nei confronti del promittente (vettore) (62).

Le conseguenze applicative di tale orientamento non paiono trascurabili, tenuto conto che — successivamente alla richiesta di riconsegna delle merci — il mittente si troverebbe sostanzialmente privo di rimedi “contrattuali” a fronte di un inadempimento del vettore che, in ipotesi, potrebbe cagionare danni esclusivamente allo stesso mittente (63). Si pensi, ad esempio, al caso del trasporto

civile, IV-3, Torino, 1961, 508; RIGUZZI, *Il contratto di trasporto*, cit., 178. Tali conclusioni non mutano nell'ambito della Convenzione CMR sul trasporto di merci su strada, avuto riguardo all'applicazione dell'art. 13 di tale Convenzione; in argomento v. per tutte Cass., 14 marzo 2017, n. 6484, in *DeJure*, cui *adde* Trib. Milano, 30 ottobre 2008, in *Dir. mar.*, 2009, 513, cui si rinvia anche con riguardo alla documentata nota di ROSSELLO, *Altre questioni in tema di CMR: il trasporto con subtrasporto, la legittimazione ad agire contro il vettore*.

(61) Infatti, secondo questo orientamento, il mittente non potrebbe agire contro il vettore neppure surrogandosi nei diritti del destinatario nel caso in cui “risarcisse” direttamente lo stesso destinatario per i danni da quest'ultimo subiti in conseguenza dell'eventuale inadempimento del vettore, e ciò in quanto in tale ipotesi il mittente non pagherebbe un debito cui è “*tenuto con altri o per altri*”, come previsto dall'art. 1203, n. 3, c.c.: sul punto v. per tutti MURATORI, *Perdita delle cose trasportate, legittimazione all'azione e svalutazione monetaria*, in *Foro it.*, 1948, I, 1011.

(62) Cfr. SILINGARDI, *Contratto di trasporto e diritti del destinatario*, cit., 74, già richiamato alla precedente nota 16.

(63) Il punto è esplicitamente affrontato da Cass., S.U., 1 marzo 1978, n. 1034, cit., la quale in proposito rigetta “*il richiamo ad istanze equitative fondato sul rilievo che andrebbe comunque tutelato il soggetto [mittente] nella cui sfera patrimoniale si riversa il pregiudizio*” conseguente all'inadempimento del vettore al contratto di trasporto, e ciò in considerazione del fatto che il mittente — ancorché privo di legittimazione ad agire in via “contrattuale” — ben potrebbe comunque agire contro il vettore a titolo “extracontrattuale”. Tali considerazioni non sono condivisibili, a tacer d'altro in quanto il mittente si troverebbe gravato dell'onere di provare non solo il danno e il nesso di causalità con il trasporto, ma anche la colpa del vettore (e ciò con inversione dell'onere probatorio rispetto all'azione contrat-

effettuato al fine di consegnare una partita di merci che il destinatario dovrebbe lavorare per conto dello stesso mittente, in occasione del quale le merci vengano danneggiate per causa imputabile al vettore: in tale ipotesi — aderendo all'orientamento prevalente — il mittente non potrebbe agire contro il vettore per il risarcimento dei danni da inadempimento dopo la richiesta di riconsegna delle merci. Analoghe considerazioni varrebbero anche con riguardo a casi danni occorsi durante il trasporto di merci oggetto di vendita con consegna all'arrivo.

Al fine di evitare tali invero inique conseguenze (64), superando gli (asseriti) limiti “strutturali” connessi alla riconduzione del trasporto nell'ambito del contratto a favore di terzo, parte della giurisprudenza ha proposto una “interpretazione restrittiva dell'art. 1689 c.c.”. In particolare, è stato affermato che il trasporto si configura come contratto a favore di terzo *soltanto* quando non solo il mittente è persona diversa dal destinatario, ma inoltre quando quest'ultimo è effettivamente “il soggetto a favore del quale e nel cui interesse la prestazione del vettore è stipulata”. Secondo questa giurisprudenza da ciò conseguirebbe che — quando è solo interesse del mittente che le merci trasportate siano consegnate al destinatario o quando, comunque, “le conseguenze dannose dell'inesatta esecuzione della prestazione da parte del vettore siano rimaste a carico dello stipulante[-mittente] e non del destinatario” — è il mittente a poter agire nei confronti del vettore per farne valere l'inadempimento (65). In quest'ultimo senso, altra giurisprudenza — anche

tuale): per analoghe considerazioni cfr. per tutti SILINGARDI, *Contratto di trasporto e diritti del destinatario*, cit., 79 e, da ultimo, ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 263.

(64) Ciò appare tanto più evidente se si considera che, anche a prescindere dall'inquadramento del contratto di trasporto nello schema del contratto a favore di terzo, il fatto che mittente e destinatario possano esercitare — in via alternativa o, se del caso concorrente — azioni nei confronti del vettore è pacifico nella giurisprudenza straniera: cfr. i casi in tema di CMR richiamati da VERNIZZI, *A proposito della legittimazione ad agire nei confronti del vettore nell'ambito della CMR*, nota a Cass., 30 gennaio 2014, n. 2075, in *Resp. civ. e prev.*, 2014, 1202; App. Bruxelles, 5 dicembre 1968, in *Eur. Transp. Law*, 1969, 98; App. Anversa, 24 novembre 1982, in *Jur. Port Anvers*, 1981-82, 258 e App. Aix-en-Provence, 15 febbraio 1983, in *Lamy transport*, 1983, 767.

(65) Così Cass., 17 novembre 1999, n. 12744, in *Dir. mar.*, 2001, 1081 (nella fattispecie si trattava di un caso di ritardata consegna della merce in una vendita collegata ad un trasporto con spedizione, relativamente al quale il venditore-

sulla falsariga di quanto affermato da una parte della dottrina — ha precisato che “*la legittimazione del destinatario [ad agire contro il vettore per ottenere il risarcimento dei danni da inadempimento dello stesso vettore] non è esclusiva, ma alternativa rispetto a quella del mittente (o submittente), e il criterio discretivo deve essere individuato nella sfera patrimoniale in cui i danni esplicano il loro effetto*” (66).

In realtà, come si è già anticipato, l'inquadramento del tra-

mittente ha accordato una riduzione di prezzo all'acquirente-destinatario per convincerlo ad accettare comunque la ritardata consegna). Sul punto si vedano anche Cass., 14 novembre 1996, n. 9984, in *Resp. civ. e prev.*, 1998, 459; Trib. Roma, 4 ottobre 1997, in *Assicurazioni*, 1998, II, 2, 78; Trib. Milano, 24 marzo 1986, in *Resp. civ. e prev.*, 1986, 313; Trib. Milano, 20 luglio 1967, in *Mon. Trib.*, 1967, 1237.

(66) Così Cass., 13 dicembre 2010, n. 25110, in *Dir. mar.*, 2012, 1106. Nello stesso senso cfr. Cass., 1 dicembre 2010, n. 24400, *ibidem*, 1101; Cass., 16 aprile 2003, n. 6099, in *Dir. trasp.*, 2004, 994 (in motivazione); Cass., 20 dicembre 1976, in *Riv. giur. circ.*, 1977, 284, e, in dottrina, seppure con differenti argomentazioni, CATURANI-SENSALE, *Il trasporto*, cit., 128 (i quali affermano che sia il mittente, sia il destinatario hanno un “interesse contrattuale” all'adempimento del contratto di trasporto da parte del vettore, e ciò in quanto il mittente ha interesse a che la prestazione sia effettuata a favore del terzo-destinatario e quest'ultimo ha interesse a ricevere le merci, con la conseguenza che entrambi hanno legittimazione ad agire contro il vettore) e, in senso analogo, BUSTI, *Legittimazione all'azione di responsabilità contro il vettore di cose*, in *Trasporti*, 1978, 115 ss. (il quale distingue (a) il diritto ad agire per il risarcimento del danno derivante dalla perdita o avaria delle cose trasportate, che, successivamente al passaggio delle cose trasportate nella disponibilità del destinatario ai sensi dell'art. 1689, comma 1, c.c., spetterebbe sempre al destinatario, (b) dal diritto ad agire per il risarcimento del danno da mancata riscossione del prezzo della vendita delle cose trasportate o da applicazione di penali conseguentemente all'imperfetta esecuzione del trasporto da parte del vettore, diritto che spetterebbe al mittente-venditore nella cui sfera si è prodotto tale danno, pacificamente risarcibile ai sensi dell'art. 1218 c.c.), nonché GRIGOLI, *Il trasporto*, cit., 761-762; SALERNO, *Sub art. 1689*, in *Commentario del codice civile* diretto da GABRIELLI, TORINO, 2011, 281 e TINCANI, *La natura del trasporto stradale di merci*, cit., 11 ss. (i quali sostanzialmente riprendono le osservazioni di BUSTI). Sempre nel senso che anche al mittente spettarebbe la legittimazione ad agire contro il vettore v. infine GARBAGNATI, *Intorno all'eccezione ex art. 1689, comma 1, codice civile*, in *Giust. civ.*, 1950, I, 2, 613 (il quale collega la legittimazione a ottenere il risarcimento del danno da inadempimento del vettore alla proprietà delle merci trasportate, e ciò nel senso che, laddove il trasferimento della proprietà delle merci in favore del destinatario-acquirente non si sia ancora attuato al momento dell'acquisto dei diritti nascenti dal contratto di trasporto da parte del destinatario stesso, il diritto al risarcimento del danno contro il vettore spetterebbe al mittente-

sporto di cose nell'ambito del contratto a favore di terzo non comporta che, una volta effettuata la richiesta di riconsegna delle merci, tutti i diritti nascenti dal contratto di trasporto siano esercitabili *in via esclusiva* dal destinatario.

Al contrario, infatti, la dottrina civilistica e la giurisprudenza più recente in materia di contratto a favore di terzo affermano che, in caso di inadempimento del promittente (nel nostro caso, il vettore) la legittimazione a richiedere il risarcimento compete *sia* allo stipulante (il mittente) *sia* al terzo (il destinatario) (67). Al riguardo, è stato in particolare sottolineato che occorre distinguere tra il danno risarcibile in favore del terzo rispetto al danno risarcibile in favore dello stipulante: (a) per il terzo il risarcimento tenderà a riparare la perdita derivante dall'inadempimento *dell'obbligazione promessa* (nel caso del trasporto la riconsegna delle merci nel medesimo stato in cui si trovavano al momento della consegna al vettore), mentre (b) per lo stipulante il risarcimento tenderà a riparare la perdita derivante dall'inadempimento *del contratto* e dovrà essere commisurata all'interesse alla stipulazione, sicché se dall'inadempimento del promittente lo stipulante subisce un danno nascente dal rapporto di provvista con il terzo (ad esempio, le penali dovute per ritardata consegna previste dal contratto di compravendita delle merci oggetto del trasporto), questo costituirà il danno da richiedere al promittente da parte dello stipulante, in aggiunta all'eventuale danno che il terzo potrà chiedere direttamente allo stesso promittente (68).

Alla luce di quanto sopra, la giurisprudenza e la dottrina prevalenti (che affermano che al destinatario spetterebbero *in via esclusiva* i diritti nascenti dal contratto di trasporto (69)) sono criticabili e devono essere superati non tanto attraverso una lettura "restrittiva" dell'art. 1689 c.c., quanto piuttosto attraverso una "rilettura" dell'istituto del contratto a favore di terzo, e ciò anche tenuto conto che lo stesso art. 1689 c.c. non limita il concorrente esercizio da parte del mittente di pretese risarcitorie nei confronti del vettore per inadempimenti di quest'ultimo al contratto di tra-

venditore), nonché, nel medesimo senso, ROSAFIO, *In tema di legittimazione all'azione contrattuale nel trasporto di cose*, in *Dir. trasp.*, 1997, 831 ss.

(67) Cfr. la giurisprudenza e la dottrina citate *retro* alla nota 33.

(68) Così FRANZONI, *Il contratto e i terzi*, cit., 1238. Nello stesso senso, in giurisprudenza, cfr. per tutte Cass., 9 ottobre 1997, n. 9810, cit.

(69) V. *retro*, nota 60 e testo corrispondente.

sporto. A tal proposito, tra l'altro, contrariamente a quanto affermato da autorevole dottrina (70), l'attribuzione (anche) al mittente del diritto di agire contro il vettore per il risarcimento dei danni da inadempimento al contratto di trasporto non pare determinare alcuna "incertezza" nell'individuazione dei soggetti legittimati ad agire, in quanto — come si è visto sopra — mittente e destinatario potranno agire relativamente a voci di danno distinte e non confondibili, senza che possa sussistere alcun profilo di dubbio circa la rispettiva legittimazione.

Più in generale, è ragionevole concludere che, pur con le peculiarità proprie della disciplina in esame, l'inquadramento del trasporto di cose nello schema del contratto a favore di terzo si conferma non solo corretto da un punto di vista dogmatico, ma anche "efficiente" da un punto di vista applicativo, in quanto consente di adottare soluzioni operative equilibrate rispetto alle esigenze dei soggetti coinvolti nel trasporto.

(70) Cfr. CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, cit., 492.

IMPEDIMENTI ALLA RICONSEGNA

Se il destinatario è irreperibile ovvero rifiuta o ritarda a chiedere la riconsegna delle cose trasportate, il vettore deve domandare immediatamente istruzioni al mittente e si applicano le disposizioni dell'articolo 1686.

Se sorge controversia tra più destinatari o circa il diritto del destinatario alla riconsegna o circa l'esecuzione di questa, ovvero se il destinatario ritarda a ricevere le cose trasportate, il vettore può depositarle a norma dell'articolo 1514 o, se sono soggette a rapido deterioramento, può farle vendere a norma dell'articolo 1515 per conto dell'avente diritto. Il vettore deve informare prontamente il mittente del deposito o della vendita.

SOMMARIO: 1. Impedimenti alla riconsegna previsti dal primo comma dell'art. 1690 c.c.: irreperibilità del destinatario e rifiuto o ritardo del destinatario di effettuare la richiesta di riconsegna. Rinvio all'art. 1686 c.c. — 2. Impedimenti alla riconsegna previsti dal secondo comma dell'art. 1690 c.c.: controversie successive alla richiesta di riconsegna e ritardi nella ricezione delle cose trasportate da parte del destinatario. Deposito liberatorio *ex art.* 1514 c.c. e vendita *ex art.* 1515 c.c. per conto dell'avente diritto.

1. Impedimenti alla riconsegna previsti dal primo comma dell'art. 1690 c.c.: irreperibilità del destinatario e rifiuto o ritardo del destinatario di effettuare la richiesta di riconsegna. Rinvio all'art. 1686 c.c.

Il primo comma della norma in esame disciplina gli impedimenti alla riconsegna delle merci trasportate che si verificano in relazione a circostanze estranee al perimetro dell'area di rischio contrattuale del vettore e che dipendono dal mancato, o non tempestivo, acquisto da parte del destinatario dei diritti nascenti dal contratto di trasporto, in ragione della irreperibilità del destinatario ovvero del rifiuto o del ritardo del destinatario stesso di effettuare la richiesta di riconsegna al vettore (1).

(1) La giurisprudenza ha equiparato al "rifiuto" del destinatario l'ipotesi di reiterate richieste di differimento della riconsegna: così Trib. Ravenna, 12 settembre 2002, in *Dir. mar.*, 2004, 244.

In questi casi, l'esecuzione da parte del vettore degli obblighi di consegna previsti dal contratto di trasporto si trova evidentemente di fronte ad una vera e propria *impasse*, in quanto, *da un lato*, il mittente ha perso il diritto di disporre delle merci trasportate per l'essere tali merci "*passate a disposizione del destinatario*", in base al combinato disposto degli artt. 1685, comma 3, e 1689, comma 1, c.c. (2), e, *dall'altro lato*, il destinatario non ha la possibilità (perché irreperibile (3)) o la volontà (perché ritarda (4) o rifiuta (5)) di effettuare la richiesta di riconsegna delle merci e di acquistare così i diritti nascenti dal contratto di trasporto, impedendo conseguentemente (ancorché del tutto legittimamente (6)) al vettore di estinguere le proprie obbligazioni contrattuali nei confronti del mittente.

Onde superare questa *impasse*, laddove insorgano le sopra menzionate ipotesi di impedimenti alla riconsegna, l'ordinamento fa per così dire "risorgere" i diritti di disposizione sulle merci del mittente (7), prevedendo al primo comma dell'art. 1690 c.c. che il

(2) Sul punto si rinvia al commento agli artt. 1685-1686, § 3.

(3) L'irreperibilità va accertata con riferimento al momento previsto dal contratto di trasporto per l'arrivo delle merci a destinazione, non rilevando invece l'irreperibilità accertata anteriormente a tale momento: conformi ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto — Art. 1678-1702*, in SCIALOJA-BRANCA-GALGANO, *Commentario cod. civ.* a cura di DE NOVA, Bologna-Roma, 2014, 403, i quali sottolineano altresì che l'accertamento della irreperibilità non presuppone il compimento da parte del vettore degli atti di cui all'art. 1687 c.c.

(4) L'accertamento del ritardo del destinatario nel chiedere la riconsegna delle merci presuppone, invece, la messa a disposizione delle merci stesse e il compimento da parte del vettore degli atti di cui all'art. 1687 c.c.: conforme IANNUZZI, *Del trasporto*, in *Commentario cod. civ.* a cura di SCIALOJA-BRANCA, Bologna-Roma, 2^a ed., 1970, 205.

(5) Il rifiuto del destinatario rileva in ogni momento e — in deroga a quanto previsto dall'art. 1411 c.c. in tema di contratto a favore di terzo — è efficace anche se comunicato soltanto al vettore e non anche al mittente. Sull'irrelevanza di eventuali "ripensamenti" del destinatario che ha rifiutato la riconsegna delle merci v. *infra*, nota 7 e ivi le critiche a Cass., 4 luglio 1955, n. 2045, in *Riv. dir. comm.*, 1957, II, 425.

(6) Questo aspetto è particolarmente evidenziato da ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 401, i quali correttamente ricordano che "*senza la richiesta di riconsegna il destinatario non acquista alcun diritto nei confronti del vettore né è gravato da alcun onere od obbligazione. Pertanto il vettore non potrà legittimamente pretendere di consegnargli le cose trasportate contro la sua volontà*".

(7) Al riguardo non pare corretta l'affermazione di Cass., 4 luglio 1955, n. 2045, cit., secondo cui "*il rifiuto del destinatario di ricevere [rectius, richiedere] la consegna della cosa trasportata, al momento dell'arrivo a destinazione, non*

vettore debba domandare immediatamente istruzioni al mittente stesso e che trovino applicazione le disposizioni di cui all'art. 1686 c.c., al cui commento si rimanda (8).

Stante il fatto che la norma in commento rinvia “senza eccezioni” al predetto art. 1686 c.c., non si comprende perché — a detta di parte della dottrina — nelle fattispecie sopra considerate il vettore avrebbe diritto soltanto al rimborso delle spese sostenute, ma non anche al corrispettivo in proporzione al percorso compiuto, secondo quanto previsto dal terzo comma dello stesso art. 1686 c.c. (9). Tale soluzione, oltre a non apparire conforme alla “lettera” della norma in esame (10), appare illogica e, inoltre, essa comporterebbe un trattamento diverso del vettore in casi sostanzialmente analoghi. Infatti, *sia* gli impedimenti e ritardi nell'esecuzione del trasporto previsti dall'art. 1686 c.c., *sia* gli impedimenti alla consegna previsti dall'art. 1690, comma 1, c.c. sono situazioni che prescindono dalla colpa contrattuale del mittente e del vettore e nelle quali il mittente può non avere tratto alcuna utilità dal fatto che le merci abbiano effettuato il percorso svolto da parte del vettore: prevedere nell'un caso il pagamento del corrispettivo ed escluderlo nell'altro non avrebbe alcun senso e ciò potrebbe financo considerarsi quale una violazione del principio di eguaglianza.

preclude allo stesso destinatario la facoltà di pretendere dal vettore la riconsegna in un momento successivo, qualora il mittente, cui spettava il potere dispositivo del contratto, si sia disinteressato del ritiro rinunciando ad ogni diritto sulla cosa trasportata. Infatti, una volta rifiutata la riconsegna da parte del destinatario, questi non acquista i diritti nascenti dal contratto di trasporto con la conseguenza che essi — come si è detto — “risorgono” in capo al mittente, il quale da quel momento ne dispone in via esclusiva senza che — in mancanza di nuove istruzioni da parte del mittente stesso — il predetto destinatario possa avanzare alcuna pretesa sulle merci in base al contratto di trasporto: cfr. in questo senso IACUANIELLO BRUGGI-PAOLUCCI, *Il contratto di trasporto*, in *Giur. sist. dir. civ. comm.* fondata da BIGIAVI, Torino, 1979, 335 e, più di recente, BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, 782 ss., il quale opportunamente richiama lo schema del contratto a favore di terzo e, in particolare, la previsione dell'art. 1411, comma 3, c.c., secondo cui, in caso di rifiuto del terzo (destinatario) di volere profittare della stipulazione in proprio favore, quest'ultima rimane acquisita in capo allo stipulante (mittente).

(8) V., segnatamente, il § 4 del commento agli artt. 1685-1686.

(9) Cfr. IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 209. Ma *contra* — nel senso di cui al testo — v. ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 402-403.

(10) Al riguardo, correttamente, GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, in *Enc. dir.*, XLIV, Milano, 1992, 1163 affermano che nel caso di specie “trovano comunque applicazione le stesse disposizioni dettate dall'art. 1686 per il caso di impedimenti o ritardi nell'esecuzione del trasporto”.

2. Impedimenti alla riconsegna previsti dal secondo comma dell'art. 1690 c.c.: controversie successive alla richiesta di riconsegna e ritardi nella ricezione delle cose trasportate da parte del destinatario. Deposito liberatorio ex art. 1514 c.c. e vendita ex art. 1515 c.c. per conto dell'avente diritto.

Il secondo comma dell'art. 1690 c.c. disciplina gli impedimenti alla riconsegna delle merci trasportate dipendenti da circostanze — sempre estranee al perimetro dell'area di rischio contrattuale del vettore — che si verificano successivamente all'acquisto da parte del destinatario dei diritti nascenti dal contratto di trasporto. Al riguardo possono, in particolare, distinguersi due diverse categorie di impedimenti di questa tipologia:

— *da un lato*, le controversie che possono avere luogo (a) tra più destinatari (in relazione all'eventuale compimento da parte del mittente di diversi atti di disposizione delle merci o nascenti da omonimie), o (b) tra mittente e destinatario (in relazione al contrasto tra un atto di disposizione del mittente e la richiesta di riconsegna del destinatario), o, ancora, (c) tra vettore e destinatario (in relazione all'esecuzione della riconsegna), ovvero, infine, (d) tra mittente, vettore e destinatario (in relazione alle somme dovute dal destinatario al momento della riconsegna (11)). Tali controversie non possono evidentemente essere risolte dal vettore, il quale si ritrova pertanto impossibilitato ad effettuare la riconsegna prima che il giudice (o il tribunale arbitrale) competente abbia compiuto un accertamento che, a seconda dei casi, potrà riguardare l'identità del soggetto avente diritto alla riconsegna delle merci o le modalità di esecuzione della riconsegna o gli ammontari effettivamente dovuti da parte del destinatario (12);

— *dall'altro lato*, il ritardo del destinatario nella effettiva “ricezione” delle merci, ossia nel compimento di tutti quegli atti attraverso i quali il destinatario stesso necessariamente partecipa

(11) Come si è già evidenziato in sede di commento all'art. 1689 c.c., § 3, in questo caso il vettore può comunque procedere alla riconsegna al destinatario qualora quest'ultimo — pur contestando la debenza delle somme richieste dal vettore (per nolo, assegni o altri oneri gravanti sulle merci) — effettui il deposito cautelare di cui all'ultimo periodo del secondo comma dell'art. 1689 c.c.

(12) Sul punto cfr. per tutti ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, in *Nvss. dig. it.*, XIX, Torino, 1973, 589.

alla riconsegna delle merci, in difetto del compimento dei quali al vettore è impedito di completare la esecuzione del trasporto (13).

In queste situazioni, l'ordinamento concede al vettore la possibilità di liberarsi dalle proprie obbligazioni (di custodia e di consegna (14)), depositando le merci ai sensi dell'art. 1514 c.c. ovvero, nel caso le merci fossero soggette a rapido deterioramento, procedendo alla vendita delle stesse ai sensi dell'art. 1515 c.c., in entrambi i casi per conto (e a spese) dell'avente diritto (per tale dovendosi intendere il proprietario delle merci ovvero il titolare di un diritto di garanzia/di un vincolo sulle stesse). La liberazione del vettore attraverso tali strumenti potrà avvenire immediatamente, cioè senza dover previamente richiedere istruzioni al mittente (che dovrà comunque essere prontamente informato circa il deposito o la vendita (15)), e ciò in quanto in tale momento il mittente ha già perso i propri diritti di disposizione sulle merci e non ha più alcuna possibilità di influire sull'oggetto del contratto di trasporto imparando istruzioni al vettore (e ciò salvo ovviamente il caso che venga accertata l'invalidità/inefficacia della richiesta di riconsegna: ad esempio nell'ipotesi in cui fosse stata effettuata da un destinatario erroneamente individuato dal vettore) (16).

(13) Sul fatto che la riconsegna delle merci si configuri come fattispecie "a formazione progressiva" alla quale deve necessariamente partecipare attivamente anche il destinatario v. *retro*, il commento agli artt. 1687-1688 c.c., § 1.

(14) Per un'ampia ed esaustiva analisi circa la natura giuridica e gli effetti "liberatori" degli strumenti offerti al vettore dagli artt. 1514 e 1515 c.c. v. per tutti, da ultimo, ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 408 ss.

(15) Tale precisazione — contenuta nell'ultimo periodo del secondo comma dell'art. 1690 c.c. — rappresenta la conferma del persistente interesse del mittente a che il vettore adempia correttamente le proprie obbligazioni nascenti dal contratto di trasporto anche successivamente all'acquisto da parte del destinatario dei corrispondenti diritti di credito verso il vettore: sul punto (e sul fatto che il mittente conserva anche le azioni di adempimento e di risarcimento del danno da inadempimento nei confronti del vettore) v. *retro*, il commento all'art. 1689 c.c., § 2, *sub* nota 33, e § 4. Inoltre, come è stato correttamente posto in rilievo da una parte della dottrina, l'informativa al mittente è anche volta a consentire a quest'ultimo di disporre delle cose trasportate nel caso in cui all'esito delle controversie indicate nel testo venga accertato che la consegna non dovesse aver luogo: così GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, cit., 1163.

(16) In dottrina e giurisprudenza è stato correttamente precisato che, successivamente alla richiesta di riconsegna delle merci, né l'inazione del destinatario, né la sua rinuncia alla consegna possono aver l'effetto di far risorgere i diritti di disposizione del mittente sulle merci: cfr. IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 166, nota 10,

Ovviamente, fino all'adozione dei predetti strumenti permane la responsabilità del vettore per perdita o avaria delle merci trasportate, sussistendo fino a tale momento gli obblighi di custodia delle merci. Non solo. Il vettore — nelle more di questa situazione di *impasse* — è responsabile di tutti i danni alla merce derivanti dalla ritenzione della stessa, e ciò anche in ragione del permanere dell'obbligo di tempestiva riconsegna gravanti sullo stesso in forza del contratto di trasporto (17), obbligo che — alla luce della norma in esame — verrebbe invece sostanzialmente assolto con il deposito liberatorio di cui all'art. 1514 c.c. (18).

il quale richiama Cass., 9 agosto 1968, in *Mass. Foro it.*, 1968, 2842 e, nel vigore della previgente disciplina di cui al codice di commercio del 1882, Cass., 30 giugno 1938, in *Foro it.*, I, 1549. *Contra*, nel senso che, anche alla luce del principio di buona fede nell'esecuzione del contratto di cui all'art. 1375 c.c., il destinatario dovrebbe comunque richiedere istruzioni al mittente, cfr. ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 408.

(17) Così Cass., 11 luglio 1950, n. 1843, in *Giur. compl. Cass. civ.*, 1950, III, 419.

(18) Così IANNUZZI, *Sul momento della riconsegna nel contratto di trasporto*, in *Riv. dir. nav.*, 1950, II, 287 ss.

LETTERA DI VETTURA O
RICEVUTA DI CARICO ALL'ORDINE

Se il vettore ha rilasciato al mittente un duplicato della lettera di vettura all'ordine o la ricevuta di carico all'ordine, i diritti nascenti dal contratto verso il vettore si trasferiscono mediante girata del titolo.

In tal caso il vettore è esonerato dall'obbligo di dare avviso dell'arrivo delle cose trasportate, salvo che sia stato indicato un domiciliatario nel luogo di destinazione, e l'indicazione risulti dal duplicato della lettera di vettura o dalla ricevuta di carico.

Il possessore del duplicato della lettera di vettura all'ordine o della ricevuta di carico all'ordine deve restituire il titolo al vettore all'atto della riconsegna delle cose trasportate.

SOMMARIO: 1. Il duplicato della lettera di vettura e la ricevuta di carico muniti di clausola “all’ordine” e la loro circolazione come titoli di credito rappresentativi delle merci. — 2. La restituzione del titolo al vettore al momento della riconsegna delle merci.

1. Il duplicato della lettera di vettura e la ricevuta di carico muniti di clausola “all’ordine” e la loro circolazione come titoli di credito rappresentativi delle merci.

La norma in esame ha ad oggetto i casi — quasi mai visti nella pratica commerciale — nei quali le parti del contratto di trasporto si siano accordate a che il vettore rilasci al mittente il duplicato della lettera di vettura o la ricevuta di carico inserendovi la clausola “all’ordine” (1). In queste rare ipotesi, tali documenti di trasporto assumono la funzione di titoli di credito rappresentativi delle merci trasportate (2).

(1) Il limitato impiego nella pratica della clausola “all’ordine” è sottolineato, tra gli altri, da BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, 639, nota 44 e testo corrispondente; CHIOMENTI, *Il titolo di credito. Fattispecie e disciplina*, Milano, 1977, 219, nota 5; RESCIGNO (M.), *Titoli rappresentativi e circolazione delle merci*, Milano, 1992, 1-2, spec. nota 1, ove ulteriori riferimenti alla dottrina straniera.

(2) Così Cass., 15 febbraio 1982, n. 940, in *Giust. civ.*, 1982, 1572. In dottrina, la natura di titoli di credito del duplicato della lettera di vettura e della ricevuta di carico muniti di clausola all’ordine è affermata in modo sostanzialmente pacifico:

Una parte della dottrina dissente da tale impostazione e nega la natura di titoli di credito dei documenti in esame sulla base del fatto che essi non avrebbero natura “costitutiva” di un rapporto cartolare distinto dal rapporto fondamentale-contratto di trasporto. Il che si desumerebbe — *in primo luogo* — dal tenore letterale dell’art. 1691, comma 1, c.c. (secondo cui, mediante la girata del duplicato della lettera di vettura o della ricevuta di carico, si trasferiscono “*i diritti nascenti dal contratto verso il vettore*”), sicché nel contesto in esame rileverebbero comunque i diritti nascenti dal contratto di trasporto e non le risultanze del documento di trasporto, con esclusione di qualsivoglia fenomeno di “cartolarizzazione” del rapporto o di incorporazione nel documento dei predetti diritti; inoltre — *in secondo luogo* — diversamente da quanto previsto dagli artt. 463 e 464 del codice della navigazione con riguardo alla polizza di carico, le scarse disposizioni del codice civile riguardanti i documenti in esame non fanno cenno all’applicazione agli stessi della disciplina dei titoli di credito (3).

La critica sopra espressa non può peraltro essere condivisa. A prescindere dal fatto che nei titoli “causali”, quali sono i documenti di trasporto, la distinzione tra rapporto cartolare e rapporto fonda-

cfr., *ex multis*, ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, 2^a ed., Milano, 2008, 309; ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, in *Nvss. dig. it.*, XIX, Torino, 1973, 584; BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, Torino, 2003, 149 ss.; CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, 2^a ed., Torino, 2009, 492 ss.; CHIOMENTI, *Il titolo di credito*, cit., 217 ss.; GALGANO, *Dei titoli di credito — Art. 1992-2027*, in SCIALOJA-BRANCA, *Commentario cod. civ.* a cura di GALGANO, 3^a ed., Bologna-Roma, 2010, 149; GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, in *Enc. dir.*, XLIV, Milano, 1992, 1159; IACUANIELLO BRUGGI-PAOLUCCI, *Il contratto di trasporto*, in *Giur. sist. dir. civ. comm.* fondata da BIGIAVI, Torino, 1979, 288 ss.; PELLIZZI, *Principi di diritto cartolare*, Bologna, s.d., ma 1967, 158; GRIGOLI, *Il trasporto*, in *Trattato dir. priv.* diretto da RESCIGNO, 11^{***}, Torino, 1984, 765-766; RESCIGNO (M.), *Titoli rappresentativi e circolazione delle merci*, cit., 1 ss. e spec. 27; ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto — Art. 1678-1702*, in SCIALOJA-BRANCA-GALGANO, *Commentario cod. civ.* a cura di DE NOVA, Bologna-Roma, 2014, 141-142.

(3) Così BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 638-640, il quale riprende le considerazioni svolte da IANNUZZI, *Del trasporto — Art. 1678-1702*, in *Commentario cod. civ.* a cura di SCIALOJA-BRANCA, 2^a ed., Bologna-Roma, 1970, 234 ss., sottolineando altresì che l’art. 1691 c.c. confermerebbe che i documenti in esame non sono titoli di credito perché, altrimenti, tale norma sarebbe inutile, bastando per la circolazione del titolo e per i suoi effetti la disciplina generale dei titoli di credito di cui agli artt. 1992 ss. c.c.

mentale in qualche modo sfuma (4), e, comunque, il rapporto fondamentale certamente incide e condiziona l'esercizio del diritto cartolare finanche a svuotarne i contenuti (5), non pare che il *wording* dell'art. 1691, comma 1, c.c. escluda la "incorporazione" dei diritti nascenti dal contratto di trasporto nel duplicato della lettera di vettura e nella ricevuta di carico. Posto, infatti, che con la sintetica espressione "incorporazione" si intende riferirsi al fatto che il titolo di credito è il documento "*necessario*" per esercitare i diritti che sono menzionati in tale titolo (6), è evidente che, proprio dal tenore letterale dell'art. 1691 c.c. (e, in particolare, dal comma 3 di tale disposizione), si desume che i documenti in esame hanno natura di titoli di credito, per l'appunto incorporando i diritti di cui al contratto di trasporto, sia pur nel quadro e nei limiti consentiti dalla natura causale del titolo (7). Non solo. Anche da un punto di vista "funzionale", non è contestabile che il duplicato della lettera di vettura e la ricevuta di carico muniti della clausola "all'ordine"

(4) Cfr. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, II, Milano, 1990, 1043, secondo cui "l'astrattezza è in definitiva incompatibile con i titoli rappresentativi e ad essi estranea (...). La polizza di carico e gli altri titoli rappresentativi non possono in alcun modo considerarsi 'astratti' come i titoli cambiari", e ciò in quanto in tali documenti "la rappresentatività deriva dal fatto che essi manifestano nel loro prenditore o possessore la qualità di creditore di una prestazione determinata, che lo qualificano, lo esteriorizzano e lo legittimano come creditore". In generale, sulla natura giuridica dei titoli rappresentativi cfr. ASCARELLI, *Causalità e astrattezza nella polizza di carico*, in *Riv. dir. nav.* 1949, 3; RUSSO, *Causalità e astrattezza dei titoli rappresentativi del trasporto*, in *Riv. dir. nav.* 1951, 55; PELLIZZI, *Nuove vedute sui titoli causali ed in particolare sulla polizza di carico*, in *Studi sui titoli di credito*, Padova, 1960, 321; DOMENIDÒ, *Sulla natura giuridica dei titoli di credito rappresentativi*, in *Riv. dir. civ.* 1964, 499. La distinzione tra titoli causali e titoli astratti è stata ampiamente criticata da parte di ARENA, il quale, in sintesi, ha affermato la riconducibilità del negozio cartolare contenuto in tutti i titoli di credito allo schema causale. Sul punto cfr. ID., *Sull'astrattezza dei titoli rappresentativi di trasporto*, in *Riv. dir. nav.*, 1943-1948, I, 110 ss.; ID., *La polizza di carico e gli altri titoli rappresentativi di trasporto*, Milano, 1951, I, 21 ss.; ID., *La natura causale della polizza di carico e la distinzione tra titoli di credito astratti e causali*, in *Studi marittimi*, 1981, 11, 3 ss.

(5) Così, per tutti, VIVANTE, *Trattato di diritto commerciale*, III, *Le cose*, 5^a ed., Milano, 1924, 125, cui *adde* le considerazioni svolte *infra* al testo corrispondente alle note 14 e 15.

(6) Così, ancora, VIVANTE, *Trattato di diritto commerciale*, III, cit., 125, il quale sottolinea la "sterilità dogmatica" dell'espressione — a suo dire "*volgare*" — secondo cui "il diritto è incorporato nel titolo".

(7) Così CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, cit., 493.

facilitino la (e, anzi, siano strumenti indispensabili per la) mobilitazione della ricchezza, analogamente a quanto accade per tutti i titoli di credito rappresentativi delle merci (8).

Trova pertanto applicazione al duplicato della lettera di vettura e alla ricevuta di carico all'ordine, tra l'altro, l'art. 1996 c.c., ai sensi del quale i predetti documenti attribuiscono al possessore degli stessi il diritto alla consegna di merci ivi specificate, il possesso delle medesime e il potere di disporne mediante il trasferimento del titolo (nel caso di specie, mediante "girata" ex art. 1691, comma 1, c.c., essendo i documenti in esame emessi esclusivamente all'ordine). Per l'effetto, il duplicato e la ricevuta — al pari degli altri titoli di credito rappresentativi — incorporano anche diritti reali sulle merci (9) e in tal modo divengono l'elemento fondamentale su cui ruota il meccanismo della c.d. "consegna documentale" (ossia della vendita su documenti) (10), e ciò in ragione dell'equivalenza del possesso del titolo al possesso delle merci (11).

(8) Tale aspetto, in particolare, è stato sottolineato da CHIOMENTI, *Il titolo di credito*, cit., 217 ss. ed è stato poi ulteriormente sviluppato da RESCIGNO (M.), *Titoli rappresentativi e circolazione delle merci*, cit., *passim*, ma specialmente 27 ss.

(9) Così CASSONI, *I titoli di partecipazione, obbligazionari e rappresentativi di merci*, Padova, 1978, 89. Nello stesso senso MARTORANO, *Titoli di credito*, Milano, 1997, p. 159, secondo cui "Per titoli rappresentativi della merce si intendono quei documenti destinati alla circolazione che incorporano il diritto alla consegna di cose certe e determinate", i quali, "oltre che attribuire al portatore il diritto ad una prestazione costituita dalla consegna dei beni descritti nella lettera del documento, ossia una posizione creditoria, conferiscono allo stesso una posizione reale nei confronti dei beni medesimi".

(10) Così LOPEZ DE GONZALO, *L'obbligazione di consegna nella vendita marittima*, Milano, 1997, 85. Per una panoramica sul meccanismo della consegna documentale — oltre al lavoro appena richiamato — cfr., senza alcuna pretesa di completezza, ANGELICI, *Consegna e proprietà nella vendita internazionale*, Milano, 1979, *passim*; BOCCHINI, *La vendita con trasporto*, Napoli, 1985, *passim*; DALMARTELLO, *La consegna della cosa*, Milano, 1950, spec. 33-36; Id., voce *Consegna*, in *Nvss. dig. it.*, IV, Torino, 1959, 113; FUNAIOLI, voce *Consegna*, in *Enc. dir.*, IX, Milano, 1961, 132-133.

(11) Così PAVONE LA ROSA, voce *Polizza di carico*, in *Enc. dir.*, XXXIV, Milano, 1985, 216. Nel senso di cui al testo, il titolo rappresentativo delle merci si trova a svolgere una funzione sostanzialmente coincidente a quella dell'istituto anglosassone del *document of title*, il quale è "a document which represents the goods contained within the document" ed il cui possesso "is equivalent in law to the possession of the goods", di modo che "the transfer of the documents operates as a symbolic delivery of the goods if the intention is to pass the general or specific property in the goods": così *Wah Tat Bank Ltd. v. Kum* [1967] 2 Lloyd's Rep. 437,

Trova inoltre applicazione l'art. 1992 c.c. e, in particolare, il comma 2 di tale disposizione, secondo cui il vettore, che — senza dolo o colpa grave — riconsegna le merci al possessore del titolo, è liberato della propria obbligazione *ex recepto* anche se il possessore del titolo non è il titolare del diritto. In proposito, occorre peraltro sottolineare che “*il trasferimento del titolo rappresentativo attua, come tale, di regola un fenomeno circolatorio limitato al possesso della merce, essendo il documento muto sulla proprietà della stessa*” (12) e che, pertanto, onde trasferire la proprietà della merce non è sufficiente il trasferimento del titolo, ma occorre un ulteriore negozio giuridico di vendita della stessa.

Come tutti i titoli rappresentativi delle merci, peraltro, il duplicato della lettera di vettura e la ricevuta di carico all'ordine presentano caratteri parzialmente disomogenei rispetto agli altri titoli di credito in relazione ai requisiti di astrattezza, letteralità ed autonomia (13). Ed infatti, i documenti in esame, sono titoli *causali*, caratterizzati da una sorta di “*letteralità attenuata*” e da “*autonomia limitata*”, con la conseguenza che nel presente contesto si riduce la caratteristica di “*insensibilità del diritto cartolare alle vicende del rapporto fondamentale*” (14), e ciò nel senso che, ad esempio, ancorché sia impedito al vettore di eccepire fatti che non risultano dal contesto letterale del titolo o al portatore (diverso dal mittente) di far valere pretese maggiori o diverse da quelle risultanti dal titolo stesso, le vicende del trasporto certamente condizionano (e hanno un impatto sul)l'esercizio dei diritti nascenti dal titolo: se, ad esempio, la merce è perduta durante il trasporto per fatti estranei alla responsabilità del vettore, quest'ultimo nulla deve al portatore del documento, essendo sempre opponibili le c.d. “*eccezioni causali*” (restando invece precluse le eccezioni relative a vizi del rapporto

441. Per alcuni riferimenti a quest'ultimo riguardo, cfr. *ex multis* BOOLS, *The Bill of Lading as a Document of Title*, London, 1997, 1 ss.; PURCHASE, *Documents of Title to Goods*, London, 1931, *passim*; STANTON, *The Law and Practice of Sea Transport*, Glasgow, 1964, 170; TREITEL-REYNOLDS, *Carver on bills of lading*, London, 2001, 229, cui *adde*, nella dottrina italiana, TUO, *Brevi riflessioni su un tema tornato d'attualità: la straight bill of lading è document of title?*, in *Dir. mar.*, 2005, 86 ss.

(12) Così MARTORANO, *Titoli di credito*, cit., 162.

(13) Cfr. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 260.

(14) Così MARTORANO, *Titoli di credito*, cit., 165.

sottostante o a fatti o rapporti personali ai precedenti possessori del titolo) (15).

Parimenti, una volta che sia stata inserita la clausola “all’ordine” nel duplicato della lettera di vettura e nella ricevuta di carico, la stessa disciplina dei titoli di credito incide sulle vicende del contratto di trasporto.

In primo luogo, e in applicazione del predetto art. 1992, comma 2, c.c., la configurazione del contratto di trasporto come “contratto a favore di terzo” (16) viene per così dire “accantonata” e il soggetto “terzo” cui fanno riferimento gli artt. 1687, 1689 e 1690 c.c. non è più il “destinatario” indicato nel documento di trasporto, ma il possessore di tale documento (17). Infatti, come è stato più in generale evidenziato da parte della dottrina, il giratario-portatore del titolo rappresentativo si trova in posizione diversa dal terzo a favore del quale è stipulato il negozio di cui all’art. 1411 c.c., in quanto tale giratario-portatore “trova nel titolo la ragione e i limiti dei diritti a lui spettanti nei confronti del vettore” (18), e ciò in quanto l’emissione del titolo stesso crea una netta sincope nella continuità dei rapporti sottostanti, interponendo tra il diritto del portatore ed il negozio di riferimento (ossia il contratto di trasporto) un vero e proprio diaframma, costituito dalla dichiarazione cartolare del titolo (19).

In secondo luogo, per effetto dell’inserimento della clausola “all’ordine”, divengono parzialmente inapplicabili *non solo* l’art. 1687, comma 2, c.c. in tema di obbligo di avviso del vettore circa

(15) In argomento cfr. per tutti l’interessante studio di VISTOSO, *I titoli di trasporto e il regime delle eccezioni causali*, in *Dir. mar.*, 1953, 579 ss.

(16) Sul punto *v. retro*, il commento all’art. 1689 c.c., §§ 1 e 2.

(17) Così CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, cit., 494.

(18) Così PAVONE LA ROSA, *Studi sulla polizza di carico*, Milano, 1958, 101 ss. Nello stesso senso tale A. ha successivamente sottolineato che, in caso di emissione del titolo rappresentativo, si ha il “superamento della concezione che inquadra il contratto di trasporto nella figura del contratto a favore di terzi”, e ciò in quanto il “diritto del destinatario alla riconsegna della merce non ha la sua fonte nel contratto intercorso tra il vettore e il caricatore, ma nella dichiarazione contenuta nella polizza di carico”: così cfr. PAVONE LA ROSA, voce *Polizza di carico*, cit., 218.

(19) Sul punto, con riguardo al rilievo del contenuto della dichiarazione cartolare quanto alla circolazione (e opponibilità ai terzi) delle clausole arbitrali e di deroga alla giurisdizione contenute nei titoli di credito rappresentativi delle merci (e, in particolare, nella polizza di carico), sia consentito rinviare a LA MATTINA, *L’arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, Milano, 2012, 305 ss.

l'arrivo delle merci a destinazione (il che è esplicitamente previsto dall'art. 1691, comma 2, c.c. (20)), *ma anche* gli artt. 1685, 1686, 1689 e 1690 c.c. con riguardo ai diritti che, a seconda dei casi, spettano al mittente, e ciò in quanto — come si è sopra sottolineato — in caso di emissione del documento rappresentativo delle merci, l'unico avente diritto alla disponibilità della merce è il legittimo possessore del titolo, alle cui istruzioni soltanto il vettore deve attenersi, anche in caso di impedimento al trasporto o alla riconsegna (21).

2. La restituzione del titolo al vettore al momento della riconsegna delle merci.

Il terzo comma dell'art. 1691 c.c. prevede infine che il possessore del duplicato della lettera di vettura all'ordine o della ricevuta di carico all'ordine deve restituire il titolo al vettore al momento della riconsegna delle merci.

La *ratio* della norma in esame riposa nella circostanza che soltanto il possesso del titolo di credito consente al vettore di provare di essersi liberato dagli obblighi risultanti dal titolo, posto che il possesso del titolo è *indispensabile* per ottenere la riconsegna delle cose trasportate e garantisce al possessore la *certezza* che la consegna non sarà legittimamente fatta a persone diverse da lui (22).

(20) Il venir meno dell'obbligo di avviso si giustifica in quanto la circolazione del titolo tramite girata non consente anticipatamente al vettore di conoscere l'identità del possessore del titolo cui — teoricamente — andrebbe fatto l'avviso (SALERNO, Sub art. 1691, in *Commentario del codice civile* diretto da GABRIELLI, Torino, 2011, 295). Sarà pertanto lo stesso possessore del titolo a doversi fare parte diligente presso il vettore, e ciò a meno che “*sia stato indicato un domiciliatario nel luogo di destinazione, e l'indicazione risulti*” dal titolo, nel qual caso il vettore sarà nuovamente obbligato a dare avviso dell'arrivo delle merci, secondo quanto previsto nell'ultimo periodo del secondo comma della norma in esame.

(21) Così ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, cit., 585.

(22) Così IACUANIELLO BRUGGI-PAOLUCCI, *Il contratto di trasporto*, cit., 292, che riprendono gli insegnamenti di MESSINEO, *Manuale di diritto civile e commerciale*, IV, 8^a ed., Milano, 1954, 214.

RESPONSABILITÀ DEL VETTORE
NEI CONFRONTI DEL MITTENTE

Il vettore che esegue la riconsegna al destinatario senza riscuotere i propri crediti o gli assegni da cui è gravata la cosa, o senza esigere il deposito della somma controversa, è responsabile verso il mittente dell'importo degli assegni dovuti al medesimo e non può rivolgersi a quest'ultimo per il pagamento dei propri crediti, salva l'azione verso il destinatario.

SOMMARIO: 1. La responsabilità del vettore per inadempimento all'obbligo di non consegnare le merci in mancanza della riscossione da parte del destinatario dei crediti derivanti dal trasporto e degli assegni da cui le merci sono gravate (o in mancanza del deposito delle somme controverse). — 2. L'azione del vettore verso il destinatario.

1. La responsabilità del vettore per inadempimento all'obbligo di non consegnare le merci in mancanza della riscossione da parte del destinatario dei crediti derivanti dal trasporto e degli assegni da cui le merci sono gravate (o in mancanza del deposito delle somme controverse).

Come si è visto in precedenza, il secondo comma dell'art. 1689 c.c. subordina l'esercizio da parte del destinatario dei "*diritti nascenti dal contratto*" (segnatamente, la riconsegna delle merci) all'onere del "*pagamento al vettore dei crediti derivanti dal trasporto e degli assegni da cui le cose trasportate sono gravate*"; tale norma prevede altresì che, in caso di controversia sull'ammontare delle somme dovute, il destinatario possa esercitare i predetti diritti (e ottenere la riconsegna delle merci) soltanto previo deposito della differenza contestata delle somme presso un istituto di credito (1).

In mancanza dell'assolvimento da parte del destinatario del

(1) V. *retro*, il commento all'art. 1689 c.c., § 3.

predetto onere di pagamento, il vettore *non solo* non è tenuto ad effettuare la riconsegna delle merci, *ma inoltre* è obbligato a non procedere con la riconsegna: la sussistenza di tale obbligo si desume — implicitamente — dall'art. 1692 c.c., il quale prevede la responsabilità del vettore nel caso in cui questi esegua la riconsegna al destinatario “*senza riscuotere i propri crediti o gli assegni da cui è gravata la cosa, o senza esigere il deposito della somma contraria*” (2).

Insomma, in linea di principio, il vettore non può effettuare la riconsegna delle merci trasportate al destinatario che non paghi contestualmente i predetti crediti ed assegni e, qualora, nonostante il mancato pagamento, la riconsegna avvenga comunque, *da un lato*, sorgerà un corrispondente obbligo di pagamento in capo al destinatario (3) e, *dall'altro lato*, sussisterà la responsabilità del vettore ai sensi della norma in esame (4).

La *ratio* dell'art. 1692 c.c. è tutelare gli interessi del mittente (nella sua qualità di debitore dei crediti derivanti dal trasporto e nella sua qualità di beneficiario degli assegni di cui fossero gravate le merci), compromessi dall'inadempimento del vettore di pretendere il pagamento da parte del destinatario (5).

I crediti del vettore per il trasporto comprendono non solo il

(2) *Contra v. IANNUZZI, Del trasporto*, in *Commentario cod. civ.* a cura di SCIALOJA-BRANCA, 2^a ed., Bologna-Roma, 1970, 250, secondo cui — a fronte del mancato pagamento dei crediti per il trasporto e degli assegni da cui le merci fossero gravate — il vettore avrebbe l'“onere” (e non l'obbligo) di formulare “*un'eccezione in senso proprio*” nei confronti del mittente, non consegnando le merci ed evitando così di perdere l'azione nei confronti del mittente. Tale impostazione peraltro non convince ed è superata dalla più recente dottrina, conforme alla soluzione di cui al testo: cfr. ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto — Art. 1678-1702*, in SCIALOJA-BRANCA-GALGANO, *Commentario cod. civ.* a cura di DE NOVA, Bologna-Roma, 2014, 432.

(3) Cfr. la *Relazione del Ministro Guardasigilli al Codice Civile*, § 709, ultimo periodo, la quale precisa che “*Nel sistema del codice, quindi, l'obbligo del destinatario al pagamento dei crediti del vettore è in condizione per l'esercizio del diritto del destinatario alla riconsegna, e in obligatione solo dal momento in cui il destinatario abbia effettivamente ricevuto le cose trasportate*”.

(4) Ovviamente, la responsabilità del vettore nei confronti del mittente potrà anche sussistere nel caso in cui, pur avendo ricevuto i pagamenti da parte del destinatario, il vettore trattenga indebitamente tali somme senza versarle al mittente: sul punto v. specificamente BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, 763 ss.

(5) Così IACUANIELLO BRUGGI-PAOLUCCI, *Il contratto di trasporto*, in *Giur. sist. dir. civ. comm.* fondata da BIGIAVI, Torino, 1979, 337.

porto assegnato o comunque non corrisposto dal mittente, ma anche il risarcimento dei danni eventualmente dovuti *ex artt.* 1683, comma 3, e 1685, comma 1, c.c. e il rimborso di tutte le spese sostenute dal vettore in occasione del trasporto anche per il protrarsi delle attività di custodia, nonché per adempimenti fiscali, doganali, sanitari ed amministrativi.

La sanzione per il vettore che riconsegna le merci in mancanza di pagamento da parte del destinatario di tali crediti è la perdita dell'azione nei confronti del mittente: tale sanzione appare "equa", *non solo* perché alla luce della disciplina in esame — in assenza di contrarie, esplicite pattuizioni contrattuali (6) — i crediti del vettore per il trasporto devono essere pagati dal destinatario al momento della riconsegna (e ciò anche in mancanza di una clausola di assegno (7)), con la conseguenza che il mittente da tale momento è comunque liberato dalle proprie obbligazioni nascenti dal contratto di trasporto, *ma anche* perché al vettore viene specificamente attribuita dall'ultimo periodo dell'art. 1692 c.c. azione diretta nei confronti del destinatario per la riscossione di tali crediti (nonché per la ripetizione di quanto pagato a titolo di danno per mancato incasso degli assegni) (8). Su quest'ultimo aspetto ci si soffermerà in particolare nel paragrafo successivo.

L'inserimento nel contratto di trasporto della clausola di assegno determina in capo al vettore il sorgere di un'obbligazione di mandato nei confronti del mittente, accessoria rispetto agli obblighi di custodia e di trasporto gravanti sullo stesso vettore (9). Tale

(6) Cfr. Trib. Torino, 1 agosto 2007, in *DeJure*, cui *adde* ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 431.

(7) Tale aspetto è stato sottolineato da Cass., 4 marzo 1986, n. 1355, in *Giust. civ.*, 1986, I, 1655, e, più di recente, da Trib. Salerno, 27 marzo 2015, in *DeJure*.

(8) Sul punto cfr. per tutte Cass., 16 maggio 2003, n. 7634, in *DeJure*, secondo cui "Se il vettore effettua la riconsegna senza pretendere il pagamento di quanto gli è dovuto, il destinatario resta obbligato al pagamento per il solo fatto di avere accettato la riconsegna, e anzi, con l'assunzione dell'obbligo da parte del destinatario, ha luogo, *ex lege*, anche la liberazione del mittente, sì che il vettore può rivolgersi, per il soddisfacimento dei propri crediti, soltanto al destinatario". Nello stesso senso v. Cass., 20 agosto 2013, n. 19225, *ibidem*.

(9) Cfr. Cass., 19 agosto 2003, n. 12125, in *Giust. civ.*, 2003, I, 2055, nonché Cass., 13 luglio 1993, n. 7697, in *DeJure*. Tale sentenza ha correttamente sottolineato che l'accessorietà del mandato di incasso rispetto al trasporto fa sì che il rapporto è regolato dalle norme sul trasporto anche con riguardo alla disciplina della prescrizione, con conseguente applicazione del termine abbreviato di cui

obbligazione ha ad oggetto l'incasso dei crediti del mittente nei confronti del destinatario per il pagamento del prezzo delle merci "contro assegno" (10). Il vettore è inadempiente in tutti i casi in cui riconsegna le merci al destinatario senza attenersi alle indicazioni del mittente quanto alle modalità di pagamento (11), gravando peraltro sul mittente la prova che il vettore non si è attenuto a tali indicazioni ed eventualmente sul vettore la prova che il destinatario ha invece pagato direttamente il mittente (12). In mancanza di specifiche indicazioni, il vettore sarà adempiente nel caso in cui abbia riscosso gli assegni in moneta avente corso legale ai sensi dell'art. 1277 c.c. o a mezzo assegni circolari, qualora quest'ultima modalità di pagamento sia ammessa dagli usi del luogo di consegna (13).

La sanzione che la norma in esame prescrive per il vettore inadempiente è il pagamento dell'"importo degli assegni dovuti [al mittente]". Con tale formulazione, l'art. 1692 c.c. ha inteso stabilire una presunzione legale "semplice" relativa al *quantum* del danno da inadempimento alla clausola di assegno, prevedendo che tale danno non sia inferiore all'ammontare dell'importo degli assegni non riscossi, ma facendo salva la possibilità sia per il mittente di dimostrare di aver subito un danno maggiore (14), sia per il vettore di

all'art. 2951 c.c.. In quest'ultimo senso cfr. anche Cass., 10 maggio 1989, n. 2137, in *DeJure*, cui *adde* ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, in *Nvss. dig. it.*, XIX, Torino, 1973, 590, GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, in *Enc. dir.*, XLIV, Milano, 1992, 1164-1165, e IACUANIello BRUGGI-PAOLUCCI, *Il contratto di trasporto*, cit., 338, ove ulteriori riferimenti conformi.

(10) Sul pagamento del prezzo nella compravendita "contro assegno", cfr. per tutti il sempre attuale lavoro di RUBINO, *La compravendita*, 2^a ed., Milano, 1971, 540.

(11) È così che, se il mittente ha prescritto che la riconsegna delle merci sia subordinata al pagamento di denaro contante o di assegni circolari, è inadempiente il vettore che effettui la riconsegna a fronte di vaglia cambiari (Cass., 1 dicembre 2003, n. 18300, in *Dir. trasp.*, 2004, 997; Trib. Reggio Emilia, 14 marzo 2003, *ibidem*) o di assegni bancari (Cass., 19 agosto 2003, n. 12125, cit.) o, comunque, a fronte di pagamento con altri mezzi (Trib. Bari, 19 marzo 2014, in *DeJure*).

(12) Cfr. Cass., 29 novembre 1986, n. 7069, in *Giust. civ.*, 1987, I, 1768.

(13) Così ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 439, cui *adde* BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 763 ss.

(14) Cfr. IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 251.

dimostrare che il mittente non ha subito alcun danno (o ha subito un danno inferiore al predetto importo) (15).

2. L'azione del vettore verso il destinatario.

L'ultimo inciso della norma in esame fa “*salva l'azione verso il destinatario*” da parte del vettore responsabile di aver riconsegnato le merci senza riscuotere i propri crediti o gli assegni di cui sono gravate le merci stesse.

Parte della dottrina ha sottolineato che, così, l'art. 1692 c.c. ha dato “*un equilibrato assetto della situazione giuridica dei soggetti interessati*” al trasporto, in quanto — a fronte della liberazione del mittente dai propri debiti nei confronti del vettore e dell'imputazione al vettore del debito per gli assegni non riscossi (e per eventuali ulteriori danni) — ha riconosciuto il diritto del vettore di “*rivalersi nei confronti del destinatario*” (16).

Tale ricostruzione necessita peraltro di alcune precisazioni.

Come si è sottolineato in precedenza, dal momento in cui il destinatario riceve *effettivamente* le merci trasportate, gli “oneri” di cui all'art. 1689, comma 2, c.c. diventano “obblighi” di pagamento (17), e ciò per effetto della ricezione delle merci stesse, che è un atto irrevocabile con il quale il destinatario ha certamente manifestato la volontà di “accollarsi” i debiti connessi al trasporto (18). In quest'ultimo senso:

— con riguardo ai crediti per il trasporto, il vettore non “si rivale” nei confronti del destinatario, ma esercita nei confronti di quest'ultimo la (propria) azione di adempimento del corrispondente obbligo di pagamento volontariamente assunto da parte del destinatario con l'accollo compiuto all'atto di ricezione delle merci;

(15) Cfr. Cass., 3 giugno 1991, n. 6223, in *Foro it.*, 1992, I, 810, cui *adde* CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, 2^a ed., Torino, 2009, 487; D'ALESSIO, *Diritto dei trasporti*, Milano, 2003, 194.

(16) Così GRIGOLI, *Il trasporto*, in *Trattato dir. priv.* diretto da RESCIGNO, 11^{***}, Torino, 1984, 784.

(17) Cfr. la *Relazione al Re*, § 709, ultimo periodo, cui *adde* le considerazioni svolte nel commento all'art. 1689 c.c., § 3.

(18) Nello stesso senso cfr. ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, in *Nvss. dig. it.*, XIX, Torino, 1973, 590 e 591.

— con riguardo all'importo degli assegni (e degli eventuali ulteriori danni pagati dal vettore al mittente), fermo l'originario obbligo di pagamento del destinatario derivante dalla ricezione delle merci, il vettore in effetti svolge un'azione di "rivalsa/regresso" nei confronti del destinatario (19), nascente da un fenomeno di surrogazione legale di cui all'art. 1203, n. 5, c.c. (20).

Alla luce di quanto sopra, pare infine da respingere la ricostruzione proposta da parte della giurisprudenza e della dottrina, secondo cui l'azione del vettore sarebbe un'azione generale di indebito arricchimento *ex art. 2041 c.c.* (21). Tale orientamento non è condivisibile in quanto — a tacer d'altro — l'azione di indebito arricchimento ha carattere "residuale" ai sensi dell'art. 2042 c.c. e non trova pertanto giustificazione in presenza dei sopra richiamati rimedi a disposizione del vettore (22).

(19) Cfr. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 758, il quale definisce l'azione del vettore per il pagamento degli assegni un "regresso nei confronti del destinatario".

(20) Nello stesso senso cfr. IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 251 e ivi nota 1, il quale — invero — riferisce la vicenda surrogatoria ad entrambe le azioni esercitabili dal vettore nei confronti del destinatario.

(21) Cfr. Cass., 4 marzo 1986, n. 1355, in *Giust. civ.*, 1986, I, 1655 e, nello stesso senso, D'ALESSIO, *Diritto dei trasporti*, cit., 194.

(22) Nello stesso senso di cui al testo cfr. per tutti COMENALE PINTO, *L'azione del vettore verso il destinatario per i crediti derivanti dal trasporto*, in *Giust. civ.*, 1986, I, 1656 ss.

RESPONSABILITÀ PER
PERDITA E AVARIA

Il vettore è responsabile della perdita e dell'avaria delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve a quello in cui le riconsegna al destinatario, se non prova che la perdita o l'avaria è derivata da caso fortuito, dalla natura o dai vizi delle cose stesse o del loro imballaggio, o dal fatto del mittente o da quello del destinatario.

Se il vettore accetta le cose da trasportare senza riserve, si presume che le cose stesse non presentino vizi apparenti d'imballaggio.

PRESUNZIONI DI FORTUITO

Sono valide le clausole che stabiliscono presunzioni di caso fortuito per eventi che normalmente, in relazione ai mezzi e alle condizioni del trasporto, dipendono da caso fortuito.

CALO NATURALE

Per le cose che, data la loro particolare natura, sono soggette durante il trasporto a diminuzione nel peso o nella misura, il vettore risponde solo delle diminuzioni che oltrepassano il calo naturale, a meno che il mittente o il destinatario provi che la diminuzione non è avvenuta in conseguenza della natura delle cose o che per le circostanze del caso non poteva giungere alla misura accertata.

Si deve tener conto del calo separatamente per ogni collo.

CALCOLO DEL DANNO IN CASO DI PERDITA O AVARIA

Il danno derivante da perdita o da avaria si calcola secondo il prezzo corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna.

Il risarcimento dovuto dal vettore non può essere superiore a un euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali ed all'importo di cui all'articolo 23, comma 3, della Convenzione per il trasporto stradale di merci, ratificata con legge 6 dicembre 1960, n. 1621, e successive modificazioni, nei trasporti internazionali.

La previsione di cui al comma precedente non è derogabile a favore del vettore se non nei casi e con le modalità previste dalle leggi speciali e dalle convenzioni internazionali applicabili.

Il vettore non può avvalersi della limitazione della responsabilità prevista a suo favore dal presente articolo ove sia fornita la prova che la perdita o l'avaria della merce sono stati determinati da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti, ovvero di ogni altro soggetto di cui egli si sia avvalso per l'esecuzione del trasporto, quando tali soggetti abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni.

ACCERTAMENTO DELLA
PERDITA E DELL'AVARIA

Il destinatario ha diritto di fare accertare a sue spese, prima della riconsegna, l'identità e lo stato delle cose trasportate.

Se la perdita o l'avaria esiste, il vettore deve rimborsargli le spese.

Salvo diverse disposizioni della legge, la perdita e l'avaria si accertano nei modi stabiliti dall'articolo 696 del codice di procedura civile.

ESTINZIONE DELL'AZIONE NEI
CONFRONTI DEL VETTORE

Il ricevimento senza riserve delle cose trasportate col pagamento di quanto è dovuto al vettore estingue le azioni derivanti dal contratto, tranne il caso di dolo o colpa grave del vettore. Sono salve le azioni per perdita parziale o per avaria non riconoscibili al momento della riconsegna, purché in quest'ultimo caso il danno sia denunciato appena conosciuto e non oltre otto giorni dopo il ricevimento.

SOMMARIO: 1. L'“unitarietà” dell'obbligo (di risultato) del vettore e il “duplice” regime di responsabilità previsto dal codice civile. — 2. La responsabilità per il ritardo (e per l'inesecuzione del trasporto) e l'applicazione dei principi generali in materia di inadempimento. — 3. La responsabilità per perdita o avaria delle merci. I principi del “*receptum*”, il loro fondamento storico e la loro perdurante “efficienza”. — 4. (*Segue*) Il limite spazio-temporale dell'obbligo del vettore, l'onere probatorio gravante sul soggetto interessato al carico per fare valere la responsabilità del vettore e i termini e le modalità per evitare l'estinzione delle azioni risarcitorie. — 5. Gli “eventi esonerativi” della responsabilità del vettore. La prova del nesso di causalità tra tali eventi e la perdita o l'avaria delle merci trasportate. — 6. (*Segue*) Il caso fortuito e le presunzioni convenzionali di fortuito. — 7. (*Segue*) La natura e i vizi delle merci trasportate. L'ipotesi del calo naturale. — 8. (*Segue*) Il fatto del mittente (rinvio) e il fatto del destinatario; il difetto di imballaggio delle merci trasportate. — 9. Il danno risarcibile. La responsabilità del vettore quale responsabilità “oggettivamente predeterminata”. — 10. (*Segue*) La responsabilità del vettore quale responsabilità “limitata” (e “assicurata”) e l'inammissibilità del concorso tra azione contrattuale ed extracontrattuale. — 11. (*Segue*) La inderogabilità del limite del debito a sfavore del soggetto interessato al carico. — 12. (*Segue*) La decadenza del vettore dal beneficio del limite del debito.

1. L'“unitarietà” dell'obbligo (di risultato) del vettore e il “duplice” regime di responsabilità previsto dal codice civile.

L'obbligo del vettore terrestre di cose consiste nel trasportare

indenni (e, laddove previsto, tempestivamente) le merci. Come si è già anticipato, il contratto di trasporto si configura cioè in modo tale per cui l'obbligazione del vettore è adempiuta quando quest'ultimo ha conseguito il preciso *risultato* di trasportare le cose integre (e tempestivamente) e non anche quando questi ha (soltanto) approntato i mezzi per conseguire tale risultato, senza però raggiungerlo (vuoi perché il trasporto non è avvenuto ovvero in quanto le cose sono giunte a destinazione non integre o non in orario). In altri termini, nel contratto di trasporto (al pari che nel contratto di appalto) l'oggetto della prestazione tipica è un preciso *opus* e non una mera serie di attività da compiersi secondo un criterio di condotta diligente predeterminato (come è, ad esempio, nel contratto di opera intellettuale) (1).

Fermo quanto sopra, parte della dottrina ha idealmente “scomposto” l'obbligazione del vettore in due, individuando:

— da un lato, l'obbligazione di *trasportare* la merce (obbligazione che ha propriamente ad oggetto il trasferimento della merce dal luogo di caricazione ove il mittente ha consegnato la merce al vettore a quello di destinazione ove deve essere effettuata la riconsegna al destinatario) e,

— dall'altro lato, l'obbligazione di *custodire* la merce (obbligazione che si sostanzia nel far sì che la merce non subisca danni o non perisca durante il periodo di tempo in cui essa è affidata al vettore) (2).

In realtà, tale distinzione non pare corretta, in quanto, concretamente, l'obbligazione di trasportare comprende già l'obbligazione di custodire la merce oggetto del trasporto: la custodia, cioè, non è un elemento “accidentale” (o un obbligo ulteriore) che può essere (come non essere) assunto dal vettore, ma è un elemento “naturale” del contratto di trasporto (3). Non solo. Come chiarito da parte della giurisprudenza, l'obbligazione assunta dal vettore in forza del con-

(1) Sul punto cfr. per tutti IANNUZZI, *Del trasporto*, in *Commentario cod. civ.* a cura di SCIALOJA-BRANCA, 2^a ed., Bologna-Roma, 1970, 1 ss.

(2) Cfr. ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, in *Nvss. dig. it.*, XIX, Torino, 1973, 595. Sul punto v. anche ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1966, 45 ss., secondo cui si dovrebbe al riguardo distinguere tra obbligazione di *custodia*, che conseguirebbe alla consegna delle merci da trasportare e che avrebbe natura di prestazione “accessoria” al trasporto, e obbligazione di *vigilare* sull'incolumità dell'oggetto trasportato, che avrebbe carattere “essenziale”.

(3) Così BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, 728, cui *adde* VIVANTE, *Trattato di diritto commerciale*, IV, *Le obbligazioni*, 5^a ed., Milano, 1926,

tratto di trasporto comprende anche tutte le prestazioni “accessorie” funzionali al corretto e puntuale adempimento del contratto stesso (quali, ad esempio, l’assistenza nelle operazioni doganali relative alle merci trasportate) (4).

A fronte di tale configurazione “unitaria” dell’obbligo gravante sul vettore, il codice civile, peraltro, distingue due diverse ipotesi di responsabilità. Tale distinzione risulta — per così dire “in negativo” — dal disposto dell’art. 1693 c.c., il quale disciplina esclusivamente la responsabilità del vettore “*per perdita e avaria*” delle merci trasportate, di fatto rinviando alla disciplina generale in tema di inadempimento le altre ipotesi di responsabilità del vettore (segnatamente, la responsabilità per ritardo/inesecuzione del trasporto), sulle quali ci soffermiamo immediatamente.

2. La responsabilità per il ritardo (e per l’inesecuzione del trasporto) e l’applicazione dei principi generali in materia di inadempimento.

Come si è sopra anticipato, il codice civile non contiene specifiche norme volte a disciplinare la responsabilità del vettore per ritardo (o per inesecuzione del trasporto, fattispecie, quest’ultima, che nella maggioranza dei casi si concreta in un “*ritardo indefinito*” nell’esecuzione della prestazione del vettore (5)). Ciò differenzia la vigente disciplina da quella (abrogata) di cui al codice di commercio del 1882, il quale, all’art. 403 applicava alla responsabilità per ritardo i principi del *receptum* (6), prevedendo altresì una forma di liquidazione forfettaria del danno in base alla durata del ritardo e del corrispettivo del trasporto, e ciò fermo comunque l’obbligo del

610, secondo cui: “*il vettore deve custodire la merce, poiché se non la custodisce non può renderla al destinatario. Ma quest’obbligo di custodia non è un secondo dovere, che si possa staccare e determinare separatamente da quello del trasporto... trattando della custodia senza trasporto, del trasporto senza custodia si perderebbe di vista la continua, indefettibile influenza dell’uno sull’altra*”.

(4) Così Cass., 27 marzo 2009, n. 7533, in *Dir. trasp.*, 2010, 204. Nello stesso senso Cass., 1 ottobre 1975, n. 3085, in *Mass. Giur. it.*, 1975, 884; Cass., 11 aprile 1975, n. 1350, in *Giur. it.*, 1976, I, 1, 462; App. Genova, 6 luglio 2004, *inedita*; App. Milano, 1 marzo 1977, in *Arch. giur. circolaz.*, 1977, 430.

(5) Così ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, cit., 595.

(6) In argomento v. *amplius* il successivo § 3.

vettore di risarcire l'eventuale maggior danno che fosse provato da parte dell'interessato al carico (7).

Il vettore è pertanto responsabile per ritardo (e per inesecuzione) del trasporto in base ai principi fissati in generale dall'ordinamento con riguardo all'inadempimento delle obbligazioni (art. 1218 c.c.): il vettore è quindi responsabile del danno patito dal soggetto interessato al carico (8), a meno che non fornisca la prova della impossibilità della prestazione derivante da causa a lui "non imputabile" (ossia non riconducibile alla "colpa contrattuale" del vettore), da determinarsi secondo i parametri di diligenza, correttezza e buona fede; in altri termini, in questo contesto, il vettore risponde dei comportamenti da lui "esigibili", secondo criteri di buona fede *ex artt.* 1175 e 1375 c.c., nella misura in cui egli non abbia osservato le regole di diligenza appropriate relativamente all'attività di trasporto ai sensi dell'art. 1176 c.c. (9).

Non è possibile in questa sede dare atto del dibattito e delle evoluzioni della giurisprudenza e della dottrina in materia di responsabilità contrattuale (10), ma è comunque opportuno anche qui

(7) Sul punto v. per tutti ASQUINI, *Del contratto di trasporto*, Torino, 1935, 262 ss.

(8) L'espressione "soggetto interessato al carico" impiegata in questa sede fa riferimento al soggetto che, a seconda dei casi, è effettivamente legittimato a far valere la responsabilità del vettore: mittente, destinatario, o legittimo possessore del titolo di credito rappresentativo delle merci trasportate. In argomento v. il commento *sub art.* 1689, § 4, e *sub art.* 1691, § 1.

(9) V. quanto anticipato *retro*, commento *sub artt.* 1678-1680, § 8. Nello stesso senso di cui al testo cfr., da ultimo, ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto — Art. 1678-1702*, in SCIALOJA-BRANCA-GALGANO, *Commentario cod. civ.* a cura di DE NOVA, Bologna-Roma, 2014, 456 ss. Si noti che i concetti di "correttezza" di cui all'art. 1175 c.c. e di "buona fede" di cui all'art. 1375 c.c. sono utilizzati come un'endiadi, espressiva del medesimo principio che, per quanto rileva nella presente analisi, hanno la funzione di definire l'esigibilità della prestazione richiesta al vettore. Nel senso dell'equivalenza delle due nozioni cfr., da ultimo, D'ANGELO, *La buona fede*, in BESSONE, *Trattato di diritto privato*, vol. XIII, t. IV, Torino, 2004, 4-5, cui *adde* — tra gli altri — BIANCA, *Diritto civile*, IV, Milano, 1995, 86; NATOLI, *L'attuazione del rapporto obbligatorio*, I, Milano, 1974, 9 ss.; RODOTÀ, *Le fonti di integrazione del contratto*, Milano, 1969, 132 ss.; DI MAJO, *Delle obbligazioni in generale — Art. 1173-1176*, in SCIALOJA-BRANCA, *Commentario cod. civ.* a cura di GALGANO, Bologna-Roma, 1988, 290 ss.; VISINTINI, *Inadempimento e mora del debitore — Art. 1218-1222*, in questo *Commentario*, 2^a ed., Milano, 2006, 227 ss. Distingue invece le due nozioni BETTI, *Teoria generale delle obbligazioni*, I, Milano, 1953, 68 ss.

(10) In argomento cfr., tra i contributi più recenti, TRIMARCHI, *Il contratto. Inadempimento e rimedi*, Milano, 2010, *passim*; VILLA, *Danno e risarcimento*

ribadire che — come è stato autorevolmente affermato — è da escludere che il sistema della responsabilità contrattuale possa essere ricondotto ad un unico modello, dovendosi spostare l'asse ricostruttivo di tale sistema dalle norme generali in tema di obbligazioni “*al regime dei contratti, segnatamente a quello dei diversi tipi legali, al regolamento privato, alla valorizzazione delle differenti specie di prestazione e alla ricerca di regole congrue rispetto a esse e alle circostanze, secondo buona fede e secondo criteri di razionalità economica*” (11).

Analogamente a quanto sottolineato con riguardo alla responsabilità del vettore di persone per inadempimento e ritardo, la determinazione del perimetro della responsabilità del vettore di cose per ritardo/inesecuzione del trasporto non può passare attraverso il vano tentativo di attribuire un significato rigorosamente prefissato al concetto di “*impossibilità della prestazione*” di cui all'art. 1218 c.c. (12), ma deve necessariamente tenere conto del “contesto”, ossia delle specificità del tipo contrattuale in esame, nonché delle prestazioni gravanti sul vettore quali *effettivamente* risultano dal contratto di trasporto che viene in rilievo nel singolo caso (13). In questo senso se, *da un lato*, occorre considerare che l'obbligazione del vettore di trasportare (puntualmente) le merci è un'obbligazione di risultato e che, pertanto, in caso di mancato conseguimento di tale risultato, si deve presumere la responsabilità del vettore stesso (14), *dall'altro lato*, la prova liberatoria può essere considerata soddisfatta quando il vettore riesca a dimostrare la sussistenza di eventi (non imputabili al vettore) che, pur non rendendo assolutamente impossibile il (puntuale) adempimento, siano tali che la esecuzione della prestazione possa avvenire solo con l'impiego di mezzi anormali o comunque non previsti dalle parti, facendo sì che tale

contrattuale, in *Trattato del contratto* diretto da ROPPO, V, *Rimedi-2*, Milano, 2006, 753 ss.

(11) Così D'ANGELO, *Lezioni di diritto civile — Introduzione al diritto generale delle obbligazioni*, Torino, 2014, 89.

(12) Su tale aspetto cfr. BESSONE-D'ANGELO, *Il problema della responsabilità contrattuale*, I, *Orientamenti della giurisprudenza*, Genova, 1975, 5 ss.

(13) Cfr. per tutti TRIMARCHI, *Il contratto. Inadempimento e rimedi*, cit., 9.

(14) Sul punto v. *retro*, *sub* commento agli artt. 1678-1680, § 8.

esecuzione diventi inesigibile da un creditore di buona fede, considerato il programma contrattuale (15).

A quest'ultimo riguardo, pare opportuno svolgere due precisazioni.

In primo luogo, la disciplina generale in tema di inadempimento non osta alla (concorrente) applicazione del regime di responsabilità "speciale" di cui all'art. 1693 c.c. (con applicazione del limite del debito di cui all'art. 1696 c.c.) nel caso in cui dal ritardo/inesecuzione del trasporto consegua la perdita o l'avaria delle merci trasportate. In altri termini, laddove il ritardo o la inesecuzione del trasporto si traducano in "*danni fisici al carico*" la responsabilità del vettore sarà assoggettata anche alla disciplina di cui agli artt. 1693 e 1696 c.c., e ciò nel senso che il vettore risponderà per la perdita o avaria delle merci secondo la disciplina prevista dall'art. 1693 c.c. e nei limiti di quanto indicato dall'art. 1696 c.c., fermo restando che la responsabilità del vettore per gli eventuali ulteriori danni "da ritardo" (c.d. perdite economiche o "*economic losses*" (16)) sarà regolata dai principi di cui agli artt. 1218, 1223 e 1225 c.c. (senza che venga in rilievo alcun limite risarcitorio) (17). Il che non determina alcuna contraddizione in quanto si tratta di aspetti diversi della responsabilità vettoriale (la responsabilità per perdite o avarie delle merci e la responsabilità per ritardo) che il legislatore ha volutamente assoggettato a regimi diversi (18).

(15) Cfr. ANELLI, *Caso fortuito e rischio di impresa nella responsabilità del vettore*, Milano, 1990, 63.

(16) Si tratta, in particolare, dei danni provocati a causa (i) della perdita di valore sul mercato delle merci trasportate a seguito della loro ritardata consegna, oppure (ii) del ritardato impiego della merce trasportata, oppure (iii) della responsabilità in cui i soggetti interessati al carico sono incorsi nei confronti dei loro aventi causa per il mancato rispetto della data di consegna della merce trasportata, oppure (iv) della perdita di profitti sperati.

(17) Sull'applicazione della limitazione del debito del vettore di cui all'art. 1696 c.c. ai danni da ritardo che si traducono in danni fisici al carico cfr. CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, *La disciplina contrattuale*, 2ª ed., Milano, 2012, 273-274.

(18) *Contra* v. peraltro BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 966, che riprende le osservazioni di GIACOBBE, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, in DEIANA (cur.), *Studi su negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari, 2005, 138 ss., basate sulla distinzione tra obblighi di custodia ed obblighi di trasporto del vettore (v. *retro*, nota 2), a conclusione delle quali tale A. afferma che "*quando si verifichi un'avaria della merce in dipendenza del ritardo, cioè tale che non si sarebbe verificata in caso di puntuale arrivo a*

In secondo luogo, e sempre con riferimento alla responsabilità del vettore per il ritardo nell'esecuzione del trasporto, occorre peraltro sottolineare che — in concreto — ben difficilmente il vettore risponderà dei corrispondenti danni. È ben vero che, anche di recente, parte della giurisprudenza ha affermato la sussistenza di un obbligo implicitamente gravante sul vettore ed avente a oggetto l'effettuazione del trasporto entro un termine ragionevole, da cui conseguirebbe una responsabilità del vettore per la ritardata consegna delle merci anche a prescindere da qualsivoglia esplicita indicazione nel contratto circa la durata del trasporto (19), ma è altresì vero che — anche a livello comparatistico — in occasione della soluzione di controversie riguardanti il risarcimento delle c.d. “*economic losses*” si sono privilegiate argomentazioni rivolte a limitare, sino di fatto ad escludere, il risarcimento di tali voci di danno provocate a seguito del ritardo. Ed in particolare si è osservato che i danni in esame sono risarcibili solamente nella misura in cui si riesca a dimostrare che era noto, o ragionevolmente certo, anche al vettore che — ad esempio — i beni trasportati, da un lato, non sarebbero stati venduti sino al momento del loro arrivo e, dall'altro, sarebbero stati ceduti subito dopo il loro arrivo purché esso avvenisse entro un determinato momento. In altri termini, solo una precisa conoscenza e prevedibilità da parte del vettore dell'interesse del mittente per il tempestivo trasporto ovvero dei pregiudizi derivanti all'interessato al carico dal ritardo nel trasporto (ad esempio, perdita di valore sul mercato dei beni trasportati) può giustificare la risarcibilità del corrispondente danno (20). E ciò anche in conside-

destinazione, troverà applicazione esclusivamente la disciplina prevista per quest'ultima fattispecie”, ossia la disciplina del ritardo, in quanto — a detta di tale dottrina — la responsabilità per perdita od avaria delle merci è concepita esclusivamente “*come reazione ad una violazione dell'obbligo del vettore di vigilare sulle cose prese in consegna per il trasporto*”. Sui limiti di tale ragionamento v. *retro*, gli ultimi due capoversi del § 1.

(19) Cfr. App. Reggio Calabria, 28 ottobre 2016, *inedita*, riguardante invero i danni fisici da ritardo nel contesto di un trasporto marittimo di cose.

(20) Vedi nel senso di cui al testo le considerazioni sviluppate da Mc GREGOR, *On Damages*, 17^a ed., London, 2003, 775 (par. 1187) sulla base di alcuni importanti precedenti giurisprudenziali comparatistici. Nella giurisprudenza italiana cfr., da ultimo, Trib. Arezzo, 28 giugno 2007, in *DeJure*, il quale ha affermato la responsabilità del vettore per danni da ritardo — poi quantificati in via equitativa — sulla base del fatto che il mittente non solo aveva indicato specificamente tempi di resa brevi in sede di conclusione del contratto di trasporto (per ciò avvalendosi di un

razione del fatto che, per essere risarcite, le c.d. “*economic losses*” devono effettivamente essere “*conseguenza immediata e diretta*” della loro ritardata riconsegna, il che rende spesso non agevole qualsiasi azione in tal senso, soprattutto dal punto di vista probatorio (21).

3. La responsabilità per perdita o avaria delle merci. I principi del “*receptum*”, il loro fondamento storico e la loro perdurante “*efficienza*”.

L’art. 1693, comma 1, c.c. prevede che, durante il trasporto, il vettore è responsabile per perdita o avaria delle merci consegnategli, “*se non prova che la perdita o l’avarìa è derivata da caso fortuito, dalla natura o dai vizi delle cose stesse o del loro imballaggio, o dal fatto del mittente o da quello del destinatario*”.

Il regime di cui alla norma in esame — che riprende quasi testualmente l’art. 400 dell’abrogato codice di commercio del 1882 (22) — è modellato sulle norme del diritto romano in tema di responsabilità *ex recepto* (propriamente, responsabilità da cosa “ri-

particolare schema contrattuale predisposto dal vettore), ma inoltre aveva inviato numerosi solleciti al vettore nel corso dell’esecuzione del trasporto affinché lo stesso si perfezionasse nel tempo più breve possibile.

(21) Vedi, in generale, sulla rilevanza di questi principi nella determinazione dell’effettivo danno risarcibile, da ultimo, nella letteratura italiana, VISINTINI, *Inadempimento e mora del debitore*, in questo *Commentario*, 2^a ed., Milano, 2006, 45 ss., 52 ss. e *passim*, nonché VILLA, *Danno e risarcimento contrattuale*, cit., 889 ss. ed ivi ampi riferimenti giurisprudenziali. Con specifico riguardo alle corrispondenti questioni nell’ambito della disciplina uniforme in tema di trasporto marittimo di merci v. per tutti CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, 2^a ed. in collaborazione con LA MATTINA, Milano, 2010, 424 ss., cui *adde* RIGUZZI, *La responsabilità limitata del vettore marittimo di merci*, Milano, 1993, 67 ss.

(22) L’art. 400 dell’abrogato codice di commercio del 1882 disponeva: “*Il vettore è responsabile della perdita e dell’avarìa delle cose affidategli per il trasporto dal momento in cui le riceve sino a quello della riconsegna al destinatario, se non prova che la perdita o l’avarìa è derivata da caso fortuito o da forza maggiore, da vizio delle cose stesse o dalla loro natura, da fatto del mittente o del destinatario*”. Su tale norma v. per tutti ASQUINI, *Del contratto di trasporto*, cit., 255 ss., cui *adde*, con specifico riferimento ai lavori preparatori della parte dedicata al trasporto del codice di commercio del 1882, SESTA, *La responsabilità del vettore terrestre: profili legislativi e dottrinali (1865-1882)*, in *Dir. mar.*, 1978, 41 ss.

cevuta”, *rectius* in custodia), riguardanti i “*nautae*” (battellieri/vettori marittimi), i “*caupones*” (osti/albergatori) e gli “*stabularii*” (stallieri), norme che nel diritto intermedio furono estese anche ai vettori terrestri (23). Tale disciplina, in particolare, prevedeva la responsabilità del vettore relativamente alle cose trasportate *a prescindere dalla colpa* e con il solo *limite del caso fortuito* (24).

Anche alla luce di ciò, pare ragionevole ricostruire tendenzialmente in senso “oggettivo” il regime di responsabilità previsto dall’art. 1693 c.c. (25). In questo contesto il vettore, per andare

(23) Cfr. ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, cit., 592, nonché la *Relazione del Ministro Guardasigilli al Codice Civile* (c.d. “Relazione al Re”), § 710, la quale afferma che l’art. 1693 c.c. richiama propriamente i “*tradizionali principii dell’art. 400 cod. comm. che si ricollegano al receptum*”. In argomento, in generale, v. per tutti FREZZA, voce *Receptum*, in *Nvss. dig. it.*, IV, Torino, 1968, 1026 ss. ed ivi ulteriori indicazioni bibliografiche, cui *adde*, con particolare riguardo alla nozione di *receptum nautarum*, VAN OVEN, *Actio de recepto et actio locati*, in *Riv. dir. nav.*, 1956, I, 3 ss. e DE ROBERTIS, *Ancora sul receptum nautarum*, *ibidem*, 1958, I, 241 ss. ove sono anche riportati utili riferimenti alla dottrina formatasi nel XIX secolo.

(24) Cfr. L. 1, pr., Dig. *Nautae, caupones, stabularii*, IV, 9: “*Nautae, caupones, stabularii, quod cuiusque salvum fore receperint, nisi restituent, in eos iudicium dabo*”. L. 3, § 1, Dig.: “(....) *at hoc edicto omnimodo qui recepit tenetur, etiamsi sine culpa eius res periiit, vel damnum datum est, nisi si quid damno fatali contigerit*”. Il rigore di tale regime è stato giustificato da parte della dottrina con il discredito sociale che caratterizzava vettori, albergatori e stallieri nell’antica Roma e poi nel medioevo: così POLACCO, *Le obbligazioni nel diritto civile italiano*, 2^a ed., Roma, 1915, 484, il quale al riguardo affermava che i predetti soggetti erano normalmente “*persone malfamate e non a torto sospette di complicità con i ladri*”.

(25) In dottrina, qualificano come “oggettiva” la responsabilità del vettore per perdita o avaria delle merci ai sensi dell’art. 1693, *ex multis*, ANELLI, *Caso fortuito e rischio di impresa nella responsabilità del vettore*, cit., 166 ss.; FERRARINI (G.), *La responsabilità del vettore nel diritto uniforme*, I, Genova, 1979, *passim*; RAGUSA MAGGIORE, *La responsabilità del vettore come responsabilità d’impresa*, in *Vita not.*, 1984, I, 675 ss.; TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, Milano, 1961, 340 ss., cui *adde* — anche per ulteriori riferimenti — l’interessante lavoro di DELLACASA, *La responsabilità del vettore nel trasporto stradale di cose tra vecchie questioni e possibili scenari evolutivi*, in *Contratto e impr.*, 2001, 242 ss., nonché, da ultimo, sia consentito rinviare a quanto anticipato in LA MATTINA, *Il contratto di trasporto e il codice civile: premesse per un’analisi sistematica*, in *Dir. trasp.*, 2015, 318-319. *Contra*, nel senso che tale regime sia iscrivibile nell’ambito della responsabilità “per colpa”, cfr. IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 263 ss.; GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, in *Enc. dir.*, XLIV, Milano, 1992, 1165; FLAMINI, voce *Responsabilità in materia di trasporto*, in *Dig. IV — Disc. priv. — sez. civ.*, XVII, Torino, 1998, 299.

esente da responsabilità, deve fornire la prova che la perdita o avaria è derivata: (i) da eventi riconducibili alla sfera di rischio che è normalmente attribuita al soggetto interessato al carico (ossia è derivata “*dalla natura o dai vizi delle cose stesse o del loro imballaggio, o dal fatto del mittente o da quello del destinatario*”) ovvero (ii) “*da caso fortuito*”. Insomma, la prova liberatoria a carico del vettore riguarda la dimostrazione che l’evento che ha generato la perdita o avaria è rappresentato da un fatto che sta al di fuori della propria area di “rischio contrattuale”, o perché riconducibile a una circostanza che rientra nell’area di rischio del soggetto interessato al carico ovvero perché derivante da un evento straordinario ed imprevedibile al di fuori dell’ambito di controllo del vettore stesso (26). E ciò indipendentemente da ogni indagine circa il fatto che la condotta del vettore sia stata “diligente” ai sensi dell’art. 1176 c.c.

È pertanto evidente che la norma in esame prevede una forma di responsabilità del vettore “speciale” ed “aggravata”, tanto che autorevole dottrina non ha avuto esitazione nell’affermare che il regime di responsabilità del vettore di cose è il “*più rigoroso che il nostro ordinamento prevede*” (27). Infatti, la responsabilità di cui all’art. 1693 c.c. è più rigorosa di quella prevista dall’art. 1218 c.c., e ciò non perché sul vettore graverebbe il c.d. “rischio della causa ignota” (28), bensì perché:

(26) Nel senso di cui al testo cfr. per tutti ANELLI, *Caso fortuito e rischio di impresa nella responsabilità del vettore*, cit., *passim*, ma spec. 166 ss., nonché TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, cit., *loc. cit.*

(27) Così ALPA, *La responsabilità del vettore nel trasporto di cose su strada: problemi attuali e prospettive di una riforma*, in *Giur. it.*, 1981, I, 1, 1738.

(28) Tale era propriamente l’aspetto distintivo del regime di responsabilità del vettore rispetto alla disciplina generale in tema di responsabilità del debitore secondo la teoria di ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, cit., 592, il quale sottolineava a questo riguardo che “*l’eccezionalità della responsabilità del vettore ex recepto, rispetto alle regole generali, si manifesta solo sul terreno della prova*”, in quanto — a detta di tale A. — “*mentre, secondo le regole generali, il debitore si libera dando la prova negativa della sua non colpa, anche se non identifica positivamente la causa del danno, in materia di trasporto il vettore non si libera dalla responsabilità*” per perdita o avaria delle merci “*se non dando la prova di un fatto non colposo, positivamente identificato come causa del danno*”. Questa ricostruzione è stata peraltro criticata da altra dottrina, la quale ha correttamente sottolineato che *qualsiasi debitore*, per esimersi da responsabilità per inadempimento ai sensi dell’art. 1218 c.c., deve fornire la prova *positiva* che l’impossibilità di prestare è stata provocata da una specifica causa non imputabile: così CAGNASSO-

(a) mentre *in generale* il debitore risponde soltanto dei comportamenti da lui “esigibili” secondo criteri di buona fede *ex artt.* 1175 e 1375 c.c. (29) e nella misura in cui non abbia osservato le regole di diligenza appropriate relativamente all’attività svolta *ex art.* 1176 c.c.; pertanto, il debitore stesso si esime da responsabilità ai sensi dell’art. 1218 c.c. fornendo la prova della impossibilità della prestazione derivante da una causa non riconducibile alla sua “colpa contrattuale” (30),

COTTINO, *Contratti commerciali*, 2ª ed., Torino, 2009, 501, ove vengono riprese le argomentazioni più ampiamente svolte in COTTINO, *L'impossibilità sopravvenuta della prestazione e la responsabilità del debitore*, Milano, 1955, 110 ss. La giurisprudenza è ormai allineata a quest’ultima posizione: v. Cass., 13 aprile 2007, n. 8826, in *Resp. civ. e prev.*, 2007, 1824, secondo cui il creditore “è tenuto a provare il contratto e ad allegare la difformità della prestazione ricevuta rispetto al modello normalmente realizzato da una condotta improntata alla dovuta diligenza. Mentre al debitore, presunta la colpa, incombe l’onere di provare che l’inesattezza della prestazione dipende da causa a lui non imputabile, e cioè [deve fornire] la prova del fatto impeditivo” del corretto adempimento, con la conseguenza che — in mancanza di tale prova (come accade in presenza di “causa ignota”) — il debitore è responsabile. Nello stesso senso cfr., *ex multis*, Cass., 28 maggio 2004, n. 10297, in *Danno e resp.*, 2005, 26; Cass., 10 settembre 1999, n. 9602, *ibidem*, 1999, 1089; Trib. Milano, 20 luglio 2010, in *Defure. Contra*, nel senso che al vettore per andare esente da responsabilità basterebbe soltanto provare di avere impiegato nell’esecuzione della prestazione “mezzi materiali e personali idonei” e la “dovuta diligenza”, senza dovere invece indicare “la causa esimente la sua responsabilità”, cfr. Cass., 14 novembre 2006, n. 24209, in *Dir. trasp.*, 2007, 939.

(29) Sul significato e il rilievo di tali criteri cfr. per tutti D’ANGELO, *La buona fede*, cit., *passim*, ma specialmente 71-154.

(30) Cfr. l’ancora attuale sintesi di ALPA-BESSONE, *La responsabilità civile*, I, 2ª ed., Milano, 1980, 307 ss., ove ulteriori riferimenti conformi, tra cui GIORGIANNI, *L’inadempimento (Corso di diritto civile)*, 3ª ed., Milano, 1975, 289 ss. e 323 ss.; NATOLI, *L’attuazione del rapporto obbligatorio*, II, Milano, 1984, 124 ss., cui *adde* BIANCA, *Dell’inadempimento delle obbligazioni — Art. 1218-1229*, in *Commentario cod. civ.* a cura di SCIALOJA-BRANCA, Bologna-Roma, 1979, *passim*. *Contra* v. VISINTINI, *Trattato breve della responsabilità civile*, Padova, 2ª ed., 1999, 14 ss., la quale — riprendendo gli insegnamenti di OSTI (di cui v., ad esempio, voce *Impossibilità sopravveniente*, in *Nvss. dig. it.*, VIII, Torino, 1962, 287 ss.) — afferma che, in campo contrattuale, parlare di “colpa” in senso soggettivo o di inadempimento “imputabile” non è corretto, in quanto il sistema delineato dall’art. 1218 c.c. deporrebbe nel senso di una concezione “oggettiva” della responsabilità contrattuale, da ravvisare nel mero “inadempimento” e non in un “inadempimento imputabile o colposo” (sul punto cfr. altresì MENGONI, voce *Responsabilità contrattuale (dir. vig.)*, in *Enc. dir.*, XXXIX, Milano, 1988, 1097 ss.; GALGANO, *La responsabilità contrattuale: il dibattito teorico*, in *Contr. e impresa*, 1989, 32 ss.;

(b) in base alla disciplina *speciale* dell'art. 1693 c.c., il vettore risponde *sempre e comunque* della perdita o dell'avaria delle merci — cioè, come si è detto, il vettore è responsabile a titolo “oggettivo” *per ogni rischio* inerente il trasporto (31) — a meno che non provi che la causa di tale perdita o avaria è dipesa dal caso fortuito, da difetti delle merci stesse o del loro imballaggio o da comportamenti comunque riconducibili al soggetto interessato al carico. In questo senso, il legislatore dell'art. 1693 c.c. ha inteso circoscrivere alle sole ipotesi ivi indicate i casi di liberazione del vettore dalla responsabilità per perdita o avaria delle merci trasportate, senza avere riguardo alla “colpa contrattuale” dello stesso vettore (32).

SANTORO, *La responsabilità contrattuale*, Padova, 1992, *passim*, cui *adde*, con specifico riferimento al trasporto di cose, ancora VISINTINI, *La responsabilità contrattuale*, Napoli, 1979, 245 ss.). Ancorché l'argomento esuli dall'oggetto della presente trattazione, per quanto qui rileva, pare ragionevolmente possibile affermare che l'apparente contrasto tra la ricostruzione della responsabilità contrattuale in senso “soggettivo” (con centrale rilievo del criterio della “esigibilità” della prestazione ai sensi del parametro della buona fede e del diligente adempimento della stessa da parte del debitore) oppure in senso “oggettivo” (con prevalente rilievo della “impossibilità” della prestazione), è in realtà superato tenendo conto che “esigibilità” e “impossibilità” esprimono due momenti diversi del giudizio di responsabilità. Infatti, il primo aspetto è rilevante per *determinare il comportamento dovuto dal debitore*, mentre il secondo è il perno della successiva (ed eventuale) fase in cui, mancando il comportamento dovuto, dovrà valutarsi se il debitore è liberato dalla propria obbligazione (oppure è responsabile verso il creditore), il che potrà avvenire soltanto laddove il comportamento dovuto sia *impossibile da realizzare*: in questo senso v. per tutti TRIMARCHI, *Il contratto. Inadempimento e rimedi*, cit., 17 ss.

(31) Così TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, cit., 340, cui *adde* la dottrina citata *retro* alla nota 25.

(32) Sostanzialmente in senso conforme al testo, seppure con argomentazioni in parte diverse, cfr. *ex multis* ANELLI, *Caso fortuito e rischio di impresa nella responsabilità del vettore*, cit., *passim*, ma spec. 166 ss. e 219 ss.; ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, 3^a ed., Milano, 2015, 279 ss.; RIGUZZI, *Il contratto di trasporto*, in BESSONE, *Trattato di diritto privato*, XIV, 2^a ed., Torino, 2006, 163 ss.; ROMANELLI-SILINGARDI, voce *Trasporto. I) Terrestre*, in *Enc. giur. Treccani*, XXXI, Roma, 1994, 1; ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 456 ss. e spec. 462-467, cui *adde* ALPA, *La responsabilità del vettore nel trasporto di cose su strada*, cit., 1737-1741, il quale ritiene che il modello di responsabilità del vettore di cui all'art. 1693 c.c. è inoltre “più rigoroso” non solo di tutti gli altri casi di responsabilità *ex recepto* (deposito ordinario, nei magazzini generali, in albergo e nelle cassette di sicurezza), ma anche del modello di responsabilità delle altre ipotesi di trasporto (anche internazionale). *Contra* cfr. VISINTINI, *Trattato breve della responsabilità*

In quest'ultimo senso, come già anticipato, pare corretto ricondurre la responsabilità del vettore nell'alveo della responsabilità per "rischio di impresa", in quanto l'ordinamento — a prescindere da altri criteri di imputazione della responsabilità — assegna al vettore un "rischio" tipico collegato all'attività di trasporto, poiché soltanto tale soggetto — normalmente (anche se non necessariamente), un imprenditore — è in grado non solo di controllare (escludendo ogni interferenza esterna) l'esecuzione delle operazioni nella quali tale rischio si scompone, ma anche di distribuire in modo razionale tra i vari *stakeholders* coinvolti nel trasporto (primi fra tutti, i soggetti interessati al carico) gli inevitabili "costi" e le altrettanto inevitabili "perdite" derivanti dall'attività prestata (33).

Tale ricostruzione è del resto coerente con l'evoluzione storica della disciplina del trasporto di merci (e, in particolare, con i sopra menzionati principi del *receptum*), che, tradizionalmente, assimilava la responsabilità del vettore a quella del depositario o di un assicuratore del carico (34). Di ciò si trovano precise conferme sia negli ordinamenti di *civil law*, sia in quelli di *common law*.

Per quanto riguarda gli ordinamenti di *civil law*, la soluzione accennata è stata soprattutto giustificata con la particolare posizione in cui si trova il vettore rispetto al mezzo di trasporto ed alla merce. Infatti, in tale contesto è stato precisato che il mezzo di trasporto non

civile, cit., 148-149, secondo cui "non vi è differenza tra le regole in materia di responsabilità previste nei casi tradizionalmente riassunti nello schema del *receptum* e le norme ordinarie in tema di responsabilità contrattuale", tra l'altro perché — con riferimento al trasporto — vi sarebbe perfetta simmetria tra la struttura dell'art. 1218 c.c. e quella dell'art. 1693 c.c., che si distinguerebbero unicamente in ragione del fatto che gli eventi esonerativi della responsabilità del vettore sarebbero descritti in modo più analitico rispetto alla clausola generale dell'impossibilità della prestazione per causa non imputabile. Quest'ultimo aspetto è valorizzato da MAJELLO, *Custodia e deposito*, Napoli, 1958, 241 ss. e, da ultimo, da BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 937, il quale addirittura afferma che il regime di responsabilità previsto in capo al vettore dall'art. 1693 c.c. sarebbe "attenuato" dalla presenza di clausole legali di irresponsabilità.

(33) V. *retro*, il commento agli artt. 1678-1680, § 8.

(34) Cfr. in generale FREZZA, voce *Receptum*, cit., *loc. cit.*; RODIÈRE, *Affrètements et transports*, in *Traité général de droit maritime*, II, Paris, 1968, 365 ss. e, con specifico riguardo al trasporto marittimo, VAN OVEN, *Actio de recepto et actio locati*, cit., 3 ss. e DE ROBERTIS, *Ancora sul receptum nautarum*, cit., 241 ss. e, più di recente, SCRUTTON, *On Charter-parties and Bill of Lading* (a cura di BOYD-EDER-BURROWS-FOXTON-BERRY-SMITH), 21^a ed., London, 2008, 205 ss., nonché TETLEY, *Marine Cargo Claims*, 3^a ed., Cowansville, 2008, I, 313 ss..

è normalmente accessibile all'interessato al carico, trovandosi sotto il controllo esclusivo del vettore che potrebbe anche essere in grado di alterare lo stato delle cose ed ottenere testimonianze false allo scopo di escludere ogni sua responsabilità. In questa prospettiva, pertanto, anche una presunzione di colpa del vettore appariva insufficiente ad assicurare un'efficace tutela degli interessi del danneggiato; si doveva, pertanto, sancirne la responsabilità fino al limite della forza maggiore, intesa in senso oggettivo (e cioè, in modo tale da comprendere solamente gli eventi, di cui si impone la prova specifica, idonei a spezzare il nesso di causalità tra il danno ed i comportamenti del vettore imputando, così, a quest'ultimo il maggior numero di situazioni turbative della regolarità del trasporto e, soprattutto, in modo tale da escludere un'eventuale frode da parte sua nella presentazione della prova liberatoria). Ed al riguardo è sufficiente ricordare alcune disposizioni che, ancora in tempi non lontani, ne fanno sicura fede: ad esempio, gli artt. 78 e 82 del codice di commercio italiano del 1882, il § 395 del HGB tedesco del 1861 e gli artt. 97 e 98 del *code de commerce* francese i quali, come è noto, si limitavano a menzionare come causa di esonero di responsabilità del vettore solamente la forza maggiore, esattamente sulla falsariga delle norme del diritto romano in tema di responsabilità *ex recepto* (35).

Non solo. La circostanza che — particolarmente con riguardo al trasporto ferroviario — l'assetto del "mercato" dei trasporti fosse basato sul carattere prevalentemente monopolistico di tale industria, ha giustificato l'irrigidimento dei principi in tema di responsabilità del vettore al fine di fornire al pubblico che si affida all'impresa di

(35) L'accenno alla disciplina normativa ricordata nel testo implicherebbe un'ampia discussione su argomenti intorno ai quali la dottrina ha avuto da tempo occasione di soffermarsi e di giungere ad univoci risultati. Vedi, ad esempio ed in generale, per le osservazioni della dottrina dell'epoca, soprattutto EXNER, *Der Begriff der hoheren Gewalt (vis major) in romischen send heutigen Verkerhrsrecht*, Wien, 1882, 40 ss. e le relative considerazioni al riguardo di TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, cit., 200 ss. In particolare, con specifico riferimento alle valutazioni ricordate nel testo in funzione della determinazione dei principi a base della responsabilità del vettore, sia consentito rinviare a quanto osservato da alcuni Autori che hanno svolto considerazioni decisive su tutto lo sviluppo successivo della tematica in esame: cfr. JOSSERAND, *Les transports*, 2^a ed., Paris, 1926, 539 ss. ed ASQUINI, *Del contratto di trasporto*, cit., specialmente 303 ss., nonché RAMBERG, *The Law of Carriage of Goods: Attempts at Harmonization*, in *Eur. Transp. Law*, 1974, 3 ss., ove ulteriori indicazioni bibliografiche.

trasporto una difesa speciale più energica di quella che il diritto comune prevede nell'ordinaria esecuzione dei contratti (36).

Per quanto riguarda, poi, gli ordinamenti di *common law* che la responsabilità del vettore dovesse essere particolarmente onerosa (tanto da essere assimilata a quella del *bailee* o dell'*insurer*), si trova già chiaramente affermato da Lord Holt in un caso assai famoso dell'inizio del XVIII secolo (37). In tale occasione, infatti, si affermò espressamente che la responsabilità del vettore marittimo ed, in genere, del c.d. *common carrier* per danni o perdite alle merci trasportate consisteva nel suo obbligo di rispondere della merce "ad ogni evento"; e così la sua responsabilità poteva essere eccezionalmente esclusa soltanto nell'ipotesi in cui quest'ultimo riuscisse a provare che tali danni o perdite erano stati provocati esclusivamente da un "atto di Dio e dei nemici del re", mentre non gli era sufficiente dimostrare l'impossibilità di prevedere o prevenire altri eventi, occorsi nell'esecuzione del trasporto, che avevano provocato il danno, anche se essi per i motivi ora accennati non erano in alcun modo imputabili a sua effettiva colpa e/o negligenza.

Questi principi, come è noto, vennero accolti anche nell'ordinamento statunitense ove, in occasione del caso *Niagara v. Corde* (38), si affermò chiaramente che vettori terrestri e marittimi dovevano rispondere alla stessa stregua di "assicuratori" e pertanto, erano "responsabili in relazione ad ogni evento e per ogni tipo di danno o perdita in qualunque modo provocata" con la sola eccezione dell'"atto di Dio e dei nemici dello Stato".

Tale posizione, d'altro canto, risultava ulteriormente aggravata dal progressivo affermarsi di alcuni *implied terms* del contratto di trasporto rivolti a meglio precisare il significato e gli effetti di determinati comportamenti e garanzie da parte del vettore, la cui

(36) Cfr. ASQUINI, *Del contratto di trasporto*, cit., 305; JOSSEAND, *Les transports*, cit., 519 ss. e 549 ss.; VIVANTE, *Trattato di diritto commerciale*, cit., 609 ss.

(37) Si tratta del caso *Coggs v. Bernard* (1703) 2 Ld. Raym. 909, 92 E.R. 107 in merito al quale, vedi per tutti, CARVERS'S, *Carriage by Sea*, 1ª ed., a cura di COLINVAUX, London, 1982, par. 1 ss. (che riporta ampiamente le più importanti esperienze giurisprudenziali relative alla riaffermazione dello stesso principio), nonché TREITEL-REYNOLDS, *Carver on Bill of Lading*, London, 2001, ch. 9-003 e le incisive osservazioni di GORTON, *The Concept of Common Carrier in Anglo-american Law*, Gotheborg, 1971, 52 ss.; KAHN FREUND, *The Law of Carriage by Inland Transport*, 4ª ed., London, 1965, 193 ss. e RAMBERG, *The Law of Carriage*, cit., 3 ss.

(38) Cfr. *Niagara v. Corde* (1858) 62 U.S. 7.

violazione doveva considerarsi “*fundamental breach*” del contratto, come tale produttiva di effetti in virtù dei quali non gli era possibile, in alcun caso, di liberarsi dalla propria responsabilità (39).

Alla luce di quanto sopra, parte della dottrina si è interrogata circa la perdurante attualità (e rispondenza alle effettive esigenze degli operatori di trasporto) di un assetto della responsabilità del vettore così rigoroso e ne ha, anzi, invocato una riforma volta ad alleggerire la posizione del vettore (40).

Se, *da un lato*, pare certamente corretto porsi il problema di ripensare alla disciplina della responsabilità del vettore di cose quale configurata dal codice civile soprattutto alla luce dell’evoluzione del diritto uniforme in tema di trasporto (e, segnatamente, alla luce della Convenzione CMR in tema di trasporto stradale di merci e alla sua applicazione da parte dei giudici degli Stati contraenti (41)),

(39) Come è noto, gli *implied terms*, secondo la dottrina più autorevole (ad esempio, CHESHIRE-FIFOOT, *The Law of Contract*, 8^a ed., London, 1972, 141 ss.) sono quelle *conditions* relative al rapporto contrattuale che si possono dedurre attraverso un procedimento interpretativo “*looking at the contract apart from exempting clause*”. Si tratta, cioè, di uno strumento attraverso il quale è possibile realizzare non solo un efficace controllo di compatibilità di circostanze sopravvenute con l’adempimento delle obbligazioni contrattuali (come esattamente rileva BESSONE, *Adempimento e rischio contrattuale*, Milano, 1969, 195 ss.), ma anche un’effettiva integrazione del contenuto del contratto al fine di renderlo coerente con alcuni principi appartenenti alla *public policy* e/o necessari a garantire l’operatività di “*reasonable requirements of the business world*” (come ha osservato assai efficacemente, nella dottrina italiana, RODOTÀ, *Le fonti d’integrazione del contratto*, Milano 1969, 96 ss. e, più di recente, D’ANGELO, *Contratto e operazione economica*, Torino, 1992, *passim*, ma spec. 184 ss.; ID., *La buona fede*, cit., 56 ss.).

(40) Cfr., ad esempio, ALPA, *La responsabilità del vettore nel trasporto di cose su strada*, cit., 1741-1742; GRIGOLI, *Il trasporto*, in *Trattato dir. priv.* diretto da RESCIGNO, 11***, Torino, 1984, 791 ss.

(41) Si tratta della Convenzione sul contratto di trasporto internazionale stradale di merce (CMR), firmata a Ginevra il 19 maggio 1956, resa esecutiva in Italia con la legge 6 dicembre 1960, n. 1621, e successivamente modificata dal Protocollo del 5 luglio 1978, a sua volta reso esecutivo in Italia con la legge 27 aprile 1982, n. 242. In argomento cfr., *ex multis*, CLARKE, *International Carriage of Goods by Road: CMR*, 4^a ed., London-Hong Kong, 2003; HILL-MESSENT, *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, 2^a ed., London-New York-Hamburg-Hong Kong, 1995; SILINGARDI, *La disciplina uniforme del contratto di trasporto di cose su strada*, Torino, 1994, cui *adde* — con riguardo all’ambito di applicabilità della CMR — TUO, *Alcune riflessioni sulla portata applicativa della CMR*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2004, 193 ss. ed ivi ampi riferimenti in dottrina e giurisprudenza.

nonché considerando che alcuni elementi giustificativi dell'applicazione dei severi principi del *receptum* sono venuti meno (per esempio, il discredito sociale che colpiva i vettori (42) e l'assetto tendenzialmente monopolistico del mercato dei trasporti (43)), *dall'altro lato*, non si può peraltro negare che le dimensioni sempre crescenti e gli assetti organizzativi sempre più articolati delle imprese di trasporto, uniti alla circostanza che l'art. 1693 c.c. è liberamente derogabile dalle parti (44), rendono sostanzialmente meno urgenti le esigenze di una riforma volta a "tutelare" i vettori.

(42) Il punto è stato sottolineato già all'inizio del XX secolo da POLACCO, *Le obbligazioni nel diritto civile italiano*, cit., *loc. cit.*

(43) In argomento cfr. per tutti l'ampia analisi di ZUNARELLI, *Il diritto del mercato del trasporto*, in *Trattato di diritto commerciale e di diritto pubblico dell'economia* diretto da GALGANO, Padova, 2008, *passim*.

(44) Il punto è opportunamente sottolineato da CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, cit., 291, nota 241. Ovviamente, le modifiche al regime di responsabilità del vettore (a) dovranno essere specificamente approvate per iscritto dall'interessato al carico ai sensi dell'art. 1341 c.c. laddove — come normalmente accade — le condizioni di trasporto siano state unilateralmente predisposte dal vettore e (b), comunque, non potranno avere l'effetto di escluderne o limitarne la responsabilità per dolo o colpa grave ai sensi del primo comma dell'art. 1229 c.c., e ciò anche con riguardo al fatto degli ausiliari di cui il vettore si avvalga (v. in quest'ultimo senso Cass., 7 ottobre 2010, n. 20808, in *DeJure*; sul punto, più in generale, v. da ultimo CECCHERINI, *Responsabilità per fatto degli ausiliari. Clausole di esonero da responsabilità — Artt. 1228-1229*, in questo *Commentario*, 2^a ed, Milano, 2016, 241 ss.). Non pare invece venire in rilievo con riguardo all'ambito in esame il secondo comma dell'art. 1229 c.c., perché a mio avviso non esiste nel nostro ordinamento un principio di ordine pubblico relativo all'assetto di responsabilità del vettore nel trasporto di cose così come stabilito dall'art. 1693 c.c.; anzi, è semmai vero il contrario, tenuto conto che tale assetto non è neppure qualificato come "inderogabile", differentemente da quanto accade nel trasporto di persone ai sensi dell'art. 1681, comma 2, c.c. e da quanto previsto da tutte le normative internazionali uniformi (*contra* v. peraltro VISINTINI, *Inadempimento e mora del debitore*, cit., 438, che ravvisa nell'assolutezza dell'obbligo di custodia delle merci da parte del vettore un principio di ordine pubblico). Si noti infine che le parti possono modificare in senso migliorativo per il vettore l'assetto della sua responsabilità anche per il tramite dell'inserimento nel contratto di trasporto delle clausole di cui all'art. 1694 c.c. (relativamente a tali clausole v. *infra* § 6). Per ulteriori approfondimenti in tema di modificazioni convenzionali della responsabilità del vettore si rinvia a IACUANIello BRUGGI-PAOLUCCI, *Il contratto di trasporto*, in *Giur. sist. dir. civ. e comm.* fondata da BIGIARI, Torino, 1979, 389 ss.

Non solo. Appare tuttora economicamente “più efficiente” che il trasporto di cose sia improntato su uno schema di responsabilità “oggettiva” e più severo per il vettore di quello gravante su qualsiasi altro debitore in forza dei principi generali in tema di responsabilità contrattuale. Ciò è evidente *non solo* tenendo conto che tale schema di responsabilità incentiva il vettore ad adottare appropriate misure preventive volte a contenere i danni alle merci (sotto il profilo sia quantitativo sia qualitativo), *non solo* avendo riguardo al fatto che il vettore — responsabile a titolo “oggettivo” è il “migliore assicuratore” (ossia il soggetto che avrà maggiore facilità a “frazionare i rischi” nascenti dal contratto di trasporto e, quindi, concretamente, ad assicurarsi per la propria responsabilità connessa al trasporto) (45), *ma anche* in considerazione del fatto che la responsabilità oggettiva del vettore semplifica il procedimento risarcitorio e determina conseguentemente la riduzione dei c.d. “costi terziari” derivanti dai danni connessi al trasporto (ossia i costi di amministrazione del sistema di responsabilità), e ciò anche in considerazione del fatto che — in linea di principio — la responsabilità del vettore è limitata ai sensi dell’art. 1696 c.c. (su questo aspetto v. *infra*, § 10) (46).

Naturalmente, queste ultime considerazioni non fanno venir meno la necessità che la giurisprudenza applichi in maniera meno rigida il disposto dell’art. 1693 c.c. e, in particolare, interpreti in maniera meno restrittiva — e più coerente con il sistema — la clausola generale di esonero della responsabilità vettoriale per “caso

(45) Sul rilievo e gli effetti delle assicurazioni sui principi in tema di responsabilità nell’ambito del diritto dei trasporti (e segnatamente del diritto marittimo) v. da ultimo BILLAH, *Effects of Insurance on Maritime Liability Law — A Legal and Economic Analysis*, Heidelberg-New York-Dordrecht-London, 2014, *passim*. In argomento si vedano anche le considerazioni svolte da GRIGOLI, *Il trasporto*, cit., 794 ss.

(46) Sul punto cfr. FERRARINI (G.), *La responsabilità del vettore nel diritto uniforme*, cit., 49 ss. e, più di recente, ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose*, Milano, 2007, 120 ss., cui *adde*, in generale, TRIMARCHI, *Sul significato economico dei criteri di responsabilità contrattuale*, in *Riv. trim. dir. e proc. civ.*, 1970, 512 ss. e, da ultimo, con specifico riguardo all’efficienza dell’impiego di criteri di responsabilità oggettiva combinati a limiti risarcitori, ROPPO, *Responsabilità oggettiva e funzione deterrente*, in *Riv. dir. priv.*, 2012, 167 ss. e spec. 182.

fortuito” (47). Su questi aspetti ci soffermeremo comunque nel prosieguo della trattazione (48).

4. Il limite spazio-temporale dell’obbligo del vettore, l’onere probatorio gravante sul soggetto interessato al carico per fare valere la responsabilità del vettore e i termini e le modalità per evitare l’estinzione delle azioni risarcitorie.

Ai sensi dell’art. 1693 c.c., il **limite temporale** dell’obbligo di trasporto/custodia del vettore è compreso tra il momento in cui — successivamente alla conclusione del contratto di trasporto (49) — il vettore “*riceve*” le merci da parte del mittente e il momento “*in cui le riconsegna al destinatario*”.

La ricezione delle merci si perfeziona con il trasferimento della detenzione delle merci stesse dal mittente al vettore e implica evidentemente un “atto di cooperazione” tra le predette parti, il cui contenuto dipende da quanto previsto dal contratto di trasporto: è così che la ricezione può avvenire presso i magazzini del mittente ovvero presso quelli del vettore ovvero presso una stazione ferro-

(47) Al riguardo cfr. ALPA, *La responsabilità del vettore nel trasporto di cose su strada*, cit., 1741, il quale — già quasi quarant’anni fa — sottolineava che “*il modello di responsabilità nel trasporto di cose [ex art. 1693 c.c.] è più rigoroso nell’interpretazione giurisprudenziale di quello previsto dalla mens legis*”, e ciò in quanto “*a leggere le pronunce della giurisprudenza in materia di responsabilità del vettore, con particolare riguardo al furto e alla rapina, al factum principis o al fatto del terzo (...) ci si può facilmente convincere dello sfavore con cui l’interpretazione corrente delle norme accentua, se possibile, il rigore cui si informa la responsabilità del vettore: circostanze e fatti che, nell’ambito di altri rapporti contrattuali, sarebbero classificati come dati inequivoci di caso fortuito o forza maggiore, sono invece, nelle fattispecie di trasporto, considerati elementi di un rischio tipico del vettore, al quale non è possibile sottrarsi*”.

(48) Su tale aspetto v. *infra* § 6.

(49) Il vettore è responsabile ai sensi delle norme in commento soltanto per le perdite e avarie delle merci consegnategli che si siano verificate *successivamente* alla conclusione del contratto di trasporto. Per quanto riguarda le perdite e avarie verificatesi *anzichè* a tale momento, il vettore risponderà a titolo extracontrattuale, e ciò salvo che non sia possibile provare la conclusione di un contratto di deposito tra mittente e vettore stesso: sostanzialmente nello stesso senso cfr. ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, cit., 592 e, più di recente, RIGUZZI, *Il contratto di trasporto*, cit., 169.

viaria o in qualsivoglia altro luogo stabilito dalle parti; ancora, i termini del contratto di trasporto potrebbero prevedere che la caricazione sul mezzo di trasporto del vettore debba essere effettuata da parte del mittente, con la conseguenza che la responsabilità del vettore sussisterà soltanto dal momento in cui le merci si trovino effettivamente a bordo del mezzo di trasporto (50). In ogni caso, è pacifico che il limite spazio-temporale dell'inizio della responsabilità del vettore non coincide con l'effettivo inizio del trasporto, ben potendo il vettore essere responsabile ai sensi dell'art. 1693 c.c. *non solo* anche prima che il trasporto sia cominciato, *ma anche* prima che le merci siano state caricate sul mezzo di trasporto, purché ovviamente le merci stesse siano "passate" nella detenzione del vettore (51).

Come già anticipato (52) e simmetricamente a quanto visto con riguardo alla "ricezione", la riconsegna ha luogo con il trasferimento della detenzione delle merci dal vettore al destinatario (53). Le concrete modalità di tale "*traditio*" dipendono da quanto eventualmente previsto dal contratto di trasporto (e possono ovviamente assumere modalità e forme diversificate (54)), ma — salvo diverso accordo delle parti — in base alla disciplina in esame non appare sufficiente a perfezionare la riconsegna la mera messa a disposizione delle merci presso il domicilio del destinatario o l'avviso a quest'ultimo circa l'arrivo delle stesse merci in luogo diverso da tale domicilio, essendo invece necessario l'effettivo trapasso materiale della

(50) Così, per tutti, ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, cit., 586.

(51) Cfr. Cass., 18 giugno 2001, n. 8208, in *Riv. giur. circol. trasp.*, 2001, 788; Cass., 10 giugno 1999, n. 5700, in *Dir. trasp.*, 2000, 551; Cass., 8 agosto 1996, n. 7293, in *DeJure*.

(52) V. *retro*, il commento agli artt. 1687-1688, § 1.

(53) Così, *ex multis*, in giurisprudenza, Cass., 31 ottobre 2014, n. 23173, in *Diritto e giustizia*, 2014; Cass., 10 giugno 1999, n. 5700, in *Dir. mar.*, 2001, 725; Cass., 7 marzo 1981, n. 1288, in *Giur. it.*, 1982, I-1, 1613; Cass., 31 marzo 1969, n. 1070, in *Giur. it.*, 1970, I-1, 968; Cass., 30 maggio 1967, n. 1205, in *Foro it.*, 1967, I, 1, 2402; in dottrina, BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, Torino, 2003, 154; CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, 2^a ed., Torino, 2009, 484; IANNUZZI, *Del trasporto*, in *Commentario cod. civ.* a cura di SCIALOJA-BRANCA, 2^a ed., Bologna-Roma, 1970, 147 ss.; ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 202 ss.

(54) Sul punto v. *retro*, il commento agli artt. 1687-1688, § 2.

detenzione delle cose dal vettore al destinatario (o ai dipendenti o preposti di quest'ultimo) (55).

Ovviamente, nel caso in cui la riconsegna — che presuppone la cooperazione del destinatario — non possa perfezionarsi a causa di un impedimento, il vettore resterà responsabile anche in caso di mancato trasferimento della detenzione delle merci in favore dello stesso destinatario fino alla completa esecuzione delle misure di cui all'art. 1690 c.c. (56), al commento del quale articolo si rinvia.

Così fissati i limiti spazio-temporali della responsabilità del vettore, è ora opportuno soffermarsi sull'**onere probatorio** gravante sul soggetto interessato al carico al fine di fare eventualmente valere tale responsabilità in caso di perdita o avaria delle merci trasportate.

Al riguardo è pacifico che l'interessato al carico deve soltanto provare: (a) la sussistenza dell'obbligo del vettore di trasportare le merci consegnategli dal mittente (a tal fine l'interessato al carico deve provare la conclusione del contratto di trasporto) e (b) che le condizioni e/o le quantità delle merci all'arrivo sono diverse da quelle esistenti al momento della ricezione da parte del vettore ovvero che le merci sono del tutto "perdute". Al fine di invocare la responsabilità del vettore, il soggetto interessato al carico non è invece tenuto a provare una specifica condotta negligente tenuta da parte del vettore, né, comunque, che la condotta del vettore è effettivamente collegata causalmente con il danno/la perdita alla merce di cui si chiede il risarcimento. Insomma, sussiste nel caso di specie una vera e propria presunzione per cui il danno e/o la perdita si sono verificati durante il trasporto (senza la necessità di dover identificare né l'evento da cui il danno è stato provocato, né la circostanza specifica in virtù della quale tale evento si è verificato durante il trasporto e/o è comunque imputabile al vettore) attraverso la sola dimostrazione del differente stato e/o quantità di tali

(55) Nel medesimo senso di cui al testo cfr. ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 203 ove ulteriori richiami conformi. *Contra* cfr. invece RIGUZZI, *Il contratto di trasporto*, cit., 156, secondo cui con la messa a disposizione delle merci al destinatario si perfezionerebbe l'obbligo finale del vettore; in quest'ultimo senso sembrerebbe inoltre orientato un isolato precedente del Trib. Genova, 12 novembre 1949, in *Riv. dir. nav.*, 1950, II, 287, ove è stato affermato che la riconsegna si ha quando "il destinatario è posto nella condizione, nella possibilità di prendere contatto con la propria partita di merci".

(56) Cfr. Cass., 22 febbraio 2010, n. 4195, in *DeJure*; Cass., 15 gennaio 1985, n. 73, in *Dir. mar.*, 1986, 668.

merci, tra il momento della ricezione da parte del vettore ed il momento della loro riconsegna al destinatario (57).

Al fine di provare il contratto di trasporto e l'oggetto dello stesso potrà svolgere un ruolo fondamentale il documento di trasporto (lettera di vettura o ricevuta del carico) e le indicazioni ivi contenute, anche se non è escluso qualsiasi altro mezzo di prova (in luogo, in aggiunta, oppure in rettifica dello stesso documento di trasporto) (58). Si noti, peraltro, che — in determinate ipotesi — le risultanze del documento di trasporto non sono ritenute sufficienti a dimostrare il buono stato di conservazione della merce alla consegna al vettore (59).

Occorre poi distinguere tra prova del fatto che le condizioni e/o le quantità delle merci all'arrivo sono diverse da quelle esistenti al momento della ricezione da parte del vettore (i.e. prova dell'avaria o della perdita "parziale" delle merci) e prova che le merci sono del tutto "perdute" (i.e. prova della perdita "totale" delle merci) (60).

(57) Tali principi si desumono pacificamente dalla giurisprudenza in materia. In proposito cfr., da ultimo e senza alcuna pretesa di completezza, nella giurisprudenza di legittimità, Cass., 20 dicembre 2013, n. 28612, in *Resp. civ. e prev.*, 2014, 675; Cass., 17 giugno 2013, n. 15107, in *DeJure*; Cass., 21 aprile 2010, n. 9439, *ibidem*; Cass., 27 marzo 2009, n. 7533, *ibidem*; Cass., 14 novembre 2006, n. 24209, in *Dir. trasp.*, 2007, 939; Cass., 9 marzo 2005, n. 5167, in *Dir. mar.*, 2006, 838; Cass., 14 luglio 2003, n. 10980, in *Giust. civ.*, 2004, I, 1024; Cass., 3 settembre 1998, n. 8755, in *Danno e resp.*, 1999, 545; Cass., 7 febbraio 1996, n. 973, in *Foro it.*, 1996, I, 1265; Cass., 18 ottobre 1991, n. 11004, in *Riv. giur. Sarda*, 1993, 10, nonché, nella giurisprudenza di merito, Trib. Avellino, 2 novembre 2010, in *DeJure*; Trib. Monza, 17 maggio 2010, *ibidem*; Trib. Milano, 25 giugno 2009, n. 8322, in *Giustizia a Milano*, 2009, 7-8, 50; Trib. Roma, 18 giugno 2009, n. 7948 e, da ultimo, Trib. Bari, 1 febbraio 2017, n. 563, in *DeJure*.

(58) Così ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, cit., 595.

(59) Cfr. Cass., 3 marzo 2005, n. 4652, in *DeJure*, la quale ha ritenuto corretta la decisione del giudice del merito che, vertendosi in un caso in cui le cose affidate per il trasporto erano costituite da supporti magnetici ("floppy disk") — aveva considerato insussistente la lamentata cancellazione — per effetto o nel corso del trasporto — dei dati ivi impressi con conseguente sopravvenuta inidoneità dei medesimi alla specifica utilizzazione loro propria, in difetto della prova da parte dell'interessato al carico che le informazioni di cui lamentava la perdita fossero nei dischetti effettivamente presenti e leggibili al momento della relativa consegna al vettore.

(60) Occorre preliminarmente chiarire che per "perdita" non si intende soltanto la distruzione fisica delle merci, ma anche lo smarrimento, la riconsegna a persona diversa dall'avente diritto e la consegna in luogo diverso da quello previsto nel contratto di trasporto; in generale il concetto di perdita equivale a quello di

Per quanto concerne la prova dell'avaria o della perdita "parziale" delle merci occorre partire dalle indicazioni contenute nel documento di trasporto (eventualmente integrato dalle riserve inserite da parte del vettore) e confrontarle con l'identità e lo stato delle merci trasportate al momento della riconsegna al destinatario. Al riguardo occorre notare che lo stesso destinatario si trova di fronte ad un'alternativa.

In primo luogo, fare accertare la perdita o avaria delle merci mediante il procedimento di accertamento tecnico preventivo di cui all'art. 696 c.p.c., "prima della riconsegna", secondo quanto previsto dall'art. 1697 c.c. (il che sembra non accadere che raramente nella pratica dei rapporti commerciali). In tal modo, il destinatario evita di compiere atti comprovanti la "richiesta di riconsegna" o — addirittura — la "ricezione" delle merci stesse (61) e, oltre a conservare il diritto di rifiutare la consegna, avrà altresì diritto di ripetere dal vettore le spese sostenute nel predetto procedimento in caso di effettiva sussistenza della perdita o dell'avaria. Non solo. Attraverso tale accertamento, il destinatario potrà meglio giustificare il ritiro delle merci "con riserva" al fine di conservare l'azione di responsabilità contro il vettore ai sensi dell'art. 1698 c.c.

In secondo luogo, provare altrimenti la perdita o avaria (62), anche successivamente alla riconsegna delle merci, ma tenendo

mancata riconsegna, che include anche un "ritardo indefinito" nella riconsegna: così ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, cit., 593. Per "avaria" si intende invece una alterazione dello stato delle merci tale da diminuirne il valore. Al riguardo si consideri inoltre che: (a) un'avaria che determini la diminuzione del valore delle merci tale da renderne sostanzialmente "anti-economica" la riparazione è equiparabile ad una perdita totale, si tratta cioè di quella che nel linguaggio assicurativo marittimo viene definita una c.d. "constructive total loss" (così ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 468); (b) il deprezzamento che la merce subisca a causa del ritardo nella riconsegna non rappresenta un'avaria e il relativo danno — sussistendone i presupposti — potrà essere eventualmente risarcito dal vettore quale "danno da ritardo" (al riguardo v. peraltro le considerazioni svolte *retro*, § 2 in fondo); cfr. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto*, cit., 173.

(61) Cfr. Cass., 21 febbraio 2006, n. 3665, in *Dir. trasp.*, 2007, 517; Cass., 11 novembre 1988, n. 6081, in *Giur. it.*, 1989, I, 1, 488; Cass., 30 gennaio 1985, n. 563, in *Arch. giur. circolaz.*, 1985, 481.

(62) Al riguardo cfr. Cass., 23 giugno 1997, n. 5573, in *I Contratti*, 1997, 619, secondo cui "In tema di trasporto di cose, il mancato esperimento dell'accertamento tecnico preventivo previsto dall'art. 1697, comma 3, c.c., al fine di far acclarare, prima della loro riconsegna, l'identità e lo stato delle cose trasportate, non preclude al mittente di provare altrimenti la perdita o l'avaria della merce".

presenti le decadenze di cui al predetto art. 1698 c.c. (63). Tale prova potrà essere fornita mediante accertamenti compiuti congiuntamente tra periti nominati dal destinatario e dal vettore, ma anche attraverso altri mezzi, quali — ad esempio — il riconoscimento dell'esistenza del danno da parte del vettore, o la prova testimoniale di tale circostanza, ma — soprattutto — tramite “perizie stragiudiziali”, quali, ad esempio, i c.d. “certificati di avaria” (64).

Tali certificati di avaria, come è noto, documentano l'esito di una perizia svolta secondo prassi e rivestono una precisa funzione nell'ambito di un rapporto contrattuale distinto dal trasporto: e cioè, abitualmente operano e sono impiegati nell'ambito del rapporto assicurativo tra i soggetti interessati alle merci e la loro compagnia di assicurazione. E proprio per questo motivo, da parte di alcuni ne è stata contestata l'utilizzabilità nei confronti del vettore. Tanto più che nessuna norma di legge impone a quest'ultimo di presenziare agli accertamenti tecnici alla base di tali certificati in relazione ai quali, pertanto, si è affermato che essi si risolvono in una “*mera dichiarazione di parte*” (65). Peraltro la giurisprudenza (se pur dopo alcune incertezze) non ha avuto esitazione nel riconoscere la rilevanza e l'utilizzabilità del loro impiego come legittime “*fonti di convincimento*” del giudice di merito (66). Tale risultato è stato affermato pacificamente nei casi in cui il vettore o un suo rappresentante intervengono alle constatazioni peritali o quanto meno a tali operazioni sono tempestivamente invitati ad intervenire nelle forme e nei modi opportuni (67). Ma anche in una prospettiva più

(63) V. *infra*, nel presente §, il testo corrispondente alle note 74 ss.

(64) Cfr. App. Milano 19 giugno 1959, in *Mon. Trib.*, 1959, 765.

(65) Per un'incisiva sintesi (e confutazione) degli argomenti sviluppati in dottrina e giurisprudenza per contestare l'utilizzabilità dei certificati assicurativi di avaria ai fini della prova del danno alle merci cfr. Cass., 22 maggio 1959, n. 1563, in *Dir. mar.*, 1959, 176 e, più di recente, Cass., 8 luglio 1986, n. 4450, *ibidem*, 1987, 325.

(66) Così Cass., 21 aprile 2010, n. 9439, in *Dir. mar.*, 2012, 1083; Trib. Genova, 29 giugno 1998, *ibidem*, 2000, 1407.

(67) In merito alla rilevanza della partecipazione — o quanto meno all'invito a partecipare — allo svolgimento delle operazioni peritali formulato nei confronti del vettore da parte dei soggetti interessati al carico, vedi in giurisprudenza soprattutto Trib. Genova, 17 febbraio 1953, in *Dir. mar.*, 1954, 61; App. Genova, 1 agosto 1954, *ibidem*, 1955, 299 (solo massima); Trib. Genova, 11 gennaio 1960, in *Temi Gen.*, 1960, 143; App. Genova, 17 aprile 1963, *ibidem*, 1963, 334; Trib. Savona, 30 giugno 1988, in *Dir. mar.*, 1989, 1103; Trib. Genova, 3 gennaio 1996, *ibidem*, 1996, 782. Dell'accennata partecipazione danno un rilievo addirittura

generalizzata, si è osservato che gli accertamenti documentati dal certificato di avaria risultano comunque credibili in ragione “*dell'evidente contrasto d'interessi tra assicuratore ed assicurato ai fini del danno da indennizzare dal primo al secondo*” (68). Il che è, di per sé, garanzia di attendibilità delle risultanze del controllo del carico anche se, naturalmente, l'invito al vettore a presenziare ai relativi accertamenti — e a maggior ragione l'eventuale sua effettiva presenza — conferisce ad essi una maggiore efficacia persuasiva perché in tal modo si sancisce anche il rispetto del principio del contraddittorio (69).

La pratica evidenzia inoltre l'importanza di altri documenti che, volta a volta, possono essere impiegati al fine di provare l'avaria o l'ammacco di tali merci. Tra essi, ad esempio, e specialmente allorché si tratta di ammanchi, assumono una particolare importanza i c.d. “bollettini di peso”, le cui risultanze, proprio in quanto relative ad attività svolte da “*pubblici pesatori portuali estranei all'affare*”, possono essere difficilmente contestate (70).

La giurisprudenza più attenta — anche di recente — ha inoltre sottolineato il rilievo delle presunzioni nel contesto in esame, e ciò precisamente nel senso che “*una volta provato il buono stato di conservazione della merce alla consegna al vettore, il deterioramento della stessa nel momento in cui essa viene riconsegnata da questi al destinatario può essere dimostrato in via presuntiva in base alla circostanza della tempestiva denuncia fattane da quest'ultimo al mittente e della immediata contestazione di questi al vettore*” (71).

La prova della perdita “totale” delle merci potrà essere fornita

essenziale altre sentenze tra cui, soprattutto, Trib. Genova, 22 maggio 1957, *ibidem*, 1957, 425; Trib. Genova, 16 gennaio 1955, *ibidem*, 1956, 416; Trib. Genova, 10 luglio 1957, *ibidem*, 1957, 457 e, più di recente, Cass., 8 luglio 1986, n. 4450, *ibidem*, 1987, 325; App., Genova 27 maggio 1989, *ibidem*, 1990, 705; App. Genova, 12 gennaio 1991, *ibidem*, 1992, 696; Trib. Genova, 26 marzo 1988, *ibidem*, 1990, 86.

(68) Così, esplicitamente, Trib. Genova, 3 gennaio 1996, in *Dir. mar.*, 1998, 427.

(69) Un'isolata giurisprudenza ha peraltro affermato che “*l'accertamento del danno effettuato da un perito nominato dagli assicuratori della merce ha valore probatorio anche se il vettore non è stato invitato a partecipare all'indagine*”: così App. Catania, 30 maggio 1989, in *Dir. mar.*, 1991, 729.

(70) Cfr. Trib. Genova, 24 marzo 1951, in *Dir. mar.*, 1952, 58 ss.; Trib. Genova, 28 febbraio 1953, *ibidem*, 1954, 72; Trib. Genova, 21 gennaio 1954, *ibidem*, 359.

(71) Così Cass., 23 giugno 1997, n. 5573, cit.; Cass., 3 marzo 2005, n. 4652, cit.

(i) attraverso le medesime fonti sopra indicate, in caso di distruzione del bene trasportato o di perdita totale del valore dello stesso (72), oppure (ii) tramite presunzioni, in caso di mancata consegna del bene trasportato (in quest'ultimo caso — alla luce del principio di “vicinanza della prova” (73) — all'interessato al carico sarà sufficiente allegare la mancata consegna, dovendo semmai il vettore provare l'effettuazione della stessa).

Infine, si noti che, per evitare l'**estinzione delle azioni nei confronti del vettore**, il destinatario dovrà tenere presente il disposto dell'art. 1698 c.c.. In base a tale norma, tutte le azioni derivanti dal contratto di trasporto (74) si estinguono qualora il destinatario riceva senza riserve le merci (e qualora il vettore sia stato pagato per l'effettuazione del trasporto), e cioè:

— tranne il caso di dolo o colpa grave del vettore e
— salva la possibilità per il destinatario di esperire le azioni per perdite parziali o avarie delle merci non riconoscibili al momento della riconsegna e purché comunque “*il danno sia stato denunziato appena conosciuto e non oltre otto giorni dopo il ricevimento*” delle merci stesse.

Insomma, il destinatario che intenda esercitare azioni di qualsivoglia natura contro il vettore ha l'onere di sollevare riserve al momento della riconsegna delle merci (75) e — se il nolo non è stato

(72) V. nota 60, ultimo periodo.

(73) Al riguardo pare sufficiente rinviare al *leading case* in materia: cfr. Cass., S.U., 30 ottobre 2001, n. 13533, in *Foro it.*, 2002, I, 770.

(74) Rientrano nell'ambito applicativo della norma in esame tutte le azioni nei confronti del vettore nascenti dal contratto di trasporto, ivi incluse quelle per il risarcimento dei danni da ritardo (su cui v. *retro*, § 2): così App. Trieste, 15 settembre 1990, in *Dir. trasp.*, 1992, 903; Trib. Udine, 19 marzo 1988, in *Dir. trasp.*, 1990, 275. *Contra* — criticando in nota tali decisioni — cfr. MASUTTI, *Osservazioni circa l'applicabilità dell'art. 1698 cod. civ. all'azione da ritardo*, *ibidem*, 1990, 279; EAD., *Ancora sull'applicabilità dell'art. 1698 cod. civ. all'azione da ritardo*, *ibidem*, 1992, *loc. cit.*

(75) La giurisprudenza ha precisato che tale onere non sussiste “*quando il sinistro e il danneggiamento sono stati riconosciuti dai dipendenti del vettore*” (così Trib. Busto Arsizio, 21 luglio 2005, in *Dir. trasp.*, 2006, 639) e che, posto che l'art. 1698 c.c. “*non indica il modo con il quale il destinatario debba formulare la riserva, (...) l'onere relativo può ritenersi adempiuto in qualsiasi forma idonea a rendere edotto il vettore dell'esistenza della riserva e del contenuto della stessa*” (così Cass., 23 luglio 1990, n. 7463, in *Assicurazioni*, 1991, II, 22).

già pagato dal mittente — di non pagare il vettore (76); altrimenti il diritto di agire contro il vettore si estinguerà con la riconsegna delle merci, a meno che l'azione non sia fondata su dolo o colpa grave dello stesso vettore (77) ovvero le perdite parziali o le avarie delle merci non fossero “riconoscibili” al momento della stessa riconsegna (in quest'ultimo caso sempre che non sia peraltro scaduto il termine di decadenza di otto giorni dalla riconsegna) (78).

Come sottolineato da una parte della dottrina, la *ratio* dell'art. 1698 c.c. risiede nell’*“esigenza di ridurre al minimo eventuali conflitti tra destinatario e vettore, sollevando quest'ultimo dalla difficoltà di rispondere a contestazioni tardive”* (79): invero, tale aspetto denota *non soltanto* un singolare *favor* nei confronti del vettore (non rinvenibile nella corrispondente normativa internazionale in tema di trasporto stradale, né nella disciplina interna di cui al codice della navigazione) — *favor* che forse è volto a “temperare” la rigidità della disciplina in tema di responsabilità per perdita o avaria cui si è fatto cenno nel precedente § 3 — *ma anche* la

(76) Sul tema del pagamento del nolo al vettore cfr. Cass., 20 settembre 1979, n. 4832, in *Giust. civ. Mass.*, 1979, 9, secondo cui *“l'estinzione delle azioni nei confronti del vettore — ai sensi dell'art. 1698 c.c. derivante, tranne i casi specificamente previsti dalla stessa norma, dal ricevimento senza riserve delle cose trasportate e dal pagamento del prezzo convenuto — va ricollegata esclusivamente al ricevimento senza riserve quando il prezzo del trasporto sia stato pagato in anticipo”*.

(77) Su tali concetti e sul loro impatto circa la decadenza del vettore dal beneficio della limitazione di responsabilità dello stesso *ex art.* 1696 c.c. v. *infra*, § 12. Ancorché, differentemente dall'art. 1696 c.c., l'art. 1698 c.c. non faccia riferimento al dolo o alla colpa grave dei dipendenti, dei preposti e degli altri soggetti di cui il vettore si sia avvalso per l'esecuzione del trasporto, pare ragionevole ritenere che anche in questo caso rilevino pure i comportamenti dolosi o gravemente colposi posti in essere da tali soggetti, con la conseguenza che, nei casi di dolo o colpa grave degli stessi, le azioni del destinatario non si estingueranno anche in mancanza di riserve alla riconsegna (e anche laddove il vettore sia stato pagato): in questo senso v. ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 610. *Contra* IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 288.

(78) Pare corretto ritenere che la “non riconoscibilità” delle perdite parziali o avarie cui si riferisce la norma in esame non presupponga la effettuazione degli accertamenti di cui all'art. 1697 c.c.: si tratta pertanto di perdite parziali o avarie “non riconoscibili” mediante un esame superficiale delle merci (*rectius*, del loro imballaggio): in questo senso cfr. IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 288, più di recente ripreso da ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 611.

(79) Così MASUTTI, *Osservazioni circa l'applicabilità dell'art. 1698 cod. civ. all'azione da ritardo*, cit., *loc. cit.*

propensione da parte del legislatore del codice civile a favorire la certezza dei rapporti giuridici, e ciò con particolare riguardo a quegli ambiti ove il decorso del tempo determina una oggettiva difficoltà probatoria e, pertanto, non ha senso consentire alle parti di promuovere inutili contenziosi, i cui “costi” — in definitiva — si riverbererebbero inevitabilmente a danno degli utenti (80).

5. Gli “eventi esonerativi” della responsabilità del vettore. La prova del nesso di causalità tra tali eventi e la perdita o l'avaria delle merci trasportate.

Una volta che il soggetto interessato al carico abbia assolto gli oneri probatori di cui al precedente paragrafo, il vettore — per andare esente da responsabilità — dovrà a sua volta provare ai sensi dell'art. 1693, comma 1, c.c. che la perdita o l'avaria della merce trasportata “è derivata da caso fortuito, dalla natura o dai vizi delle cose stesse o del loro imballaggio, o dal fatto del mittente o da quello del destinatario” (81).

Prima di entrare nel merito dei singoli “eventi esonerativi”, occorre peraltro sottolineare che, al fine di superare la presunzione di responsabilità operante nei suoi confronti a seguito della riconsegna di un carico difforme da quello ricevuto al momento della caricazione, il vettore deve provare non soltanto l'esistenza di uno dei predetti eventi esonerativi, ma anche lo specifico rapporto intercorrente tra tale evento e il danno occorso alla merce (82). Il

(80) Cfr. DELLACASA, *La responsabilità del vettore nel trasporto stradale di cose*, cit., 298.

(81) Ovviamente, per andare esente da responsabilità, il vettore potrà altresì provare che, contrariamente a quanto affermato da parte dell'interessato al carico, la perdita o l'avaria delle merci non si è verificata entro i limiti spazio-temporali di cui al precedente § 4: così IACUANIELLO BRUGGI-PAOLUCCI, *Il contratto di trasporto*, cit., 359.

(82) V. al riguardo la giurisprudenza citata *retro*, nota 57. *Contra* — ma in posizione isolata — Cass., 14 novembre 2006, n. 24209, cit., la quale — in un caso riguardante un furto delle merci — dopo avere correttamente affermato che “la disposizione di cui all'art. 1693 c.c. pone a carico del vettore una presunzione di responsabilità ex recepto, che può essere vinta soltanto dalla prova specifica della derivazione del danno da un evento positivamente identificato e del tutto estraneo al vettore stesso, ricollegabile alle ipotesi del caso fortuito o della forza maggiore”,

che significa, operativamente, che il vettore, per potersi giovare di un qualsiasi evento esonerativo, deve provare *sia* l'effettiva esistenza di tale evento o di una situazione a questo riconducibile, *sia* la derivazione causale del danno alla merce da esso e che, anzi, l'evento esonerativo ha concretamente operato come “*substantial factor*” della circostanza dannosa che ha prodotto la perdita e/o l'avaria della merce (83).

In questa prospettiva, pertanto, si è evidenziato quanto il rapporto di causalità sia elemento essenziale al fine di operare il necessario coordinamento tra gli eventi esonerativi e danni o ammanchi alla merce occorsi durante l'esecuzione del trasporto. E da tale considerazione deriva l'esigenza, da parte del vettore, di descrivere in modo completo e dettagliato lo sviluppo continuo spazio-temporale tra evento al di fuori del suo controllo, o di cui comunque non è tenuto a rispondere per specifica determinazione normativa, e danno alla merce trasportata, con riferimento ai quali devono essere adeguatamente provate anche le relative interazioni.

Di fronte all'assolvimento di tale prova da parte del vettore, sarà possibile al soggetto interessato al carico contestarne la validità, *sia* invocando specifiche circostanze che hanno provocato il danno e che consentono di riportare l'evento nell'ambito dell'area di responsabilità del vettore (quanto meno dimostrandone l'idoneità ad interrompere lo svolgimento causale proposto dal vettore), *sia* indicando che i danni o gli ammanchi delle merci si sarebbero comunque verificati, pure in mancanza dell'evento compreso tra gli eventi esonerativi previsti dall'art. 1693, comma 1, c.c.. tale prova, in quest'ultimo caso, dovrà considerarsi pienamente soddisfatta, allorché il soggetto interessato al carico è in grado di escludere l'indicato

ha successivamente precisato che “*in altre parole, il debitore-vettore dovrà dare la prova negativa che tale fatto è a lui non imputabile, limitandosi a dimostrare che da parte sua sono stati impiegati mezzi materiali e personali idonei ed è stata altresì prestata la dovuta diligenza, non richiedendogli in questo caso la legge la più onerosa indicazione positiva della causa esimente la sua responsabilità*”.

(83) Sotto questo profilo, sembra valere, anche con riguardo al rapporto in esame, l'osservazione che una parte della dottrina ha svolto ed ampiamente sviluppato, più in generale, a proposito degli eventi che rilevano rispetto alla determinazione della responsabilità di un soggetto rispetto a danni provocati a persone o cose, allorché si precisa l'esigenza di sostituire al riguardo la formula della “condizione *sine qua*” con quella del “*substantial factor*” nella causalità: nella letteratura italiana cfr., per tutti, il sempre attuale lavoro di TRIMARCHI, *Causalità e danno*, Milano, 1967, 7 ss.

effetto derivante dalla combinata esistenza di un evento esonerativo e del suo rapporto causale con i danni alla merce di cui si pretende il risarcimento, attraverso la prova di uno specifico comportamento negligente imputabile al vettore che, di per sé o nelle circostanze proprie del caso, è stato idoneo a provocare il danno alla merce o l'ammancio di cui si invoca il risarcimento. Peraltro, nella maggior parte dei casi, l'onere della prova che grava sulle persone interessate al risarcimento del danno alla merce trasportata, in presenza di circostanze che ne impongano la rilevanza, sarà concentrato non tanto sulla dimostrazione di uno specifico comportamento negligente da parte del vettore e/o dei suoi preposti, ma piuttosto sulla contestazione della "completezza" e/o della "coerenza" descrittiva delle circostanze rilevanti nel rapporto di causalità tra l'evento esonerativo invocato dal vettore ed il danno alla merce; ma anche ciò è compito non sempre agevole da parte dell'interessato al carico (84).

6. (Segue) Il caso fortuito e le presunzioni convenzionali di fortuito.

In linea generale, la giurisprudenza e la dottrina definiscono il "caso fortuito" come un fatto *imprevisto ed imprevedibile*, fuori dalle facoltà di conoscenza e di controllo dell'uomo, in senso ampio, comprensivo anche dei fatti del terzo e del danneggiato, nonché della c.d. "forza maggiore", essendo in quest'ultimo senso caratterizzato da *irresistibilità ed inevitabilità* (85).

Mentre *in astratto* appare sostanzialmente pacifico individuare il caso fortuito in eventi naturali (quali terremoti, inondazioni, gelo

(84) In senso analogo a quanto indicato nel testo, con specifico riferimento alla disciplina dei c.d. "pericoli eccettuati" di cui alla Convenzione di Bruxelles del 1924 in materia di trasporto marittimo di cose su polizza di carico, cfr. per tutti CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 296 ss.

(85) Così, per tutti, FRANZONI, *Dei fatti illeciti — Art. 2043-2059*, in *Commentario cod. civ.* a cura di SCIALOJA-BRANCA, Bologna-Roma, 1993, 574-575, ove ulteriori riferimenti conformi, tra cui v. almeno Cass., 14 ottobre 1970, n. 2020, in *Resp. civ.*, 1971, 326, cui *adde* — più di recente — Cass., 22 agosto 2006, n. 18226, in *Guida al diritto*, 2006, 42, 58.

improvviso, neviccate straordinarie, c.d. “atti di Dio” (86)) o nel c.d. *factum principis* (guerre, requisizioni, sequestri, confische, fermi amministrativi) o, ancora, nel fatto di terzi (furti, rapine, incendi) (87), *in concreto* non sempre è agevole discernere se le predette ipotesi siano effettivamente “casi fortuiti” relativamente ad una determinata fattispecie.

Al riguardo, parte della dottrina, dedita all’approfondimento della responsabilità “oggettiva” (88), ha correttamente precisato alcuni importanti aspetti volti a meglio circoscrivere il perimetro della nozione in esame. In particolare, tale dottrina ha sottolineato:

(a) la “relatività” del caso fortuito, per ciò intendendosi che la valutazione del carattere fortuito o meno di uno stesso evento è diversa in dipendenza del modo in cui viene impostata e degli elementi di fatto che si intendono valorizzare e può variare (anche significativamente) in base alla dimensione del debitore (89);

(b) che “fortuito” non vuol dire necessariamente “non colpa”, perché un soggetto ben potrebbe non avere alcuna “colpa” (in senso contrattuale o extracontrattuale) ed, anzi, avere improntato la propria condotta alla massima diligenza, ma potrebbe dover comunque rispondere (appunto, a titolo di responsabilità “oggettiva”) perché nella specie il danno non è derivato da caso fortuito (90);

(c) che il caso fortuito costituisce il limite alla responsabilità del debitore. Tale limite (i) consegue all’esercizio di attività che, pur comportando un rischio, sono comunque lecite e (ii) designa gli eventi che stanno al di fuori di tale limite, anche in considerazione del minor grado di probabilità di verifica del rischio stesso. In tal senso, pertanto, il caso fortuito rappresenta un limite al rischio

(86) La nozione “atti di Dio” è di natura eminentemente marittimistica e comprende “*eventi naturali non collegati con il mare, ad esempio, un fulmine che colpisce una nave ormeggiata in porto*”: così da ultimo BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009, 88, che richiama al riguardo Trib. Genova, 6 giugno 1990, in *Dir. mar.*, 1990, 1102.

(87) Così ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, cit., 594.

(88) Il riferimento è rilevante in quanto — come si è affermato *retro*, § 3 — il regime di responsabilità del vettore per perdita e avaria delle merci *ex art.* 1693 c.c. ha natura “oggettiva”. Esula invece dalla presente trattazione l’analisi delle differenze tra concezione “soggettiva” e “oggettiva” del caso fortuito: in merito a tali aspetti si rinvia per tutti a FRANZONI, *Dei fatti illeciti*, cit., 574 ss., nonché a VISINTINI, *Trattato breve della responsabilità civile*, cit., 165 ss.

(89) Cfr. TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, cit., 174.

(90) Cfr. TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, cit., 199.

assunto dal debitore, determinando in negativo il c.d. “rischio amministrabile/rischio di attività del debitore” (91). Come è stato correttamente sottolineato da altra dottrina, inoltre, il caso fortuito, “*posto come limite alla responsabilità, significa che lo sforzo richiesto al debitore è il massimo*”, ancorché comunque contenuto all’interno del parametro di “esigibilità della prestazione” (nel senso che dal debitore si può pretendere anche un’attività di prevenzione rispetto al caso fortuito purché essa sia “esigibile” alla luce dei parametri di correttezza e buona fede nell’esecuzione del contratto ai sensi degli artt. 1175 e 1375 c.c.) (92);

(d) che il fatto del terzo non necessariamente costituisce caso fortuito, perché il fatto del terzo ben potrebbe rientrare nell’area del “rischio amministrabile” dal debitore, come sopra individuato (93).

Non sempre la giurisprudenza in tema di trasporto di cose ha correttamente applicato tali principi; anzi, si può affermare che regna una certa confusione in materia e che tale confusione si traduce in esiti non sempre giustificabili in base al dato normativo e frequentemente “sfavorevoli” ai vettori (94).

In materia di furto (che rappresenta l’ipotesi più frequentemente ricorrente nella casistica), ad esempio, sussiste un orientamento consolidato in base al quale tale ipotesi non costituirebbe *mai* “caso fortuito”, e ciò a prescindere dalle concrete modalità di sottrazione della merce trasportata (95). Inoltre, altra (e rilevante) parte della giurisprudenza dà ampio rilievo nella valutazione circa la eventuale sussistenza del caso fortuito al canone della “diligenza”

(91) Cfr. TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, cit., 212-213.

(92) COSÌ ALPA, *Trattato di diritto civile*, IV, *La responsabilità civile*, Milano, 1999, 333.

(93) Cfr. TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, cit., 226-227.

(94) Sul punto paiono ancora attuali le considerazioni svolte da ALPA, *La responsabilità del vettore nel trasporto di cose su strada*, cit., 1741, e già richiamate retro, nota 47: “*circostanze e fatti che, nell’ambito di altri rapporti contrattuali, sarebbero classificati come dati inequivoci di caso fortuito o forza maggiore, sono invece, nelle fattispecie di trasporto, considerati elementi di un rischio tipico del vettore, al quale non è possibile sottrarsi*”.

(95) V, tra le sentenze più recenti, Cass., 20 gennaio 2009, n. 1336, in *I Contratti*, 1999, 566; Cass., 6 febbraio 2000, n. 1712, in *NGCC*, 2000, I, 625; Cass., 4 ottobre 1991, n. 10392, in *Arch. giur. circolaz. e trasp.*, 1992, 564, cui *adde* la più risalente casistica esaminata da VISINTINI, *La responsabilità contrattuale*, cit., 248 ss. e da GRIGOLI, *Furto della merce trasportata ed evoluzione normativa della responsabilità del vettore*, in *Giust. civ.*, 1980, I, 1981 ss.

nella condotta del vettore al fine di impedire nel caso concreto il verificarsi del furto, senza invece svolgere alcun ragionamento circa la effettiva “esigibilità” della prestazione di “protezione” così implicitamente richiesta al vettore stesso (96). Sulla falsariga di quest’ultima tendenza, si è giunti ad esiti a dir poco “grotteschi”, laddove la giurisprudenza, *da un lato*, ha affermato che il vettore può legittimamente invocare l’esonero di responsabilità in esame soltanto laddove la sottrazione della merce si sia verificata nonostante l’adozione di *tutte* le cautele che astrattamente potevano porsi in essere per prevenire il furto (97) e, *dall’altro lato*, ha effettivamente affermato la sussistenza del caso fortuito esclusivamente in ipotesi remote e dai contorni invero “surreali” (98).

Nello stesso senso, quantomeno a partire dall’inizio degli anni ’80 del secolo appena trascorso, la giurisprudenza sostanzialmente addossa *sempre* sul vettore la responsabilità per perdita delle merci conseguente a rapina, ripetendo con formula stereotipata che “*l’impossessamento della cosa trasportata a seguito di rapina non può configurarsi come causa liberatoria della responsabilità del vettore quando le circostanze di tempo e di luogo in cui la sottrazione con*

(96) Sul punto sia consentito rinviare all’ampia casistica riportata da IACUANIELLO BRUGGI-PAOLUCCI, *Il contratto di trasporto*, cit., 372 ss., cui *adde*, nella giurisprudenza più recente, Trib. Venezia-sez. distaccata San Donà di Piave, 25 gennaio 2010, in *Dir. traspr.*, 2010, 803

(97) Così Trib. Milano, 23 marzo 2010, in *DeJure*, cui *adde* Trib. Venezia-sez. distaccata San Donà di Piave, cit., la quale — in una fattispecie ove il vettore aveva lasciato il proprio automezzo con carico a bordo all’interno di un recinto illuminato, dotato di sistemi di allarme e presidiato da un istituto di vigilanza ad intervento in caso di allarme — ha affermato che il furto non costituiva caso fortuito in quanto sarebbe stata “*pensabile una modalità di custodia più intensa, quale, per esempio, la predisposizione di una vigilanza fissa in loco*”.

(98) Nel senso di cui al testo è stata esclusa la responsabilità del vettore in un caso risalente ove il furto della merce era avvenuto mediante apertura di un foro nel muro perimetrale del magazzino in pieno centro di Milano ove era ricoverato il veicolo: così App. Milano, 17 gennaio 1947, in *Temi*, 1947, 351. In senso analogo v., più di recente, Trib. Ravenna, 24 dicembre 2007, in *Dir. mar.*, 2008, 1448, la quale ha affermato la sussistenza del caso fortuito in un’ipotesi di furto di lingotti di alluminio avvenuto in ore notturne all’interno di un’area chiusa di parcheggio, dopo la forzatura del cancello elettrico di ingresso e la neutralizzazione di tutti i sistemi di sicurezza posti sul veicolo sul quale erano collocati i predetti lingotti (neutralizzazione posta in essere tramite smontaggio dello sterzo e l’innalzamento della cabina di guida), nonché dopo lo spostamento di altro veicolo che era stato parcheggiato in modo tale da proteggere il carico da possibili sottrazioni.

violenza o minaccia si sia verificata siano state tali da renderla prevedibile ed evitabile"; il che, peraltro, viene frequentemente affermato senza poi concretamente approfondire il "contesto" nell'ambito del quale si è svolta la rapina e facendo genericamente riferimento agli obblighi di "diligenza" del vettore (che — a detta di questa giurisprudenza — si intenderebbero violati in presenza di soste anche repentine effettuate dal vettore stesso durante il trasporto) (99). Ma vi è di più. Come sottolineato da autorevole dottrina, relativamente a determinate aree geografiche (segnatamente alcune zone dell'Italia centro-meridionale), la frequenza del verificarsi di episodi di rapina a danni dei vettori ha fatto sì che la giurisprudenza abbia enucleato il principio secondo cui in tali luoghi la rapina sarebbe un evento del tutto "probabile" e, come tale, rientri nel "rischio di attività" del vettore, sicché in questi casi l'esonero per "caso fortuito" non sarebbe invocabile, a meno che il vettore dimostri di avere adottato nel caso di specie *tutte* le misure atte a prevenire la rapina (perché in tale ipotesi la rapina sarebbe allora un evento effettivamente "imprevedibile") (100). Nello stesso senso — più in generale — la Cassazione è arrivata ad affermare che *"i rischi di furto e di rapina sono i rischi tipici delle attività di autotrasporto, contro i quali le imprese sono in particolar modo tenute a premunirsi. Pertanto, non il mero verificarsi di tali eventi consente di assolvere il vettore da responsabilità, ma solo il fatto che essi si presentino o si svolgano con aspetti e modalità talmente atipici, abnormi ed inconsueti da doversi ritenere del tutto imprevedibili e inevitabili a priori; o relativamente ai quali l'attività di prevenzione sia da ritenere inesigibile, perché tale da imporre costi sproporzio-*

(99) Cfr., *ex multis*, Cass., 6 agosto 2015, n. 16554, in *DeJure*; Cass., 21 aprile 2010, n. 9439, *ibidem*; Cass., 13 maggio 2009, n. 11024, in *Dir. trasp.*, 2010, 205; Cass., 27 marzo 2009, n. 7533, in *Dir. mar.*, 2009, 494; Cass., 9 agosto 2007, n. 17398, in *Dir. trasp.*, 2008, 251; Cass., 10 febbraio 2003, n. 1935, in *Giust. civ.*, 2003, I, 2758; Cass., 23 marzo 2001, n. 4236, in *Dir. mar.*, 2003, 1289; Cass., 8 agosto 1996, n. 7293, in *Dir. trasp.*, 1998, 105, cui *adde* i *leading cases* Cass., 10 giugno 1982, n. 3537, in *Riv. giur. circolaz. e trasp.*, 1982, 1092 e Trib. Pinerolo, 22 maggio 1989, in *Dir. trasp.*, 1990, I, 291.

(100) Così ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 489 e 491, ove ampi riferimenti conformi, tra cui v. per tutte Cass., 21 dicembre 1999, n. 14937, in *Dir. mar.*, 2001, 744.

nati al rischio del loro verificarsi, od alla natura e alle dimensioni dell'impresa" (101).

Quest'ultima affermazione consente di svolgere alcune considerazioni critiche circa gli orientamenti della giurisprudenza sin qui riportati.

In primo luogo, la giurisprudenza considera il furto e la rapina come "rischi tipici" inerenti all'attività di trasporto, escludendoli conseguentemente dal perimetro del fortuito, che — a detta della stessa giurisprudenza — ricorre soltanto quando tali eventi si presentino nel caso concreto non solo come "imprevedibili" o "inevitabili", ma anche come "abnormi" e "inconsueti". Questa generalizzazione non appare corretta. Se è certamente condivisibile l'affermazione secondo cui il furto e la rapina non sono *di per sé* "caso fortuito", non è altrettanto condivisibile affermare che tali eventi ricadano *sempre* all'interno del "rischio di attività" del vettore: questo aspetto, infatti, andrebbe verificato caso per caso tenendo conto della natura del carico, dello specifico percorso, di eventuali specifici accordi tra le parti del contratto di trasporto circa le modalità del trasporto, dell'assetto organizzativo e dimensionale del vettore, nonché del concreto affidamento ragionevolmente riposto dall'interessato al carico in merito al livello di "protezione" delle merci da parte del vettore stesso (102).

In secondo luogo, la giurisprudenza dà rilievo nella valutazione circa la eventuale sussistenza del caso fortuito al canone della

(101) Così Cass., 9 agosto 2007, n. 17398, cit. Su tale sentenza cfr. l'analisi di ROSSELLO, *La rapina ricade entro il rischio di impresa del vettore. In base alle circostanze concrete, essa può integrare la colpa grave del vettore, tale da escludere il beneficio del limite di responsabilità*, in *Dir. mar.*, 2014, 190 ss.

(102) In senso analogo, seppure attraverso un percorso argomentativo in parte differente, cfr. ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 481. In giurisprudenza cfr. Cass., 8 agosto 2007, n. 17478, in *Dir. mar.*, 2008, 1344, la quale ha cassato la sentenza di merito che aveva ritenuto, escludendo il caso fortuito, che una rapina, avvenuta in un deposito ove il vettore custodiva le merci consegnategli per il trasporto, fosse evento prevedibile ed evitabile, e ne ha censurato la motivazione, ritenendola insufficiente ed apodittica, non avendo analizzato dettagliatamente le caratteristiche del deposito, la ricorrenza di eventi criminosi dello stesso tipo nella medesima zona e con riguardo ad immobili aventi destinazioni analoghe, né indicato la fonte probatoria da cui aveva attinto l'affermazione secondo cui nel deposito fosse abitualmente custodita merce del valore indicato, né chiarito la differenza tra il sistema di allarme antirapina, di cui il deposito era privo, e quello antifurto, di cui era invece dotato.

“diligenza” nella condotta del vettore al fine di impedire nel caso concreto il verificarsi del furto o della rapina; in tal modo sembra in qualche modo sotteso un implicito giudizio circa la sussistenza di una qualche “colpa” del vettore nella causazione del danno. Questa impostazione non appare corretta *non solo* perché la sussistenza del caso fortuito non dipende dall’assenza di colpa del vettore (103), *ma anche* perché — più in generale — la diligenza non ha la funzione di precisare il contenuto degli obblighi del debitore-vettore, quanto piuttosto di verificare la esatta esecuzione della prestazione; tale verifica presuppone peraltro che sia già (altrimenti) stabilita l’estensione precisa di ciò che il debitore-vettore è tenuto a fare (104). In quest’ultimo senso, sarebbe preferibile che la giurisprudenza approfondisse piuttosto il tema della “esigibilità” in concreto della prestazione di “protezione” richiesta al vettore, e ciò anche tenuto conto dei criteri di buona fede di cui agli artt. 1175 e 1375 c.c. (105). In altri termini, i giudici nel valutare la ricorrenza del caso fortuito dovrebbero chiedersi se sia effettivamente esigibile pretendere che il vettore, incaricato di trasportare un carico di beni di valore unitario modesto a fronte di un nolo pari a poche centinaia di Euro, predisponga strumenti antifurto o antirapina normalmente impiegati per il deposito e il trasporto di opere d’arte di inestimabile valore, a fronte di corrispettivi certamente maggiori.

In quest’ultimo senso si sono orientate alcune decisioni, le quali hanno correttamente basato l’indagine circa la sussistenza in concreto del caso fortuito ponendo al centro del proprio ragionamento la verifica circa l’esigibilità dell’attività di prevenzione della rapina da parte del vettore e ne hanno affermato la inesigibilità quando essa fosse “*tale da imporre costi sproporzionati al rischio del loro verificarsi, od alla natura e alle dimensioni dell’impresa*” del vettore (106). Analogamente paiono generalmente corrette, nei per-

(103) V. *retro*, il testo corrispondente alla nota 90.

(104) Cfr. per tutti RODOTÀ, voce *Diligenza (diritto civile)*, in *Enc. dir.*, XII, Milano, 1964, 542, le cui considerazioni sono state riprese, con specifico riguardo al tema in esame, da DELLACASA, *La responsabilità del vettore nel trasporto stradale di cose*, cit., 277.

(105) Sul significato e il rilievo di tali criteri si rinvia nuovamente, per tutti, a D’ANGELO, *La buona fede*, cit., *passim*, ma specialmente 71-154.

(106) Così Cass., 9 agosto 2007, n. 17398, cit.; Trib. Napoli, 30 giugno 2003, in *Dir. trasp.*, 2004, 569, la quale — con riguardo ad una rapina a mano armata perpetrata anche tramite raggiri nella tratta autostradale Napoli-Salerno — ha affermato che “*deve escludersi che, per andare esente da responsabilità, il vettore*

corsi argomentativi e nelle soluzioni concretamente adottate, le sentenze in materia di furto/rapina di oggetti preziosi (107), nonché le pronunce relative a casi ove la perdita o l'avaria delle merci trasportate erano derivati da incendi (108) ovvero da incidenti stradali (109): la prevenzione di tali eventi — come pure la cura dell'idoneità e della manutenzione del mezzo di trasporto (110) — rientra certamente tra le prestazioni concretamente esigibili da parte del vettore e, pertanto, nell'area di "rischio di attività" tipica dello stesso vettore, relativamente alla quale questi risponde in difetto di circostanze effettivamente eccezionali ed imprevedibili.

Non pare invece opportuno soffermarsi sugli invero limitati (quantomeno in tempi recenti) casi giurisprudenziali riguardanti le perdite o avarie delle merci causate dal c.d. "*factum principis*" e da eventi naturali: mentre le confische, requisizioni e sequestri disposti da pubbliche autorità sono stati generalmente ricondotti a "casi fortuiti" che escludono la responsabilità del vettore (e ciò salva l'ipotesi in cui questi abbia contribuito a determinare tali provvedi-

avrebbe dovuto predisporre un servizio di scorta" in quanto si sarebbe trattato "*di una cautela straordinaria nel caso concreto (...) e pertanto inesigibile*".

(107) V. da ultimo Cass., 20 dicembre 2013, n. 28612, in *Resp. civ. e prev.*, 2014, 675; App. Genova, 8 giugno 2007, in *DeJure*; Trib. Palmi, 13 marzo 2006, *ibidem*.

(108) V. Cass., 29 ottobre 1981, n. 5708, in *Riv. giur. circolaz. e trasp.*, 1982, 311, cui *adde* la più risalente casistica esaminata da VISINTINI, *La responsabilità contrattuale*, cit., 254 ss. e 255-256, ove tale A. conclusivamente afferma che "*soltanto la prova di una autocombustione delle merci ritenute facilmente infiammabili per loro natura insieme alla prova del fatto del mittente che può consistere in inesatte dichiarazioni sulla natura della merce o in un difettoso imballaggio può esonerare il vettore dalla responsabilità*". L'incendio costituisce invece causa di esonero dalla responsabilità del vettore marittimo nell'ambito del sistema dei c.d. pericoli eccettuati previsto dalla disciplina uniforme in tema di trasporto internazionale di cose determinate: al riguardo cfr. per tutti CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 335 ss.

(109) V. da ultimo Trib. Bari, 25 febbraio 2009, reperibile sul sito Internet www.giurisprudenzabarese.it e Trib. Genova, 21 novembre 2006, *inedita*, ma richiamata in TULLIO-DEIANA, *Codice dei trasporti*, Milano, 2011, 1210, cui *adde* Cass., 16 giugno 1967, n. 1418, in *Mass. Giur. it.*, 1967, 545; App. Roma, 10 giugno 1954, in *Riv. circolaz.*, 1954, 1166; App. Napoli, 29 dicembre 1951, in *Foro napol.*, 1952, 132.

(110) Sul punto v. per tutti CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, cit., 250.

menti) (111), la giurisprudenza successiva all'entrata in vigore dell'art. 1693 c.c. non ha mai riconosciuto la sussistenza del caso fortuito con riguardo ad eventi naturali, il che non desta stupore tenuto conto del fatto che ben difficilmente eventi naturali che coinvolgono i trasporti terrestri possano effettivamente essere "imprevedibili" ed "inevitabili" (112).

Fermo quanto sopra, l'art. 1694 c.c. afferma la validità delle "clausole che stabiliscono presunzioni di caso fortuito per eventi che normalmente, in relazione ai mezzi e alle condizioni del trasporto, dipendono da caso fortuito".

Tale norma non prevede un caso di esonero di responsabilità del vettore, ma — anche alla luce della difficoltà di attribuire *in concreto* un esatto significato alla nozione di fortuito (v. *retro*) — stabilisce che le parti possano convenzionalmente accordarsi circa il fatto che determinati eventi si presumano integrare ipotesi di fortuito, con conseguente inversione dell'onere probatorio in capo al vettore, al quale — *prima facie* — sarà sufficiente provare che la perdita o l'avaria alle merci trasportate è dipesa da uno di tali eventi al fine di vincere la presunzione di responsabilità altrimenti gravante sullo stesso. Naturalmente ciò rappresenta soltanto una semplificazione dell'accertamento circa la sussistenza nel caso di specie di una ipotesi di fortuito, ma non preclude all'interessato al carico di provare altrimenti la non ricorrenza del fortuito (e la conseguente responsabilità del vettore) (113).

(111) Cfr. Cass., 30 ottobre 1992, n. 11840, in *Giust. civ.*, 1993, I, 2471, cui *adde* la più risalente casistica esaminata da VISINTINI, *La responsabilità contrattuale*, cit., 259-260.

(112) Cfr. App. Catania, 24 febbraio 2006, in *DeJure*; App. Milano, 25 febbraio 1977, in *Arch. giur. circolaz.*, 1977, 342, cui *adde* la più risalente casistica esaminata da VISINTINI, *La responsabilità contrattuale*, cit., 260-261. Per differenti considerazioni relative ai trasporti marittimi e, in particolare, ai c.d. "pericoli di mare", cfr. per tutti CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 351 ss.

(113) Così GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, cit., 1166. Nello stesso senso CABELLA PISU, *Le clausole di esonero da responsabilità*, in *Trattato dir. priv.* diretto da RESCIGNO, 9*, 2ª ed., Torino, 1999, 296; VISINTINI, *Inadempimento e mora del debitore*, cit., 437; ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 518; e, da ultimo, CECCHERINI, *Responsabilità per fatto degli ausiliari. Clausole di esonero da responsabilità — Artt. 1228-1229*, in questo *Commentario*, 2ª ed., Milano, 2016, 278. Sulla distinzione tra le clausole di presunzione del fortuito e le clausole di esonero da responsabilità cfr. per tutti MENICHINO, *Clausole di irresponsabilità contrattuale*, Milano, 2008, 347 ss.

Il potere riservato all'autonomia privata da parte dell'art. 1694 c.c. incontra peraltro un limite: le parti non possono convenzionalmente stabilire che *qualsivoglia* evento rappresenti un caso fortuito, potendo indicare in base alla norma in esame soltanto quegli "eventi che normalmente, in relazione ai mezzi e alle condizioni del trasporto, dipendono da caso fortuito": insomma, soltanto eventi normalmente riconducibili alla nozione di fortuito avuto riguardo al tipo di trasporto e alle dimensioni e all'organizzazione del vettore possono essere convenzionalmente presunti quali casi fortuiti. Relativamente a questi eventi l'accordo tra le parti non incontrerà inoltre il sindacato di validità previsto dall'art. 2698 c.c. circa la eccessiva difficoltà per l'interessato al carico di esercitare i propri diritti (114).

7. (Segue) La natura e i vizi delle merci trasportate. L'ipotesi del calo naturale.

L'esclusione in esame riguarda i casi in cui risulti che la perdita o l'avaria siano derivate dalle qualità di sostanza o di forma (*natura*) o dallo stato di conservazione esterno o interno (*vizio*) delle merci trasportate, sussistenti al momento della consegna da parte del mittente al vettore (115). In altri termini, in questa ipotesi il danno alle merci deriva da un "particolare modo di essere delle merci stesse" (116), le quali (*a*) per loro intrinseca natura non possono essere trasportate senza danneggiarsi o possono essere trasportate, ma soltanto in determinate condizioni (si pensi, ad esempio, alle merci deperibili che devono essere trasportate a bassa temperatura costante) che non sono state rispettate senza che ciò sia riconducibile al vettore (perché tali condizioni non erano state esplicitate dal mittente), ovvero (*b*) sono affette da uno stato patologico che ne ha comportato (e/o ne comporterà durante il trasporto) il deteriora-

(114) Nello stesso senso IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 282-283; ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 520. *Contra* GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, cit., 1166.

(115) Così ASQUINI, *Del contratto di trasporto*, cit., 330.

(116) Cfr. SILINGARDI, *La disciplina uniforme del contratto di trasporto di cose su strada*, cit., 179.

mento, e ciò anche indipendentemente dal fatto che le merci siano trasportate.

È evidente che lo stato delle (ed eventuali patologie inerenti le) merci non causate dal trasporto (o anche causate dal trasporto, ma senza che rilevino inadempimenti del vettore a propri obblighi contrattualmente assunti) non rientrano nell'area del "rischio di attività" del vettore, che deve pertanto essere esonerato rispetto alle perdite e avarie conseguenti a tali situazioni.

Onde beneficiare di questa esclusione di responsabilità — non sempre di facile dimostrazione e invero assai raramente invocata nell'ambito delle fattispecie regolate dalla normativa in esame (117) — il vettore è agevolato nel proprio onere probatorio in due situazioni, ossia:

(a) con riguardo a merci per loro natura soggette a "*diminuzioni nel peso o nella misura*" durante il trasporto (118). In proposito, ai sensi dell'art. 1695 c.c., il vettore si presumerà responsabile "*solo delle diminuzioni che oltrepassano il calo naturale*", da calcolarsi "*separatamente per ogni collo*" nel caso in cui le merci siano ripartite in più unità di carico (119). Per effetto dell'art. 1695 c.c. sussiste una presunzione legale relativa di irresponsabilità del vettore per i danni inferiori al calo naturale, con inversione dell'onere probatorio in capo all'interessato al carico (120): e ciò nel senso che quest'ultimo, per far valere la responsabilità del vettore, sarà one-

(117) Lo sottolineano IACUANIELLO BRUGGI-PAOLUCCI, *Il contratto di trasporto*, cit., 380-381. Per un'esame del problema nell'ambito della CMR sia consentito rinviare a LA MATTINA, *Trasporto di merci "sensibili" e responsabilità del vettore nella CMR*, in *Dir. mar.*, 2005, 865 ss., ove ampi riferimenti alla casistica relativa a tale convenzione.

(118) Tra le merci soggette a calo naturale vengono segnalate da parte della dottrina la legna da ardere, alcuni tipi di farine, i prodotti congelati e, in generale, tutti i prodotti che subiscono modificazioni quantitative in ragione del trasporto o del semplice decorso del tempo: così, da ultimo, ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 522.

(119) V. art. 1695, comma 2, c.c., la cui *ratio* è quella di evitare abusi che si determinerebbero qualora, valutando il calo sul peso complessivo della merce, la perdita di interi colli potesse essere imputata a calo naturale: così, per tutti, IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 280.

(120) Ovviamente, per beneficiare di tale presunzione di irresponsabilità, il vettore dovrà provare che la merce trasportata è soggetta a calo naturale e che la diminuzione riscontrata all'esito del trasporto è avvenuta al tasso normalmente riscontrabile per tale tipologia merceologica: così, per tutti, ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 523.

rato di provare “che la diminuzione non è avvenuta in conseguenza della natura delle cose o che per le circostanze del caso non poteva giungere alla misura accertata”;

(b) con riguardo a merci stivate all'interno di containers. In proposito la giurisprudenza afferma che “in caso di merci stivate in “containers” riempiti e sigillati dal caricatore, ossia con le modalità a cui si riferisce la clausola FCL/FCL, il vettore si libera da responsabilità con la prova dell'integrità dei sigilli apposti al contenitore alla partenza” (121). In altri termini, nel trasporto di merci a mezzo container in condizioni “FCL” (*Full Container Load*), il vettore è considerato esente da responsabilità per le avarie subite dalle merci trasportate se il container risulta intatto all'arrivo, ciò in quanto lo stesso vettore, ricevendo un container sigillato alla partenza, in tale momento non ha potuto accertare lo stato della merce e, conseguentemente, non ha avuto modo né di inserire riserve nel documento di trasporto in merito ad eventuali vizi della merce trasportata, né di eseguire adeguate misure di conservazione della merce stessa in ragione della natura di quest'ultima (122).

8. (Segue) Il fatto del mittente (rinvio) e il fatto del destinatario; il difetto di imballaggio delle merci trasportate.

Come si è già sottolineato in precedenza, la responsabilità del vettore è (in tutto o in parte) esclusa per “fatto del mittente” nella misura in cui la perdita o l'avaria delle merci trasportate derivi dall'inadempimento da parte dello stesso mittente ai propri obblighi di cooperazione previsti dall'art. 1683 c.c. (123). In particolare, le in-

(121) Così Trib. Salerno, 3 dicembre 2007, in *Il merito*, 2008, 5, 18.

(122) V. al riguardo anche le seguenti sentenze in tema di trasporto marittimo: Cass., 12 luglio 2007, n. 15589, in *Dir. trasp.*, 2009, 455; Trib. Genova, 16 dicembre 1994, in *Dir. mar.*, 1996, 220; Pret. Genova, 17 luglio 1992, *ibidem*, 1993, 143. In generale, sulle problematiche del trasporto a mezzo container cfr. per tutti ANTONINI, *Vecchi e nuovi spuntiolutivi dei problemi giuridici del trasporto a mezzo container*, *ibidem*, 1997, 6 ss.

(123) V. retro, il commento agli artt. 1683-1684 c.c., spec. §§ 2 e 4. Sugli obblighi di cooperazione del mittente e sulla loro incidenza sulla responsabilità del vettore, cfr. *ex multis* CASANOVA, *Il regime di responsabilità del mittente*, in *Dir. mar.*, 2001, 562 ss.; CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, cit., 243 ss.; D'ALESSIO, *Diritto dei trasporti*, Milano, 2003, 190 ss.; MASUTTI, *In merito alla*

dicazioni che il mittente deve fornire in base a quest'ultima norma rappresentano l'adempimento di uno specifico obbligo di "integrazione" del regolamento contrattuale, da condurre alla stregua dei principi di correttezza e buona fede, secondo quanto previsto dagli artt. 1175 e 1375 c.c. (124). L'inadempimento di tale obbligo da parte del mittente si riflette ovviamente sulla valutazione dei comportamenti esigibili da parte del vettore nell'esecuzione del trasporto, e ciò in quanto il difetto o la mancanza di indicazioni del mittente in ordine alle caratteristiche dei beni da trasportare o al luogo di destinazione possono (legittimamente) indurre il vettore a non adottare mezzi o cautele adatti a trasportare adeguatamente le merci nel caso specifico, senza che il mittente possa dolersi di ciò (125). Il che trova conferma nella (pur rigorosa) giurisprudenza richiamata nel commento all'art. 1683 c.c., cui pare sufficiente rinviare (126).

Più in generale, integrano inoltre ipotesi di esclusione della responsabilità del vettore per fatto del mittente o del destinatario tutti i fatti (o le omissioni) compiuti dal mittente o dal destinatario (o da loro ausiliari) che abbiano determinato la perdita o l'avaria delle merci, quali — a mero titolo di esempio e oltre ai casi sopra considerati relativi ad obblighi di cooperazione del mittente — il difetto di caricazione e di stivaggio da parte del mittente (127),

attività di cooperazione del mittente nel corso dell'esecuzione del trasporto, in *Dir. trasp.*, 1993, 937 ss. Nella dottrina straniera v. per tutti l'interessante analisi di DELEBECQUE, *La responsabilité du chargeur dans ses relations avec le transporteur — Le point de vue français*, in *Dr. mar. franç.*, 2008, 112 ss. Per una ricostruzione dei principi in tema di responsabilità del caricatore dal punto di vista internazional-privatistico v. per tutti, da ultimo, SANA-CHAILLÉ DE NÉRÉ, *La loi applicable à la responsabilité du chargeur*, *ibidem*, 2009, 37 ss.

(124) Nello stesso senso v. DELLACASA, *La responsabilità del vettore nel trasporto stradale di cose tra vecchie questioni e possibili scenari evolutivi*, cit., 2001, 287 ss., che riprende e amplia gli spunti già presenti in IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 114. Sul punto v. *retro*, il commento agli artt. 1683-1684 c.c., § 2.

(125) Cfr. DELLACASA, *La responsabilità del vettore nel trasporto stradale di cose*, cit., 288-289.

(126) V. *retro*, il commento agli artt. 1683-1684 c.c., § 4.

(127) Si noti che la caricazione e lo stivaggio delle merci rappresentano normalmente un'obbligazione accessoria del vettore, il quale — anche nel caso in cui le predette operazioni siano state compiute dal mittente — ha "comunque l'obbligo di controllare l'idoneità di tali operazioni ai fini della sicurezza del trasporto": così App. Trieste, 24 febbraio 2005, in *Dir. trasp.*, 2006, 905; Trib. Genova, 21 novembre 2006, in *DeJure*. In quest'ultimo senso pare corretto distinguere tra danni conseguenti a difetti di caricazione (che rimangono a carico del mittente) e

l'ordine di sospensione del trasporto da parte dello stesso, il difetto di scaricazione e/o la ritardata asportazione delle merci da parte del destinatario (128).

Infine, rileva in senso di escludere la responsabilità del vettore anche il difetto di imballaggio delle merci (purché tale attività non sia stata posta in essere dal vettore o da suoi ausiliari (129)). Al riguardo si noti che, al momento della consegna delle merci da parte del mittente, il vettore ha l'onere di compiere una verifica “esterna” dell'imballaggio (130) e di sollevare eventualmente una “riserva” al momento della caricazione circa i vizi apparenti dello stesso imballaggio, in quanto altrimenti opererebbe la presunzione, favorevole all'interessato al carico, di cui all'art. 1693, comma 2, c.c. (131). Insomma, il vettore non è mai responsabile per danni causati da difetti di imballaggio non apparenti ovvero per danni causati da difetti di imballaggio apparenti e relativamente ai quali si sia premurato di sollevare adeguata riserva al momento della ricezione delle merci (132).

9. Il danno risarcibile. La responsabilità del vettore quale responsabilità “oggettivamente predeterminata”.

Stabilita la responsabilità del vettore in base alle disposizioni

danni occorsi durante il trasporto, relativamente ai quali potrà sussistere (in tutto o in parte anche) la responsabilità del vettore: sul punto v. CASCANO, *Atti di cooperazione del mittente e loro incidenza sulla responsabilità del vettore*, in nota ad App. Trieste, 24 febbraio 2005, cit., 909.

(128) Cfr. IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 279, cui *adde* Cass., 17 dicembre 1957, n. 4714, in *Mass. Giur. it.*, 1957, 1055 e App. Genova, 30 giugno 1950, in *Temi genov.*, 1950, 447, le quali — rispettivamente con riguardo al fatto del destinatario e al fatto del mittente — affermano che tali fatti liberano il vettore se risulta provato che siano essi la causa determinante del danno alle merci.

(129) Così Cass., 20 maggio 1959, n. 1512, in *Mass. Giur. it.*, 1959.

(130) Cfr. Cass., 20 gennaio 1995, n. 622, in *Arch. giur. circ. e trasporti*, 1995, 958.

(131) Sul rilievo di tale presunzione v. per tutte Cass., 9 marzo 2005, n. 5167, cit. e Cass., 5 ottobre 1978, n. 4448, in *Foro it. Mass.*, 1978.

(132) Si noti peraltro che la presunzione di cui all'art. 1693, comma 2, c.c. riguarda solo l'assenza di difetti apparenti dell'imballaggio, con la conseguenza che il buono stato della merce alla consegna non si presume, ma deve essere provato dall'interessato al carico: cfr. Cass., 6 febbraio 1953, n. 305, in *Riv. circolaz.*, 1953, 715.

commentate nei precedenti paragrafi, l'art. 1696 c.c. prevede i criteri e le modalità per stabilire l'ammontare del danno risarcibile da parte del vettore.

A questo riguardo, in primo luogo, la norma in esame fissa un parametro *oggettivo* per determinare il valore delle merci trasportate, prevedendo al comma 1 che: “*Il danno derivante da perdita o da avaria si calcola secondo il prezzo corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna*”. Tale parametro vale — in linea di principio — per calcolare il danno da perdita o avaria delle merci trasportate attraverso qualsivoglia modalità, inclusa quella marittima, nel contesto della quale la norma è stata applicata in vari casi (133).

Questa previsione tra origine dall'art. 405 dell'abrogato codice di commercio del 1882 (134) e trova corrispondenza anche negli ordinamenti di *common law* in cui si considera tale principio una vera e propria “*rule of thumb*” per la determinazione dei danni da trasporto (135).

La *ratio* della regola ora indicata consiste nel rilievo per cui le imprese di trasporto non sono in condizione, a fronte di situazioni relative a danni che hanno effettivamente colpito lo stesso tipo di beni ed il cui trasporto è stato remunerato agli stessi prezzi, di sostenere l'alea di forti oscillazioni dei risarcimenti per danni subiti dalle merci in funzione della prospettazione soggettiva e/o della posizione specifica dei soggetti interessati al carico. Il che si giustifica anche a vantaggio degli stessi soggetti creditori delle prestazioni dovute dal vettore in quanto interessati ad un rapido sistema di liquidazione del danno sulla base di parametri certi e rivolti a garantire parità di trattamento. Un sistema, quindi, che, a fronte di tariffe tendenzialmente uniformi relative alla prestazione del servizio di trasporto per lo stesso tipo di merci, privilegia criteri altrettanto certi e predeterminati al fine di garantire che uniformi siano anche i criteri di risarcimento del danno subito da parte dei soggetti interessati al carico. Tanto più che, diversamente da quanto si verifica per qualsiasi altro tipo di rapporto contrattuale, è difficile

(133) Cfr., *ex multis*, Cass., 27 ottobre 1998, n. 10692, in *Dir. mar.*, 2000, 505; Cass., 16 giugno 1962, n. 1513, in *Giust. civ.*, 1963, I, 633; Trib. Genova, 14 giugno 1955, in *Dir. mar.*, 1957, 142; Trib. Genova, 16 luglio 1956, *ibidem*, 1957, 245.

(134) In argomento cfr. ASQUINI, *Del contratto di trasporto*, cit., 371 ss.

(135) Cfr., per tutti, Mc GREGOR, *On Damages*, cit., 760 ss. (par. 1160 ss.).

immaginare che il vettore possa essere in grado di valutare lo specifico impatto economico, degli effetti dei suoi inadempimenti (e/o comunque degli eventi il cui rischio è compreso nell'ambito della sua responsabilità) sui soggetti interessati al carico (136).

Quanto sopra indicato conduce a considerare il valore di mercato delle merci al momento e nel luogo della riconsegna quale parametro omnicomprensivo in base al quale deve essere fornita una valutazione “oggettiva del danno” da trasporto, che “*prescinde, da ogni considerazione attinente al particolare interesse del danneggiato e quindi anche dall'effettivo prezzo pagato per la merce perduta o avariata*”, e ciò in contrapposizione alla regola generale che ne impone la determinazione tenendo distinte le voci di “danno emergente” e “lucro cessante” (137). Come sottolineato da attenta giurisprudenza, in sostanza, la disciplina in esame è rivolta “*a prendere in considerazione ed a riferirsi soltanto ad un elemento obiettivo, cioè al prezzo che le cose trasportate avevano nel luogo e nel tempo della riconsegna*”, il quale prezzo “*rappresenta l'ammontare del danno subito con esclusione di qualsiasi altro indennizzo*” (138). In quest'ultimo senso è stato altresì sottolineato da autorevole dottrina che il riferimento esclusivo operato dalla norma in esame al valore di mercato della merce trasportata nel luogo e nel giorno in cui essa è scaricata indica chiaramente che, in tale luogo e data, il credito del risarcimento, si sostituisce al bene patrimoniale leso. Il cui valore risarcibile, pertanto, non può ridursi al di sotto di tale ammontare a prescindere dalla sorte ipotetica che la merce avrebbe avuto se fosse stata consegnata. E cioè, proprio perché in virtù della disciplina in esame, alla disponibilità del bene patrimo-

(136) Cfr. per tutti IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 284, spec. nota 1, ove vengono riprese le considerazioni svolte da ASQUINI, *Del contratto di trasporto*, cit., 370, cui *adde* — nella dottrina straniera — Mc GREGOR, *On Damages*, cit., 763 ss. (par. 1164 ss.).

(137) Così Cass., 16 giugno 1962, n. 1513, in *Giust. civ.*, 1963, I, 633 ss., nello stesso senso, in dottrina, cfr. *ex multis* GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, cit., 1167; ROMANELLI-SILINGARDI, voce *Trasporto. I) Terrestre*, cit., 14; TORRESI, *Danno risarcibile in caso di perdita o di avaria della merce nel trasporto terrestre e marittimo di cose*, in *Dir. mar.*, 2010, 53, cui *adde*, anche con specifico riguardo all'applicazione di tali principi nell'ambito del trasporto marittimo, LOPEZ DE GONZALO, *Parametri oggettivi e soggettivi per la determinazione del danno risarcibile nel trasporto marittimo di cose*, *ibidem*, 2000, 506 ss., nonché CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 408 ss.

(138) Cfr. Cass., 16 giugno 1962, n. 1513, *lc. ult. cit.*

niale si sostituisce il credito corrispondente al suo valore (o alla differenza rispetto al suo valore) alla data e nel luogo di consegna, risulta indifferente la sorte e/o l'andamento del mercato che avrebbe subito la merce se fosse stata effettivamente consegnata ai soggetti interessati al carico (139).

Tale ricostruzione non è peraltro condivisa da una parte della giurisprudenza, la quale ha affermato che il parametro di cui all'art. 1696, comma 1, c.c. riguarderebbe soltanto la liquidazione della voce di "danno emergente", ma non escluderebbe la risarcibilità da parte del vettore dell'ulteriore voce di danno da "lucro cessante", da intendersi quale mancato guadagno che l'interessato al carico contava di conseguire per effetto del trasporto delle merci affidate al vettore (140). Quest'ultimo orientamento non pare condivisibile non solo alla luce della sopra esposta *ratio* della norma in esame, ma anche per ragioni di carattere sistematico: in presenza di norme ove viene espressamente stabilito un parametro risarcitorio, quando il legislatore ha inteso dare rilevanza ad ulteriori componenti di danno risarcibile lo ha fatto mediante una previsione normativa espressa (si veda, ad esempio, l'art. 1518 c.c. in materia di vendita o, con specifico riguardo al trasporto terrestre, l'art. 17.1 della CMR) (141).

Fermo quanto sopra, ai fini di determinare il parametro di cui alla norma in esame (la cui prova spetta all'interessato al carico (142)), allorché esista una (i) quotazione di borsa delle merci andate perdute o danneggiate, non vi è dubbio che è a tale quotazione che ci si debba riferire. Solo nel caso in cui tale quotazione non esista sarà possibile utilizzare il (ii) prezzo dei listini ufficiali di tali prodotti nel tempo e luogo della loro prevista consegna (come, ad esempio, si verifica a proposito del petrolio grezzo e/o dei prodotti petroliferi). Qualora neppure in tal modo sia possibile individuare un "prezzo corrente" delle merci trasportate sarà consentito fare riferimento al loro (iii) prezzo di vendita usuale, nel luogo ed alla

(139) Cfr. TRIMARCHI, *Causalità e danno*, Milano, 1967, 178-179.

(140) Cfr. Cass., 20 gennaio 2009, n. 1336, in *Dir. trasp.*, 2010, 148; Cass., 27 ottobre 1998, n. 10692, cit.; Cass., 28 ottobre 1980, n. 5793, in *Giust. civ. Mass.*, 1980, 10; App. Ancona, 5 aprile 2005, in *Defure*;

(141) Per queste considerazioni v. da ultimo ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 530-531.

(142) Cfr. Trib. Roma, 3 settembre 2003, in *Dir. trasp.*, 2004, 280; GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, cit., 1167.

data dello sbarco, di merci della stessa natura (143). Il che potrà essere determinato facendo riferimento a vari elementi tra i quali la pratica giurisprudenziale ha, volta a volta, soprattutto privilegiato (a) il prezzo della fattura delle merci “*emessa dal mittente nei confronti del destinatario perché corrispondente ad una presunzione semplice che nei normali rapporti tra imprenditori commerciali venga praticato il prezzo di mercato*” quanto meno nei casi in cui si tratti di merci oggetto di “*contrattazioni largamente generalizzate*” (144) oppure (b) il “*prezzo di origine maggiorato dei costi di trasporto e di assicurazione oltreché del plusvalore da trasferimento*” (145) oppure (c) le valutazioni peritali specialmente se effettuate in contraddittorio tra le parti (anche se relative alla liquidazione dell’indennizzo assicurativo) sulla base di motivazioni tecniche precise (come ad esempio si verifica nel caso di liquidazioni operate da periti di fiducia dell’assicuratore) (146). In difetto di precise determinazioni ricavabili dagli elementi ora indicati, peraltro, non resterà che affidarsi (iv) alla valutazione equitativa da parte del giudice in base all’art. 1226 c.c. (147).

Naturalmente, tenuto conto che l’art. 1696, comma 1, c.c. non è norma inderogabile, in sede di conclusione del contratto di trasporto (ovvero successivamente al verificarsi di un danno alle merci) il mittente/destinatario e il vettore ben potrebbero prevedere criteri diversi per la determinazione del danno risarcibile, e ciò — ovviamente — fermo il fatto che tali previsioni non potrebbero avere l’effetto di determinare la non responsabilità del vettore in violazione di quanto previsto dall’art. 1229 c.c., né concretamente limi-

(143) Cfr. Cass., 7 giugno 1986, n. 4450, in *NGCC*, 1987, 112; Trib. Milano, 29 ottobre 1984, in *Dir. mar.*, 1985, 564.

(144) Cfr. Cass., 27 ottobre 1998, n. 10692, cit. Nello stesso senso Cass., 6 agosto 2015, n. 16554, in *DeJure*; Cass., 20 gennaio 2009, n. 1336, in *Dir. trasp.*, 2010, 148; Cass., 7 ottobre 1996, n. 8750, in *Danno e resp.*, 1997, 259.

(145) Cfr. Trib. Genova, 21 luglio 1955, in *Dir. mar.*, 1955, 622 e, più di recente, da App. Genova, 30 luglio 1997, *ibidem*, 1999, 388; App. Genova, 16 giugno 1993, *ibidem*, 1993, 733.

(146) Cfr., *ex multis*, Cass., 7 giugno 1986, n. 4450, cit.; Trib. Trieste, 26 marzo 1996, in *Dir. mar.*, 1998, 145; Trib. Genova, 29 giugno 1998, *ibidem*, 2000, 1407; Pret. Ravenna, 3 ottobre 1996, *ibidem*, 1998, 174; Trib. Genova, 3 gennaio 1996, *ibidem*, 427.

(147) Nello stesso senso cfr. GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, cit., 1167 e CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 419-420.

tare tale responsabilità in violazione di quanto previsto dal combinato disposto dei commi 2 e 3 dell'art. 1696 c.c. (su cui v. *infra* i successivi paragrafi 10 e 11) (148). Al riguardo, tra l'altro, le parti potrebbero prevedere che il valore delle merci corrisponda a quello dichiarato dal mittente al vettore all'atto della consegna delle merci e come risultante dal documento di trasporto (149).

10. (Segue) La responsabilità del vettore quale responsabilità "limitata" (e "assicurata") e l'inammissibilità del concorso tra azione contrattuale ed extracontrattuale.

L'art. 1696, comma 2, c.c. prevede una limitazione del debito risarcitorio dovuto dal vettore (150) che è basata sul peso lordo

(148) Nello stesso senso cfr. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 969-970.

(149) Anche tenuto conto del silenzio della norma in esame sul punto, in difetto di specifiche previsioni contrattuali, la c.d. "dichiarazione di valore" della merce trasportata da parte del mittente comporta soltanto una presunzione circa l'ammontare del danno risarcibile e tale presunzione ben può essere smentita dal vettore, ad esempio dimostrando che è possibile ricomprare sul mercato la merce danneggiata per un prezzo inferiore al valore dichiarato. In proposito cfr. GRIGOLI, *Sulla dichiarazione del mittente in merito al valore della merce da trasportare su strada*, in *Giust. civ.*, 1980, II, 262 ss., nonché, con riferimento al contiguo tema della valutazione dei danni nell'ambito delle operazioni di compravendita internazionale di beni, cfr. per tutti BONELLI, *La responsabilità per danni*, in *Aa.Vv.*, *La vendita internazionale — La Convenzione di Vienna dell'11 aprile 1980*, Milano, 1981, 273. Si noti peraltro che nella realtà operativa raramente il mittente effettua la "dichiarazione di valore", e ciò soprattutto perché essa comporta l'aumento del corrispettivo richiesto dal vettore per il trasporto: sul punto v. le osservazioni di CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, cit., 299.

(150) Si tratta di una limitazione *del debito risarcitorio* e non di una limitazione *di responsabilità*, in quanto l'art. 1696, comma 2, c.c. prevede soltanto la riduzione del debito del vettore entro i limiti di una determinata somma, della quale il vettore risponderà comunque *con tutto il proprio patrimonio* ai sensi dell'art. 2740 c.c.; nella diversa ipotesi della limitazione di responsabilità, invece, il debitore risponde *con una parte soltanto del proprio patrimonio*, che rappresenta il limite entro il quale i creditori possono soddisfarsi nei confronti del debitore: così, per tutti, ANTONINI, *La responsabilità del vettore aereo per il trasporto di persone e cose nella più recente evoluzione normativa: Protocolli di Montreal, Varsavia-Montreal, regolamento comunitario*, in *Dir. trasp.*, 2000, 636. Su tali aspetti, più in generale, cfr. per tutti PELLEGRINO, *Studio sulla limitazione del debito del vettore terrestre di merci*, Messina, 1994, 75 ss. e ivi ampi riferimenti dottrinali.

della merce trasportata e che è differente (a) per i “*trasporti nazionali*”, ossia per i trasporti svolti all’interno del territorio dello Stato italiano (ove l’ammontare del debito è limitato a 1 Euro per chilogrammo di merce), e (b) per i “*trasporti internazionali*”, ossia per i trasporti svolti, in tutto o in parte, al di fuori del territorio dello Stato italiano (ove l’ammontare del debito è limitato a 8,33 Diritti Speciali di Prelievo per chilogrammo di merce, e ciò in forza del rinvio compiuto dall’art. 1696 c.c. all’art. 23, comma 3, della Convenzione CMR (151)).

La norma in esame non era presente nel testo originario del codice civile del 1942, ma è stata introdotta dal d.lgs. 21 novembre 2005, n. 286, recante “*Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell’esercizio dell’attività di autotrasportatore*” (152), con il quale — tra l’altro, in estrema sintesi — *da un lato*, è stato abbandonato il sistema delle c.d. tariffe a forcella per la determinazione dei corrispettivi obbligatori per il trasporto di merci su strada in favore di un sistema basato sulla libera contrattazione tra le parti (153) e, *dall’altro lato*, per quanto soprattutto qui rileva, è stato esteso con valenza generale (ossia per

(151) Al riguardo la CMR precisa all’art. 23, comma 7, che i Diritti Speciali di Prelievo (DSP), così come definiti dal Fondo monetario internazionale, vengono convertiti nella moneta nazionale dello Stato del giudice competente a decidere la controversia relativa alla responsabilità del vettore sulla base del valore di detta moneta alla data della sentenza o alla data concordata dalle parti del contratto di trasporto. Il valore, in diritti speciali di prelievo, della moneta nazionale dello Stato membro del Fondo monetario internazionale viene calcolato alla data in questione secondo il metodo di valutazione applicato dal Fondo monetario internazionale per le sue operazioni e transazioni. Il valore, in diritto speciale di prelievo, della moneta nazionale di uno Stato che non sia membro del Fondo monetario internazionale, viene calcolato secondo quanto stabilito da tale Stato. Alla data del 12 gennaio 2018, 8,33 DSP corrispondevano a Euro 9,82.

(152) In argomento cfr., *ex multis*, LOPEZ DE GONZALO, *La liberalizzazione dell’autotrasporto in Italia: dal sistema delle tariffe a forcella alla liberalizzazione regolata*, in *Dir. mar.*, 2006, 595 ss.; RIGUZZI, *Prime considerazioni sulla riforma dell’autotrasporto di cose per conto di terzi introdotta dal d. lg. 21 novembre 2005, n. 286*, in *Dir. trasp.*, 2006, 405; ID., *Ulteriori riflessioni in tema di autotrasporto di cose per conto di terzi*, *ibidem*, 2009, 409 ss.

(153) Sul sistema delle c.d. tariffe a forcella di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, v. per tutti BRIGNARDELLO, *La disciplina delle tariffe e dei prezzi nel settore dei trasporti*, Torino, 2000, *passim*.

tutti i tipi di trasporto non regolati da norme speciali) l'istituto della limitazione del debito del vettore (154) (155).

(154) Il d.lgs. 21 novembre 2005, n. 286 è entrato in vigore il 24 gennaio 2006, senza effetto retroattivo: cfr. Cass., 10 aprile 2015, n. 7201, in *Defure*; Cass., 6 agosto 2013, n. 18657, *ibidem*; Trib. Salerno, 13 gennaio 2015; Trib. Brescia, 27 maggio 2006, in *Dir. mar.*, 2007, 881. In precedenza, la limitazione del debito del vettore era prevista soltanto dalla disciplina speciale (interna e internazionale) relativa alle singole modalità di trasporto: per una completa ricognizione di tale disciplina v. RIGUZZI, *La responsabilità limitata del vettore marittimo di merci*, Milano, 1993, 43 ss.; PELLEGRINO, *Studio sulla limitazione del debito del vettore terrestre di merci*, cit., *passim*. Ad esempio, relativamente al trasporto stradale, il limite del debito del vettore era stato introdotto da parte della legge 22 agosto 1985, n. 450, recante “*Norme relative al risarcimento dovuto dal vettore stradale per perdita o avaria delle cose trasportate*”, considerata da più parti quale antecedente logico dell'attuale art. 1696, comma 2, c.c.: su tale legge v. per tutti DANI, *Legge 22 agosto 1985, n. 450: norme relative al risarcimento dovuto dal vettore stradale per perdita o avaria delle cose trasportate*, in *NLCC*, 1986, 344, cui *adde*, anche per una completa analisi della giurisprudenza applicativa di tale disciplina, ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 534 ss., ove ampie riflessioni circa le ragioni che hanno condotto alle modifiche apportate all'art. 1 della legge 22 agosto 1985, n. 450 ad opera del d.l. 29 marzo 1993, n. 82, recante “*Misure urgenti per il settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi*” (su quest'ultima disciplina v. anche RIGUZZI, *Il limite risarcitorio nel trasporto di merci su strada*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti — Profili sistematici e problematiche attuali*, Atti del Convegno di Modena, 2-3 aprile 1993, Milano, 1994, 81 ss.; *Id.*, *L'istituto del limite del debito del vettore nel trasporto stradale di merci: prime riflessioni alla luce della recente l. 27 maggio 1993, n. 162*, in TURCO BULGHERINI (cur.), *Studi in onore di Antonio Lefebvre d'Ovidio*, Milano, 1995, 993 ss.). Posto che l'art. 3 del d.lgs. 21 novembre 2005, n. 286 prevedeva l'abrogazione del limite del debito di cui all'art. 1 della legge 22 agosto 1985, n. 450 (come successivamente modificato) a partire dal 28 febbraio 2006, fino a tale data ai vettori stradali di cose si è applicata la disciplina speciale di cui al predetto art. 1 della legge 22 agosto 1985, n. 450 e non il limite del debito di cui all'art. 1696, comma 2, c.c.: così BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 1028. Per le ulteriori modifiche alla disciplina dell'autotrasporto di cui alla “legge di stabilità 2015”, cfr. RIGUZZI, *La nuova (ed ennesima) riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi*, in *Dir. traspr.*, 2015, 355 ss.

(155) Anteriormente all'entrata in vigore del d.lgs. 21 novembre 2005, n. 286 e stante l'assenza di una specifica regolamentazione in tema di trasporto multimodale che prevedesse una limitazione di responsabilità, l'applicazione al vettore multimodale del regime di responsabilità di cui al codice civile aveva l'effetto di rendere quest'ultimo privo del beneficio della limitazione: al riguardo mi permetto rinviare a LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale: profili ricostruttivi e de iure condendo*, in *Dir. mar.*, 2005, 62, ove, anche in considerazione di tale aspetto, criticavo la giurisprudenza italiana prevalente, orientata nel senso di disciplinare il trasporto multimodale attraverso le norme sul contratto di trasporto di cui al codice

Tale istituto rappresenta un “principio generale” del diritto dei trasporti (156) e ha origini antiche e legate alla navigazione marittima (157); i primi accenni alla limitazione del debito/della responsabilità dell’armatore-vettore, infatti, sono presenti nel “*Consolato del mare*” (ossia nel principale testo consuetudinario medievale, che costituì la legge regolatrice dei rapporti marittimi che si svolgevano nel Mediterraneo) (158); successivamente, l’“*Ordonnance de Louis XIV, donnée au mois d’aout 1681, touchant la marine*” ha accolto il principio, limitando la responsabilità del proprietario della nave per fatti del comandante al valore della nave stessa (159); in tempi più recenti, la limitazione del debito del vettore marittimo ha trovato una compiuta sistemazione nell’ambito della Convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico (e nei successivi Protocolli modificativi di tale Convenzione), che in qualche modo ha rappresentato il paradigma in materia, poi seguito dalle normative internazionali uniformi relative alle altre modalità di trasporto (160). Inoltre, la concessione del beneficio della personalità giuridica e della conseguente limitazione di responsabilità patrimoniale da parte dei sovrani europei in favore delle c.d. “Compagnie delle Indie” nel 1600 rappresenta un fenomeno in senso lato contiguo a

civile (per diverse conclusioni sul punto v., peraltro, le considerazioni esposte *retro*, nel commento agli artt. 1678-1680, § 9 ultimo capoverso).

(156) In questo senso v. soprattutto ROMANELLI, *Principi comuni nelle convenzioni internazionali in tema di trasporto*, in *Dir. mar.*, 1999, 207-208 e 212-215, cui *adde* CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, cit., 120 e 274; IVALDI, *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, Milano, 1990, 43-44; RIGUZZI, *La responsabilità limitata del vettore marittimo di merci*, cit., 44.

(157) Le tappe della evoluzione storica dell’istituto della limitazione del debito nell’ambito del trasporto marittimo sono incisivamente sintetizzate da PELLEGRINO, *Studio sulla limitazione del debito del vettore terrestre di merci*, cit., 75 ss.

(158) Sul Consolato del Mare cfr. per tutti GOLDSCHMIDT, *Storia del diritto marittimo mediterraneo*, Torino, 1915, e, più di recente, PIERGIOVANNI, *Rilettura della “spiegazione” del Libro del Consolato del Mare di L. M. Casaregis*, in *Atti del Convegno internazionale di studi storici di diritto marittimo medievale*, Napoli, 2005, 213 ss.

(159) Cfr. l’art. 2, Libro II, Titolo VII della predetta *Ordonnance*, su cui v. per tutti CHADELAT, *L’élaboration de l’Ordonnance de la marine d’aout 1681*, in *Rév. Hist. Dr. Franç. Etranger*, 1954, 228 ss.

(160) Cfr. per tutti BONELLI, *Il limite del debito del vettore per danni alle merci*, in *Dir. mar.*, 1986, 541 ss., cui *adde* CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 408 ss.

quello dell'istituto in esame e certamente caratterizzato dalla medesima giustificazione storica (161).

In quest'ultimo senso, è stato correttamente evidenziato che la *ratio* della limitazione del debito del vettore è originariamente consistita in una forma di incentivo per attività che rivestono un'indubbia utilità sociale, ma dai rischi elevati (162): in altri termini, in momenti storici nei quali il trasporto rappresentava un'attività rischiosa non solo perché alto era il rischio di perdere l'intera spedizione, ma anche perché alto era il rischio di danneggiare le merci trasportate (163), l'ordinamento ha inteso favorire i soggetti che intraprendevano tale attività, derogando ai principi generali dell'ordinamento e così limitando l'"esposizione" di tali soggetti, attraverso forme pionieristiche di segregazione patrimoniale (responsabilità limitata) ovvero contenendo il danno risarcibile agli interessati al carico entro importi predeterminati (limite del debito).

Attualmente, invero, pare più corretto ricondurre la *ratio* dell'istituto in esame (e la sua perdurante attualità) alla considerazione secondo cui la fissazione di un "tetto" all'ammontare del danno risarcibile da parte del vettore per perdite o avarie della merce trasportata consente allo stesso vettore di ottenere una copertura assicurativa della propria responsabilità in base ad un premio economicamente accettabile, e ciò con benefici effetti per gli interessati al carico (164); questi ultimi, infatti — *da un lato e in primo luogo* — avranno una ragionevole aspettativa circa il fatto che il loro

(161) Sul punto cfr., *ex multis*, COTTINO, *Introduzione al Trattato — Il diritto commerciale tra antichità, medioevo e tempo presente: una riflessione critica*, in *Trattato di diritto commerciale* diretto da COTTINO, I, Padova, 2001, 266 ss.; GALGANO, *Lex mercatoria*, Bologna, 2001, 78 ss., cui *adde*, anche per interessanti considerazioni critiche circa l'attuale configurazione del modello societario, ROSSI, *Dalla Compagnia delle Indie al Sarbanes-Oxley Act*, in *Riv. soc.*, 2006, 890 ss.

(162) Così PELLEGRINO, *Studio sulla limitazione del debito del vettore terrestre di merci*, cit., 93-94. Nello stesso senso v., nella dottrina straniera, soprattutto MUSTILL, *Ships are different — or are they?*, in *Lloyd's Mar. Comm. Law Quart.*, 1993, 490 ss. e STEEL, *Ships are different: the case of limitation of liability*, *ibidem*, 1995, 77 ss.

(163) Per una interessante ricostruzione storica dell'evoluzione dell'industria dei trasporti cfr. COTTINO, *Introduzione al Trattato*, cit., 351 ss. e spec. 353-359. Tale A. sottolinea come, quantomeno fino alla seconda metà del 1800, i sistemi di trasporto fossero sostanzialmente inadeguati rispetto alle esigenze degli operatori anche sotto il profilo della sicurezza.

(164) Così, per tutti, PELLEGRINO, *Studio sulla limitazione del debito del vettore terrestre di merci*, cit., 94.

danno sia assicurato e, quindi, più facilmente risarcito (165) e — *dall'altro lato* — non si vedranno “ribaltati” nei corrispettivi dovuti al vettore per il trasporto il pro-quota di premi assicurativi di ammontare considerevolmente più alto (166).

La responsabilità del vettore viene così ad assumere la fisionomia di una “*responsabilità civile assicurata*”, per usare le efficaci parole di BUSNELLI, in quanto, con l'introduzione del secondo comma dell'art. 1696 c.c., il legislatore italiano ha portato a compimento la scelta di un “*modello di responsabilità assoluta, ma limitata, con conseguente assicurazione*”, e ciò non nel senso che l'assicurazione del vettore sia “obbligatoria” (il che, in linea generale, non è), ma nel senso che in questo contesto tale assicurazione è normalmente presente in quanto più facilmente reperibile sul mercato stante la limitazione dell'esposizione debitoria del vettore (167). Il che certamente conferma che il mantenimento del limite del debito è una soluzione “efficiente” anche in un contesto dove l'evoluzione tecnica (e gli sviluppi della meteorologia) hanno reso assai meno “rischiosa” l'attività svolta dalle imprese di trasporto.

La perdurante attualità dell'istituto del limite del debito non fa peraltro venire meno alcune perplessità relative alla norma in esame.

In primo luogo, la circostanza che il limite del debito previsto per i “*trasporti nazionali*” sia non solo irrisorio, ma inoltre di ammontare circa dieci volte inferiore al limite previsto per i “*trasporti internazionali*” pare del tutto irragionevole e non motivata, nonché suscettibile di sollevare dubbi di legittimità costituzionale (168).

(165) Sul punto, correttamente, STEEL, *Ships are different: the case of limitation of liability*, cit., 87, sottolinea che “*it is better for the victim to have a limited claim which he can be certain that can be paid than to have an unlimited claim against an insolvent party*”.

(166) In argomento v. da ultimo le conclusioni di VLACIC, *Monetary Limitations of Liability — For how long?*, in *Dir. mar.*, 2006, 450.

(167) Così BUSNELLI, *Limitazioni risarcitorie, diritto dei trasporti, codice civile, in Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti*, cit., 14. Al riguardo v. anche TRIMARCHI, *Il contratto. Inadempimento e rimedi*, Milano, 2010, 38, il quale, con specifico riferimento al caso del trasporto di cose, afferma che “*la responsabilità 'assicurativa' dell'imprenditore implica minori costi di negoziazione dell'assicurazione e facilita l'adeguamento di questa alle specifiche probabilità di sinistro*”.

(168) Sul punto v. specialmente BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 1028 ss.; CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, cit., 308-309; PERRELLA, *Prime riflessioni sul nuovo limite al risarcimento dovuto dal vettore per perdita o avaria*

In secondo luogo, l'adozione del peso della merce quale parametro esclusivo per il calcolo della somma limite dovuta dal vettore penalizza gli interessati al carico titolari di diritti su merci di valore alto (169); tenendo presente l'esperienza applicativa della disciplina del limite del debito del vettore marittimo di cui ai Protocolli modificativi della Convenzione di Bruxelles del 1924, ben avrebbe potuto il nostro legislatore consentire l'applicazione di ulteriori, alternativi parametri basati, ad esempio, sul concetto di unità di carico (170).

In terzo luogo, l'art. 1696 c.c. non prevede alcun criterio volto ad adeguare il limite del debito del vettore, il che contrasta con quanto specificamente indicato dalla stessa Corte Costituzionale con riguardo alla previgente normativa in tema di autotrasporto (171).

In quarto luogo, la norma in esame appare lacunosa e potenzialmente foriera di ingenerare incertezze interpretative laddove — a differenza di quanto previsto dalla corrispondente disciplina di cui alla CMR — non chiarisce che nel limite del debito non sono compresi i rimborsi comunque dovuti dal vettore all'interessato al carico per il prezzo del trasporto, i diritti doganali e le altre spese accessorie (quali, ad esempio, oneri fiscali) relative alle merci tra-

delle cose trasportate e sulla novella dell'art. 1696 c.c., in *Dir. mar.*, 2006, 33 ss., che paventano dubbi di legittimità costituzionale anche sotto il profilo dell'eccesso di delega.

(169) Lo sottolineano, in particolare, CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, cit., 294.

(170) In argomento v. per tutti CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 408 ss.

(171) Cfr. C. Cost., 22 novembre 1991, n. 420, in *Dir. mar.*, 1992, 66, la quale ha affermato l'illegittimità costituzionale dell'art. 1, comma 1, della legge 22 agosto 1985, n. 450 (su tale normativa v. *retro*, nota 154) nella parte in cui tale norma non prevedeva un meccanismo di aggiornamento della somma limite. Al riguardo la Consulta ha escluso che l'assenza di un meccanismo di aggiornamento contrasti con i precetti costituzionali solo qualora il mittente possa unilateralmente escludere l'applicazione del limite del debito del vettore; il che non accade nel contesto dell'art. 1696 c.c., ove la "dichiarazione di valore" non produce tale effetto, essendo necessario uno specifico accordo contrattuale tra le parti: il punto è sottolineato da CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, cit., 509-510, nota 163, ove ulteriori richiami. Per un'attenta analisi della giurisprudenza costituzionale in tema di limite del debito del vettore nei trasporti di cose v. soprattutto BUSNELLI, *Limitazioni risarcitorie, diritto dei trasporti, codice civile*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti*, cit., 10 ss. e ROMANELLI, *La limitazione nella giurisprudenza costituzionale*, *ibidem*, 27 ss.

sportate effettuate dallo stesso destinatario relativamente alle merci perse o soggette ad avaria (172).

Nessuna incertezza sussiste, invece, circa il fatto che il vettore dovrà corrispondere al soggetto danneggiato anche gli interessi e la rivalutazione monetaria sulla somma dovuta dalla data di consegna delle merci (o in cui la consegna delle stesse avrebbe dovuto avvenire) sino alla data dell'effettivo pagamento (173), posto che pacificamente il debito del vettore è un debito di valore e non di valuta (174).

Infine, a prescindere dalle critiche e dalle lacune sopra evidenziate, è pacifico che, comunque, il legislatore abbia creato un vero e proprio "sistema" di responsabilità del vettore di cose per i casi di perdita o avaria delle merci trasportate, sistema che è fondato su parametri di liquidazione del danno "oggettivamente predeterminati" e che è "limitato" nell'ammontare. Senza pretesa di entrare nel merito di uno dei punti più delicati della responsabilità civile, quanto ora rilevato consente ragionevolmente di escludere l'ammissibilità nel contesto in esame del c.d. concorso tra azione contrattuale ed extracontrattuale (175). La giurisprudenza prevalente, in

(172) Sulla debenza da parte del vettore di questi rimborsi, in aggiunta al limite del debito, vedi per tutti, in dottrina Mc GREGOR, *On Damages*, cit., p. 768-769 (parr. 1178-1179), cui *adde*, con specifico riguardo al rimborso dell'I.V.A., Cass., 10 giugno 1999, n. 5700, in *Dir. trasp.*, 2000, 551, secondo cui "*Il vettore obbligato "ex recepto" a risarcire il danno al destinatario della merce perché sottratta nei suoi magazzini, ove l'aveva messa a sua disposizione per il ritiro, deve corrispondergli anche l'I.V.A. versata al venditore, non potendo più egli riversarla sull'acquirente finale*".

(173) Cfr. Cass., 19 maggio 1951, n. 1258, in *Foro it.*, 1951, I, 1510 ss. e Trib. Milano, 29 ottobre 1984, cit. Nel senso che la rivalutazione vada calcolata dalla data del verificarsi del danno/perdita della merce v. peraltro Trib. Pinerolo, 31 marzo 2009, in *Dir. trasp.*, 2009, 505.

(174) In giurisprudenza v., *ex multis*, Cass., 21 aprile 2010, n. 9439, cit.; Cass., 23 marzo 2001, n. 4236, in *Dir. mar.*, 2003, 1295; Cass., 8 agosto 1996, n. 7293, in *Dir. trasp.*, 1998, 105; Cass., 30 gennaio 1990, n. 641, in *Arch. giur. circolaz. e trasp.*, 1990, 984; Trib. Monza, 17 maggio 2010, in *DeJure*; Trib. Milano, 29 ottobre 1984, cit., cui *adde*, in dottrina, per tutti, ALPA, *Rischio contrattuale, in Contratto e impresa*, 1986, 619 ss. specialmente 653; VISINTINI, *Inadempimento e mora del debitore*, cit., 448 ss. e VILLA, *Danno e risarcimento contrattuale*, cit., 889 ss..

(175) In argomento, in generale, cfr., *ex multis*, BIANCA, *Diritto civile*, V, *La responsabilità*, Milano, 1994, 551 ss.; BUSNELLI, *Verso un possibile riavvicinamento tra responsabilità contrattuale e responsabilità extracontrattuale*, cit.; FRANZONI, *Il*

realtà, ammette il concorso quando la condotta (attiva od omissiva) del vettore, oltre ad avere integrato una violazione del contratto di trasporto, ha colpevolmente e ingiustamente leso un diritto che sarebbe protetto dal principio del *neminem laedere* a prescindere dagli obblighi contrattualmente assunti dallo stesso vettore: è il caso della lesione del diritto di proprietà dell'interessato al carico a vedersi restituita la merce integra che il vettore potrebbe avere danneggiato tramite la propria condotta colposa nell'esecuzione del trasporto (176). Tuttavia, tale impostazione contrasta chiaramente

danno risarcibile, in *Trattato della responsabilità civile* diretto da FRANZONI, II, 2^a ed., Milano, 2010, 759 ss.; GIARDINA, *Responsabilità contrattuale e responsabilità extracontrattuale*, Milano, 1993, *passim*; EAD., *La distinzione tra responsabilità contrattuale e responsabilità extracontrattuale*, in *Trattato della responsabilità contrattuale* diretto da VISINTINI, I, Torino, 2009, 73 ss.; MONATERI, *Cumulo di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale. Analisi comparata di un problema*, Padova, 1989, *passim*; PONZANELLI, *Il concorso di responsabilità: le esperienze italiana e francese a confronto*, in *Resp. civ. e prev.*, 1984, 36 ss.; ROSSELLO, *Orientamenti sul concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Dir. mar.*, 1986, 605 ss.; SACCO, *Concorso delle azioni contrattuale ed extracontrattuale*, in VISINTINI (cur.), *Risarcimento del danno contrattuale ed extracontrattuale*, Milano, 1984, 155 ss.; SALVI, *La responsabilità civile*, Milano, 2005, 12 ss.; SBISA, *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale: realtà contrapposte o convergenza di presupposti e di scopi?*, cit.; VISINTINI, voce *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Enc. giur. Treccani*, XXVII, Roma, 1991. Con specifico riguardo all'ambito del diritto dei trasporti, cfr. ANTONINI, *Il concorso di responsabilità in materia di trasporto*, in *Resp. civ. e prev.*, 2008, 5 ss.; ID., *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale: il diritto dei trasporti, banco di prova di una adeguata evoluzione del regime del concorso*, *ibidem*, 2010, 253 ss.; LOPEZ DE GONZALO, *Il concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale nelle Hague-Visby Rules e nelle altre convenzioni di diritto uniforme dei trasporti*, in *Dir. mar.*, 1986, 611 ss.; ROSAFIO, *L'azione extracontrattuale*, in TULLIO, *La nuova disciplina del trasporto aereo*, Napoli, 2006, 255 ss.; SPASIANO, *Concorso fra azione contrattuale ed extracontrattuale*, in *Dir. mar.*, 1986, 598 ss., nonché, da ultimo, ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 506 ss. Sui rapporti tra responsabilità contrattuale e responsabilità extracontrattuale v. *retro*, il commento all'art. 1681, § 7, spec. nota 77.

(176) Cfr., senza pretesa di completezza, Cass., 25 luglio 2006, n. 16937, in *Corr. giur.*, 2007, 539; Cass., 6 settembre 1996, n. 8151, in *Foro it.*, 1997, I, 160; Cass., 24 maggio 1993, n. 5831, in *Arch. giur. circolaz. e trasp.*, 1993, 878; Cass., 30 maggio 1980, n. 3565, in *Giust. civ. Mass.*, 1980, 5; più di recente, nella giurisprudenza di merito, cfr. Trib. Milano, 23 dicembre 2011, in *DeJure*; Trib. Milano, 18 maggio 2010, in *Dir. mar.*, 2011, 955. *Contra* Cass., 14 maggio 1979, n. 2773, in *Giust. civ.*, 1979, I, 1899, secondo cui "Nel caso di perdita delle cose trasportate per omissione di custodia da parte del vettore è configurabile solo un inadempimento".

con il sistema di responsabilità previsto dal legislatore per il tramite dell'art. 1696 c.c.: la facoltà di esercizio dell'azione extracontrattuale nei confronti del vettore da parte del soggetto interessato al carico, infatti, vanificherebbe il sistema del limite risarcitorio, rendendolo nella stragrande maggioranza dei casi aggirabile, il che priverebbe del tutto di senso l'istituto in esame (177). Sicché — proprio a tutela del “sistema” — pare auspicabile un *revirement* della giurisprudenza in materia.

11. (Segue) La inderogabilità del limite del debito a sfavore del soggetto interessato al carico.

L'art. 1696, comma 3, c.c. prevede la inderogabilità del limite del debito a sfavore del soggetto interessato al carico e l'autonomia privata — i cui spazi sono estremamente ampi nell'ambito della disciplina sul trasporto di cose prevista dal codice civile — si trova così ad essere “compressa”, nel senso che per le parti del contratto di trasporto è soltanto possibile aumentare tale limite, ma non ridurlo, “*se non nei casi e con le modalità previste dalle leggi speciali e dalle convenzioni internazionali applicabili*”.

La *ratio* della norma in esame consiste nel voler delineare un perimetro incompressibile di tutela del soggetto interessato al carico, il quale — salva la ricorrenza degli eventi esonerativi della respon-

mento di quest'ultimo per inesatta esecuzione della prestazione, ma non un atto illecito ai sensi dell'art. 2043 c.c.”. V. anche Trib. Genova, 14 febbraio 1992, in *Dir. mar.*, 1993, 769, la quale — pur ammettendo astrattamente l'ammissibilità del concorso — afferma poi un principio che, di fatto, “svuota” notevolmente la portata pratica del concorso: “*Ai fini della ammissibilità del concorso tra responsabilità contrattuale ed extracontrattuale è necessario che il comportamento del debitore costituisca un atto illecito avulso dal comportamento a cui egli è tenuto in ragione del vincolo contrattuale*”.

(177) L'argomento è ripreso da Cass., 26 luglio 1985, n. 1521, in *Giust. civ.*, 1984, 84, la quale nella fattispecie aveva negato il concorso nel contesto della disciplina uniforme del trasporto marittimo di cose di cui alla Convenzione di Bruxelles del 1924 (nella sua formulazione originaria). Nel medesimo senso di cui al testo, sebbene con argomentazioni differenti volte a contestare l'ammissibilità del concorso, cfr. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 1091 ss. (il quale impiega l'argomento della “specialità” della disciplina trasportistica); ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 515 (che escludono il concorso sulla base della disciplina uniforme in tema di trasporto e dell'art. 10 Cost.).

sabilità del vettore — avrà diritto ad essere risarcito dallo stesso vettore per un ammontare predeterminato e in ogni caso non riducibile.

A fronte di tale condivisibile intento normativo, peraltro, la formulazione del terzo comma dell'art. 1696 c.c. desta almeno due perplessità (178).

In primo luogo, non pare particolarmente tutelante per il soggetto interessato al carico prevedere che il limite del debito non possa essere derogato in senso favorevole al vettore senza al contempo prevedere — come invece fanno le convenzioni internazionali in materia di trasporto — una generalizzata inderogabilità dell'intero regime di responsabilità del vettore: a parità di limite, infatti, la posizione del vettore potrebbe essere infatti notevolmente “alleggerita” attraverso la modifica *in peius* per l'interessato al carico del regime di responsabilità.

In secondo luogo, risulta sostanzialmente priva di senso la “deroga” all'inderogabilità del limite. Infatti, l'inciso “*se non nei casi e con le modalità previste dalle leggi speciali e dalle convenzioni internazionali applicabili*” è contraddittorio in quanto delle due l'una: (a) o la fattispecie è regolata dall'art. 1696 c.c., ma allora le leggi speciali e le convenzioni internazionali non sono applicabili al rapporto e le relative deroghe al limite non si applicano, oppure (b) la fattispecie è regolata dalle predette leggi speciali e le convenzioni internazionali, ma allora non rileva l'art. 1696 c.c. e il limite del debito ivi previsto non è semplicemente “derogato” da tali leggi speciali e convenzioni internazionali, ma è del tutto “inapplicato” l'intero sistema di responsabilità previsto dalla normativa in esame.

12. (Segue) La decadenza del vettore dal beneficio del limite del debito.

L'art. 1696, comma 4, c.c. prevede che il vettore non possa avvalersi del limite del debito “*ove sia fornita la prova che la perdita o l'avaria della merce sono stati determinati da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti, ovvero di ogni altro*”

(178) Cfr. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 1030-1031; CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, cit., 510, nota 164.

soggetto di cui egli si sia avvalso per l'esecuzione del trasporto, quando tali soggetti abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni”.

La *ratio* della norma in esame consiste nel sanzionare il vettore che abbia determinato la perdita o l'avaria della merce trasportata attraverso comportamenti che l'ordinamento considera particolarmente riprovevoli e che siano specificamente provati da parte del soggetto interessato al carico (179). A tal fine, l'art. 1696, comma 4, c.c. equipara il “dolo” alla “colpa grave” (180): *in astratto* questi concetti sono del tutto eterogenei, posto che — in estrema sintesi — mentre il dolo richiede un atteggiamento psicologico intenzionalmente diretto alla lesione dell'altrui diritto, la colpa grave implica la non volontarietà del fatto dannoso che si verifica a seguito di una grave negligenza del soggetto agente (181). *In pratica*, invero non sempre è facile distinguere se in concreto si è verificato un fatto

(179) È il soggetto interessato al carico a dover provare le ipotesi di decadenza del vettore dal beneficio della limitazione, perché in questo caso (e a differenza di quanto previsto dall'art. 1693 c.c.) non sussiste alcuna presunzione in favore di tale soggetto, sicché il danno da causa ignota, se certamente determina la responsabilità del vettore ai sensi del predetto art. 1693 c.c., non vale, in assenza di specifici elementi volti a dimostrare la colpa grave o il dolo dello stesso vettore, la decadenza di quest'ultimo dal beneficio della limitazione del debito: così specificamente Trib. Pinerolo, 2 aprile 2009, cit. Sui profili relativi all'onere probatorio v. anche Cass., 15 aprile 2011, n. 8732, in *Giust. civ.*, 2012, I, 209; Cass., 19 novembre 2001, n. 14456, in *Dir. mar.*, 2003, 1300, seppure riferite alla previgente disciplina relativa all'autotrasporto di cui all'art. 1 l. 22 agosto 1985, n. 450.

(180) Sulle ragioni storiche e i precedenti di diritto uniforme dei trasporti che hanno condotto alla equiparazione del dolo alla colpa grave si rinvia all'attenta analisi di ZUNARELLI, *La decadenza del vettore dal beneficio della limitazione della responsabilità*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti*, cit., 10 ss., cui *adde* SILINGARDI, *L'istituto del limite risarcitorio nella disciplina uniforme del trasporto di cose aereo, su strada e per ferrovia*, in *Dir. trasp.*, 1989, I, 54 ss. Si noti che altra dottrina, nel tentativo di ricostruire una nozione unitaria di colpa, ha rilevato il carattere del tutto asistemico ed episodico delle situazioni a proposito delle quali il nostro ordinamento assimila al dolo i comportamenti del debitore riconducibili alla nozione di colpa: al riguardo cfr. ALPA-BESSONE-ZENO ZENCOVICH, *Obbligazioni e contratti*, in *Trattato di diritto privato* diretto da RESCIGNO, VI, 2^a ed., Torino, 1995, 77 ss.; CIAN, *Lata culpa dolo aequiparatur*, in *Riv. dir. civ.*, 1963, 148 ss. e, anche con specifico riguardo alla disciplina dei trasporti, VISINTINI, *Osservazioni critiche sulla supposta esistenza di un principio di equiparazione della colpa grave al dolo*, in *Dir. mar.*, 1981, 217 ss.

(181) Sul punto, con specifico riguardo alla disciplina in esame, cfr. SALERNO, *Sub art. 1696*, in *Commentario del codice civile* diretto da GABRIELLI, Torino, 2011, 315-316.

doloso oppure gravemente colposo, e ciò specialmente con riguardo al labile confine tra le fattispecie ove ricorre il c.d. “dolo eventuale” e quelle caratterizzate dalla c.d. “colpa cosciente”, le cui differenze spesso sfumano sul piano probatorio (182).

L’art. 1696, comma 4, c.c. — sia pure con diverse formulazioni — trova corrispondenza in quasi tutti i sistemi di limitazione del debito previsti dalla normativa internazionale (ed interna, a seguito di intervento della Corte Costituzionale (183)) in favore dei vettori, relativamente a tutte le modalità di trasporto di merci, con l’eccezione di quella aerea (184). Il che non desta sorpresa, tenuto conto che, secondo la giurisprudenza più attenta, la decadenza del vettore dalla limitazione del debito per dolo o colpa grave esprime un “principio generale” (185), che non soltanto è “inderogabile”, ma che addirittura si configurerebbe come di “ordine pubblico” (in senso internazional-privatistico) (186).

Con riguardo all’applicazione delle predette nozioni, mancano specifici precedenti giurisprudenziali relativi al dolo quale ipotesi di decadenza del vettore dal beneficio della limitazione ai sensi della norma in esame. In proposito, peraltro, la dottrina ha chiarito che in questo contesto non rileva soltanto il “dolo specifico di danno”

(182) Su tale distinzione pare opportuno rinviare alla letteratura penalistica e specialmente a MANTOVANI, *Diritto penale — Parte generale*, 10^a ed., Padova, 2017, 319 ss. e 351 ss., cui *adde*, anche per specifici riferimenti alle tematiche più rilevanti nel diritto della navigazione, ZAMPONE, *La condotta temeraria e consapevole nel diritto uniforme dei trasporti — Ipotesi di illecito tra dolo e colpa*, Padova, 1999, *passim*, ma spec. 13 ss.

(183) Facciamo riferimento a Corte Cost., 26 maggio 2005, n. 199, in *Dir. mar.*, 2005, 481, la quale ha dichiarato l’illegittimità costituzionale dell’art. 423, comma 1, c. nav. nella parte in cui non escludeva l’applicazione del limite del debito del vettore marittimo di cose nel caso di dolo o colpa grave di quest’ultimo o dei propri dipendenti o preposti.

(184) Sul punto cfr. per tutti CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, cit., 302 ss.

(185) Vedi, ad esempio, Cass., 29 marzo 1985, n. 2204, in *Riv. dir. intern. priv. e proc.*, 1986, 381 ss., con riferimento alla disciplina del trasporto aereo, e Trib. Genova, 11 giugno 1986, in *Dir. mar.*, 1987, 357 ss., con riguardo alla normativa rilevante per il trasporto marittimo.

(186) Cfr. Trib. Napoli, 27 febbraio 2004, in *Dir. mar.*, 2006, 1224 secondo cui “quando la perdita o il danno delle cose trasportate è imputabile a dolo o colpa grave del vettore, le limitazioni di responsabilità sono nulle e poiché tale principio è di ordine pubblico esso esclude l’applicabilità del limite legale del risarcimento previsto dalla legge uniforme o straniera da cui il contratto è regolato”.

(inteso come atto intenzionale diretto a cagionare un danno alle merci trasportate), ma, in termini più ampi, il c.d. “dolo contrattuale generico” (per tale intendendosi l’inadempimento volontario da parte del vettore ai propri obblighi contrattuali) (187). Il che pare corretto, tenuto conto che l’art. 1696 c.c. non richiama specificamente il dolo “diretto” o “intenzionale”, né tantomeno si riferisce al dolo “specifico”, limitandosi a richiamare una nozione generica di tale istituto, che certamente include anche le forme meno intense dello stesso (188).

Più complesso è, invece, ricostruire la nozione di “colpa grave” di cui alla norma in esame.

Se infatti, in linea generale, pare corretta l’affermazione secondo cui sussiste colpa grave quando l’evento è derivato da un “*comportamento consapevole*” del vettore “*che, pur senza volontà di danneggiare altri, [abbia operato] con straordinaria ed inescusabile imprudenza e negligenza, omettendo non solo la diligenza media del buon padre di famiglia, rapportata alla professionalità del servizio da svolgere, ma anche quel grado minimo di diligenza osservato da tutti*” (189), non sempre la giurisprudenza pare avere affermato la decadenza del vettore dal beneficio della limitazione soltanto in presenza di così inescusabili condotte.

È così che, *da un lato*, è condivisibile la giurisprudenza in materia di furto delle merci (190), che riconduce alla colpa grave del vettore l’aver lasciato incustodito il mezzo di trasporto caricato in aree isolate e non vigilate, potendo invece riconsegnare la merce dopo pochi chilometri (191) ovvero potendo parcheggiare in un vicino interporto dotato di sistemi di sorveglianza (192), e ciò tanto più nei casi in cui non era stato neppure inserito alcun sistema di

(187) Così ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 581-582.

(188) Su tali concetti v. ancora MANTOVANI, *Diritto penale*, cit., 319 ss.

(189) Così, seppure con riguardo alla corrispondente disciplina in materia di autotrasporto di cui all’art. 1 l. 22 agosto 1985, n. 450, Cass., 13 ottobre 2009, n. 21679, in *Dir. mar.*, 2011, 146.

(190) Per una panoramica di tale giurisprudenza cfr. MEDICA, *Autotrasporto di merce su strada: il furto, la colpa grave e l’importanza di un’analisi approfondita della singola fattispecie concreta*, in *Dir. mar.*, 2011, 943 ss.

(191) Così Trib. Milano, 9 aprile 2001, in *Dir. mar.*, 2003, 181, anch’essa riguardante la corrispondente disciplina in materia di autotrasporto di cui all’art. 1 l. 22 agosto 1985, n. 450.

(192) Così Trib. Genova, 14 gennaio 2010, in *Dir. mar.*, 2011, 942.

allarme (193); *dall'altro lato*, pare invece eccessivamente rigorosa quella giurisprudenza secondo cui sarebbe incorso in colpa grave “*perché avrebbe ommesso quel grado minimo di diligenza che tutte le circostanze di tempo e di luogo imponevano di osservare*”, il vettore che era stato vittima di un furto della merce dopo aver lasciato il mezzo di trasporto chiuso a chiave per soli quindici minuti nel parcheggio di un centro commerciale (194) ovvero il vettore che aveva subito un furto nonostante la presenza a bordo del mezzo di cani da guardia (195).

Improntata ad un'eccessivo rigore è poi la giurisprudenza in materia di rapina, la quale — spesso senza svolgere un'attenta analisi delle circostanze del caso — afferma la decadenza del vettore dal beneficio della limitazione, sostanzialmente sulla base della considerazione secondo la quale il rischio della rapina sarebbe un aspetto tipico dell'attività del vettore (196).

Più corretti appaiono invece i limitati casi ove è stata affermata la colpa grave in presenza di condotte che denotavano la totale negligenza del vettore nella cura del carico (197) ovvero la riconsegna a soggetti del tutto privi di qualsivoglia legittimazione a ritirare le merci (198).

Insomma, analogamente a quanto sottolineato con riguardo alla nozione di “caso fortuito” (rilevante ai fini dell'esclusione della

(193) Così Trib. Milano, 13 marzo 2013, in *Dir. mar.*, 2013, 689.

(194) Così Cass., 4 novembre 2006, n. 24209, in *Dir. mar.*, 2007, 197, in materia di autotrasporto.

(195) Così Trib. Massa Carrara, 5 agosto 1999, in *Dir. trasp.*, 2000, 255, anch'essa in materia di autotrasporto.

(196) Cfr., ad esempio, Cass., 27 marzo 2009, n. 7533, in *Dir. mar.*, 2009, 494; Trib. Prato, 22 aprile 2013, cit.; Trib. Latina, 10 settembre 2012, in *Dir. mar.*, 2013, 684, tutte richiamate da ROSSELLO, *La rapina ricade entro il rischio di impresa del vettore. In base alle circostanze concrete, essa può integrare la colpa grave del vettore, tale da escludere il beneficio del limite di responsabilità*, cit., 189 ss., cui si rinvia anche per ulteriori spunti di riflessione.

(197) Cfr. Trib. Vicenza, 4 febbraio 2016, in *DeJure*.

(198) Cfr. Cass., 7 ottobre 2008, n. 24765, in *DeJure*, secondo cui “*Nel trasporto di cose incorre in colpa grave il vettore il quale consegna la merce a persona non qualificatasi, non legittimata dal destinatario alla ricezione, ed all'interno di locali non sicuramente riconducibili al destinatario stesso*”; Trib. Pinerolo, 2 aprile 2009, cit., secondo cui “*Integra la colpa grave del vettore, con conseguente inoperatività del limite risarcitorio previsto dall'art. 1696 c.c., la consegna di un carico di rilevantissimo valore a un soggetto non meglio identificato, senza neppure annotare la targa del veicolo alla guida del quale era lo sconosciuto*”.

responsabilità del vettore ai sensi dell'art. 1693 c.c. (199)), la giurisprudenza in materia di “colpa grave” mostra incertezze ed una generale propensione a valorizzare soluzioni “sfavorevoli” ai vettori. Il che — forse — trova una motivazione (ma non una giustificazione in termini giuridici) nella esiguità del limite del debito (specialmente con riguardo ai trasporti interni): a fronte di un limite così irrisorio, la giurisprudenza pare adottare un approccio sostanzialmente volto a “riequilibrare” i contrapposti interessi di vettori e destinatari, in alcuni casi anche a discapito di evidenti e criticabili “forzature” del dato normativo (200).

(199) V. *retro*, § 6.

(200) In questo senso, già nella prima edizione del loro lavoro (uscita immediatamente dopo l'introduzione del limite del debito nell'art. 1696 c.c.), CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti — La disciplina contrattuale*, Milano, 2007, 279 avevano profetizzato che “*poiché il limite del debito risulta decisamente irrisorio, è plausibile aspettarsi che i giudici possano essere indotti a riconoscere con una certa 'larghezza' la sussistenza della colpa grave del vettore*”.

TRASPORTO CON RISPEDIZIONE
DELLA MERCE

Se il vettore si obbliga di far proseguire le cose trasportate, oltre le proprie linee, per mezzo di vettori successivi, senza farsi rilasciare dal mittente una lettera di vettura diretta fino al luogo di destinazione, si presume che egli assuma, per il trasporto oltre le proprie linee, gli obblighi di uno spedizionario.

TRASPORTO CUMULATIVO

Nei trasporti che sono assunti cumulativamente da più vettori successivi con unico contratto, i vettori rispondono in solido per l'esecuzione del contratto dal luogo originario di partenza fino al luogo di destinazione.

Il vettore chiamato a rispondere di un fatto non proprio può agire in regresso contro gli altri vettori, singolarmente o cumulativamente. Se risulta che il fatto dannoso è avvenuto nel percorso di uno dei vettori, questi è tenuto al risarcimento integrale; in caso contrario, al risarcimento sono tenuti tutti i vettori in parti proporzionali ai percorsi, esclusi quei vettori che provino che il danno non è avvenuto nel proprio percorso.

DIRITTO DI ACCERTAMENTO DEI
VETTORI SUCCESSIVI

I vettori successivi hanno diritto di far dichiarare, nella lettera di vettura o in atto separato, lo stato delle cose da trasportare al momento in cui sono loro consegnate. In mancanza di dichiarazione, si presume che le abbiano ricevute in buono stato e conformi alla lettera di vettura.

RISCOSSIONE DEI CREDITI DA PARTE
DELL'ULTIMO VETTORE

L'ultimo vettore rappresenta i vettori precedenti per la riscossione dei rispettivi crediti che nascono dal contratto di trasporto e per l'esercizio del privilegio sulle cose trasportate.

Se egli omette tale riscossione o l'esercizio del privilegio, è responsabile verso i vettori precedenti per le somme loro dovute, salva l'azione contro il destinatario.

SOMMARIO: 1. La cooperazione tra vettori nel trasporto di cose: elementi definatori dei contratti tipizzati dal codice civile e degli schemi negoziali più frequentemente adottati nella prassi degli operatori commerciali. In particolare, il “sub-trasporto” — 2. (*Segue*) La difficoltà di inquadramento delle fattispecie concrete. — 3. Il trasporto con rispedizione della merce e l’assunzione da parte del vettore originario degli obblighi dello spedizioniere. — 4. Il trasporto cumulativo e la responsabilità solidale “aggravata” dei vettori coinvolti.

1. La cooperazione tra vettori nel trasporto di cose: elementi definatori dei contratti tipizzati dal codice civile e degli schemi negoziali più frequentemente adottati nella prassi degli operatori commerciali. In particolare, il “subtrasporto”.

Nella prassi degli operatori di trasporto sono diffuse varie forme di cooperazione tra vettori, che sono funzionali a consentire il soddisfacimento delle esigenze dei soggetti interessati al carico relativamente a trasferimenti di merci che l’organizzazione di un singolo vettore normalmente non potrebbe accontentare. In particolare, pare opportuno sottolineare che, mentre il codice civile disciplina (quali “sotto-tipi” del contratto di trasporto) esclusivamente (a) il trasporto con rispedizione di cui all’art. 1699 c.c. e (b) il trasporto cumulativo di cui all’art. 1700 c.c., sui quali ci si soffermerà ulteriormente nei successivi paragrafi, la giurisprudenza e la dottrina prendono in considerazione anche (c) il trasporto

“cumulato” (o “multiplo” o “segmentato”) e (d) il trasporto con “subtrasporto”. A tali schemi contrattuali potrebbe in certi casi aggiungersi (e) il trasporto multimodale (1), il quale normalmente (anche se non necessariamente) può determinare una forma di cooperazione tra vettori nelle ipotesi in cui il vettore multimodale non esegua “in proprio” l’intero trasporto, ma si avvalga per alcune (o per tutte le) tratte dello stesso trasporto di vettori “unimodali”, i quali possono essere variamente legati al vettore multimodale (tramite contratti di “subtrasporto”, tramite accordi di *joint venture*, etc...).

Naturalmente, posto che nell’ambito in esame l’autonomia privata non incontra sostanzialmente limiti di sorta nel “disegnare” i più adeguati assetti contrattuali idonei a rispondere alle esigenze delle parti, le forme di cooperazione tra vettori possono assumere le configurazioni più diverse, e ciò anche tenuto conto del fatto che per essere “vettore” (quantomeno in senso contrattuale) non soltanto non è necessario avere la effettiva disponibilità di un mezzo di trasporto, ma non è neppure necessario effettuare direttamente il trasporto stesso (2).

In astratto, la definizione delle sopra menzionate tipologie contrattuali non appare comunque problematica, essendo invero assai chiari i tratti distintivi di ciascuna di tali tipologie.

È così che, in virtù del disposto dell’art. 1699 c.c., è pacifico che ricorre l’ipotesi del contratto di trasporto con rispedizione (altresì detto “servizio di corrispondenza” o “ricarteggio”) *“allorché il vettore si obbliga verso il committente, oltre che ad eseguire il trasporto per una parte del complessivo percorso, anche a concludere, in nome proprio ma per conto di quello, uno o più contratti di trasporto per l’effettuazione della restante parte del percorso, con la conseguenza che vengono posti in essere due contratti collegati, rispettivamente di trasporto e di spedizione”* (3).

(1) Il trasporto multimodale può essere definito come il trasporto per mezzo del quale il vettore, in base ad un unico contratto, si impegna a trasferire merci utilizzando due o più modalità di trasporto, indipendentemente dal trasbordo, assumendo nei confronti dell’interessato alle merci la responsabilità dell’intero ciclo di trasporto: sul punto v. *retro*, il commento agli artt. 1678-1680, § 9.

(2) Su questi aspetti cfr. per tutti ZUNARELLI, *La nozione di vettore (contracting carrier ed actual carrier)*, Milano, 1987, *passim*.

(3) Così, *ex multis*, Cass., 7 febbraio 2006, n. 2529, in *Giust. civ.*, 2007, 12, I, 2947 e, nello stesso senso, Cass., 6 gennaio 1982, n. 10, in *Giust. civ. Mass.*, 1982,

Analogamente, si ha il trasporto cumulativo di cui all'art. 1700 c.c., *“allorché più vettori si obbligano, con unico contratto (...), verso il mittente a trasportare le cose fino al luogo di destinazione, curando ciascuno il trasporto per un tratto del percorso”*, ma restando solidalmente responsabili per l'esecuzione dell'intero trasporto (4). Invero, il trasporto cumulativo trae origine dall'esperienza dei trasporti ferroviari internazionali e sostanzialmente non trova applicazione al di fuori di tale ambito.

Costituisce invece solo una forma “implicita” di cooperazione tra vettori l'ipotesi del trasporto “cumulato” (o “multiplo” o “segmentato”), dove il mittente, al fine di far giungere la merce in una determinata destinazione, conclude con più vettori distinti contratti di trasporto aventi ciascuno ad oggetto un tratto del percorso e il raggiungimento della destinazione finale è il risultato della mera “sommatoria” delle prestazioni singolarmente (e separatamente) contratte da ciascuno dei vettori, senza che ciò assuma rilevanza causale “esterna” rispetto ai vettori stessi (5). In sostanza, i vettori non cooperano se non indirettamente e il fenomeno in esame non desta alcun interesse dal punto di vista tecnico-giuridico, posto che

1, la quale, con singolare chiarezza espositiva, distingue tra l'ipotesi di cui al testo, il trasporto cumulativo e il trasporto con subtrasporto, nonché Cass., 10 giugno 1982, n. 3537, *ibidem*, 6, che distingue tra trasporto con rispedizione e trasporto con subtrasporto. Sull'istituto in esame cfr. specificamente STRADOLINI, *Il contratto di trasporto con rispedizione*, in *Dir. e giur.*, 1974, 582 ss., cui *adde* PERSIANI, *Nota su determinati aspetti del contratto di trasporto di cose determinate con spedizione*, in *Dir. mar.*, 1965, 260 ss., il quale ha correttamente evidenziato la possibilità che l'attività di spedizione operata dal vettore contraente possa riguardare anche la fase iniziale del trasporto (vertendosi pertanto in una fattispecie di pre-spedizione) e non necessariamente quella conclusiva.

(4) Cfr. per tutte Cass., 6 gennaio 1982, n. 10, cit. Sottolineano, in particolare, il rilievo dell'unicità del vincolo negoziale nella configurazione del contratto in esame LEFEBVRE D'OVIDIO-PESCATORE-TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, 9^a ed., Milano, 2000, 566, secondo cui il trasporto cumulativo ricorre *“quando sussiste un unico vincolo diretto fra il caricatore e tutti i vettori successivi, in conseguenza dell'assunzione globale del trasporto da parte di questi ultimi con atto unitario. In questo caso, sussiste la responsabilità solidale di tutti i vettori per l'intera attuazione del trasporto”*.

(5) Cfr. MUSI, *Il trasporto con vettori successivi tra jus positum e jus in fieri*, in *Dir. mar.*, 2016, 421.

la disciplina del trasporto non è in alcun modo influenzata dal fatto che lo stesso trasporto sia svolto da più vettori (6).

Al contrario, sono rilevanti i problemi applicativi che emergono dal trasporto con “subtrasporto”, il quale normalmente ricorre allorché “*il vettore si impegna ad eseguire il trasporto delle cose dal luogo di consegna a quello di destinazione, eseguendo in realtà con propri mezzi soltanto una parte del trasporto ed avvalendosi, per la parte restante, dell’opera di altro vettore (subvettore), col quale conclude in nome e per conto proprio un contratto di trasporto (subtrasporto)*” (7). Non costituendo il trasporto — salvo patto contrario — una prestazione “personale” del vettore, quest’ultimo ben può infatti adempiere all’obbligo assunto nei confronti del mittente facendo compiere tutta o parte di tale prestazione da parte di altri vettori, il che giustifica l’istituto in esame (8).

Con riguardo a tale schema negoziale, fermo che il vettore ovviamente risponde delle perdite o avarie delle merci avvenute mentre le merci stesse erano affidate al subvettore (e ciò in base all’art. 1228 c.c. (9)), ci si è *in primo luogo* chiesti se il soggetto interessato al carico, in caso di danni o perdite alle merci, abbia azione diretta nei confronti del subvettore o se quest’ultimo, essendo un terzo estraneo al contratto di trasporto originariamente concluso tra mittente e vettore, come tale risulti privo di legittimazione passiva rispetto alle pretese dell’interessato al carico. Ancorché sia oggi prevalente l’orientamento secondo cui tra subvettore e interessato al carico non si instaurerebbe alcun rapporto, con la conseguenza che mittente e destinatario non avrebbero azione di-

(6) Così BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, Torino, 2003, 204. Nello stesso senso v. anche ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, in *Nvss. dig. it.*, XIX, Torino, 1973, 582 e 597.

(7) Così, per tutte, Cass., 10 giugno 1982, n. 3537, cit. Si noti che, come correttamente sottolineato da parte della dottrina, non è necessario che il vettore originario che ha concluso il contratto di trasporto col mittente e il contratto di “subtrasporto” con il subvettore necessariamente svolga una tratta del percorso, ben potendo rimettere l’intera esecuzione del trasporto a uno o più subvettori: così CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, 2^a ed., Torino, 2009, 420.

(8) Così IACUANIELLO BRUGGI-PAOLUCCI, *Il contratto di trasporto*, in *Giur. sist. dir. civ. e comm.* fondata da BIGIAVI, Torino, 1979, 491.

(9) Sul punto cfr. specialmente BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, 864 ss.

retta nei confronti del subvettore (10), mi pare che — in realtà — al quesito non si possa fornire una risposta in termini astratti, dovendosi invece verificare caso per caso le previsioni del singolo contratto di trasporto: se, infatti, il vettore originario ha concluso il contratto di subtrasporto in nome proprio e ha ivi indicato quale destinatario sé stesso o un proprio rappresentante, pare corretto ritenere che il soggetto interessato al carico del contratto di trasporto originario non abbia alcun titolo per poter agire direttamente nei confronti del subvettore, potendo far valere unicamente la responsabilità del vettore; se, invece, il vettore ha indicato al subvettore quale destinatario lo stesso destinatario di cui al contratto di trasporto originario, è evidente che tale soggetto ben possa agire direttamente nei confronti del subvettore, al pari di qualsiasi destinatario che fa ciò in base ad un normale contratto di trasporto (11).

(10) Cfr., da ultimo, Cass., 30 gennaio 2009, n. 2483, in *Giust. civ.*, 2010, I, 2915, che ha affermato che “*Il mittente non è legittimato ad agire nei confronti dei subvettori, essendo egli estraneo ai contratti di subtrasporto stipulati con loro dal vettore*”. Nello stesso senso, *ex multis*, v. Cass., 27 giugno 1991, n. 7217, in *Defure*; Trib. Milano, 29 dicembre 2010, in *Dir. mar.*, 2012, 552; Trib. Milano, 30 ottobre 2008, in *Dir. mar.*, 2009, 513; Trib. Genova, 28 gennaio 1992, *ibidem*, 1993, 1107; Trib. Trieste, 14 gennaio 1988, *ibidem*, 1989, 1080. In dottrina cfr. soprattutto ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, cit., 582 e 597, nonché BUONOCORE, *Trasporti con pluralità di vettori: in particolare del contratto di trasporto ordinario con sub-trasporto*, in *Dir. giur.*, 1958, 210, cui adde BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 864. *Contra* v. Cass., 26 maggio 1994, n. 5165, in *Dir. mar.*, 1995, 1012, secondo cui “*nel trasporto con pluralità di vettori con sub-trasporto il destinatario è legittimato ad agire direttamente nei confronti del sub-vettore nella sua qualità di terzo beneficiario del contratto di sub-trasporto*”; in quest’ultimo senso, in dottrina, BENELLI, *Contratto di trasporto con subtrasporto e diritti del destinatario*, in *Dir. trasp.*, 1993, 425. Per una attenta rassegna delle posizioni di dottrina e giurisprudenza cfr. BRIGNARDELLO, *Considerazioni sull’azione di risarcimento dei danni al carico da parte del destinatario nel caso di contratto di trasporto con subtrasporto*, in *Dir. mar.*, 1997, 997 ss.

(11) Nel senso di cui al testo cfr. Cass., 7 maggio 1999, n. 4593, in *Dir. trasp.*, 1999, 935, che ha affermato che “*Qualora il vettore abbia affidato di sua iniziativa l’esecuzione totale o parziale del trasporto di cose ad altro vettore (subvettore) è configurabile l’ipotesi del contratto a favore di terzo di cui all’art. 1411 e la qualità di terzo va riconosciuta, anche per il contratto di subtrasporto, al destinatario, la cui adesione manifestata con la richiesta della riconsegna della merce trasportata corrisponde alla dichiarazione del terzo di voler beneficiare della stipulazione in suo favore. Conseguisce che, non il mittente, estraneo al contratto di subtrasporto, bensì il destinatario, quale beneficiario del contratto stesso, è legittimato ad esercitare nei confronti del subvettore i diritti che, una volta chiesta la riconsegna,*

In quest'ultimo senso, laddove venga di fatto a configurarsi in capo al subvettore il medesimo obbligo di riconsegna gravante in capo al vettore nei confronti del destinatario, sussisterebbe un debito "solidale" di entrambi tali soggetti nei confronti dello stesso destinatario (12).

Un altro tema che si è posto con riferimento al subtrasporto è se, in caso di perdita o avaria delle merci durante l'affidamento delle stesse al subvettore, il vettore possa invocare la responsabilità del subvettore soltanto "in regresso" (cioè solo dopo avere risarcito il soggetto interessato al carico) ovvero anche a prescindere da un'eventuale azione dello stesso interessato al carico. Tale ultima conclusione pare certamente più rispondente alla struttura del contratto di "subtrasporto", dove il vettore assume di fatto la "subposizione" di soggetto interessato al carico nei confronti del subvettore, con la conseguenza che la perdita o il danno alle merci in tale contesto giustifica certamente l'azione diretta del vettore nei confronti del subvettore, anche a prescindere dalla sussistenza di eventuali pretese da parte del soggetto interessato al carico (13).

2. (Segue) La difficoltà di inquadramento delle fattispecie concrete.

A dispetto della apparente chiarezza che *in astratto* caratterizza

gli derivano ex art. 1689 c.c., compreso quello di chiedere il risarcimento del danno per la perdita o l'avaria delle cose trasportate". In dottrina v. BENELLI, *Contratto di trasporto con subtrasporto e diritti del destinatario*, cit., 431.

(12) *Contra* v. peraltro Trib. Firenze, 24 gennaio 2014, in *Guida al diritto*, 2014, 26, 67, secondo cui "Nel trasporto di merci concordato dal mittente con un unico vettore, il quale si avvalga per l'esecuzione del contratto di un altro vettore con il quale stipuli un contratto di subtrasporto, non sussiste la responsabilità solidale dei diversi vettori nei confronti del mittente". Da tale massima (la motivazione non è stata reperita) non è peraltro chiaro il contenuto del contratto di subtrasporto di cui alla fattispecie.

(13) Cfr., da ultimo, Trib. Napoli, 26 settembre 2017, n. 9573, in *DeJure*, secondo cui "poiché nell'ambito dello stipulato contratto di subtrasporto, [il vettore] assume la qualità di submittente in caso di perdita delle cose, egli può far valere la responsabilità risarcitoria del subvettore indipendentemente dal fatto che il mittente abbia esperito o meno azione di danni nei suoi confronti". Nello stesso senso cfr. Cass., 30 gennaio 2009, n. 2483, in *Giust. civ.*, 2010, I, 2913, nonché Trib. Reggio Emilia, 23 settembre 2014, in *DeJure*.

i tratti distintivi delle varie forme di cooperazione tra vettori cui si è fatto riferimento nel precedente paragrafo (14), *in concreto* la scarsa univocità delle manifestazioni della volontà delle parti rende spesso assai complesso l'inquadramento delle fattispecie adottate nella prassi.

Infatti, diverse circostanze relative all'effettivo svolgimento del rapporto — isolatamente considerate — non sono decisive ai fini di determinare se nel caso concreto effettivamente si tratti di trasporto con “subtrasporto” (e quindi — in linea generale e salvo quanto detto a conclusione del precedente paragrafo — con esclusiva e sola responsabilità del vettore contraente), oppure di trasporto con rispedizione (con conseguente responsabilità separate dei vari vettori che hanno assunto l'obbligo di trasportare le merci nelle varie tratte su cui il trasporto è stato effettivamente eseguito), oppure di trasporto cumulativo (con conseguente responsabilità solidale di tutti i vettori coinvolti nell'operazione di trasporto). Al riguardo, ad esempio, è stata negata rilevanza nel senso di escludere la qualificazione del contratto quale trasporto con rispedizione alla previsione di un corrispettivo forfettario per l'intero trasporto e al fatto che nel caso considerato fosse stato emesso un unico documento di trasporto fino alla destinazione finale, in presenza di altri elementi di fatto che deponevano nel senso di “scomporre” le prestazioni del vettore originario (15).

È ben vero che la giurisprudenza e la dottrina hanno da tempo fissato una sorta di “presunzione *iuris tantum* di trasporto con rispedizione” nei casi in cui, (a) *non solo* il mittente abbia ommesso di rilasciare al vettore una lettera di vettura diretta fino al luogo di destinazione, (b) *non solo* il vettore si sia obbligato ad eseguire il trasporto fino ad un luogo diverso dalla destinazione finale delle merci, (c) *ma inoltre* il vettore si sia obbligato a far proseguire le cose da trasportare da tale luogo fino alla destinazione finale (16).

(14) Si segnalano per la particolare chiarezza espositiva Cass., 6 gennaio 1982, n. 10, cit. e Cass., 10 giugno 1982, n. 3537, cit.

(15) Così Trib. Savona, 26 gennaio 1996, in *Dir. mar.*, 1998, 1151 (che, per contro, ha valorizzato il fatto che nel documento di trasporto fossero presenti indicazioni delle singole voci che componevano il corrispettivo per il trasporto), cui *adde* le considerazioni svolte da CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, 2^a ed. in collaborazione con LA MATTINA, Milano, 2010, 207 ss.

(16) Così, per tutte, Cass., 28 novembre 1975, n. 3983, in *Foro it.*, 1976, I, 2859, cui *adde*, in dottrina, ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto — Art. 1678-1702*, in SCIALOJA-

Tuttavia, tale presunzione facilita certamente l'interprete consentendogli di superare le incertezze circa la distinzione tra le ipotesi di trasporto cumulativo e di trasporto con rispedizione, ma — ad esempio — non risolve i problemi legati alla confondibilità dello stesso trasporto cumulativo con il trasporto con “subtrasporto” (17).

Alla luce di quanto sopra, è pertanto evidente che le difficoltà interpretative circa l'inquadramento di una fattispecie nell'una o nell'altra tipologia contrattuale possono essere superate solamente sulla scorta di una completa analisi di tutti gli elementi di fatto in presenza dei quali sono state effettivamente assunte le obbligazioni dei vari vettori interessati all'esecuzione del trasporto oltreché del ruolo loro assegnato rispetto all'effettiva esecuzione delle varie parti del trasporto (18).

3. Il trasporto con rispedizione della merce e l'assunzione da parte del vettore originario degli obblighi dello spedizioniere.

Si è visto che, in base all'art. 1699 c.c., con il trasporto con rispedizione il vettore assume nei confronti del mittente due diverse obbligazioni: (a) trasportare le merci per una parte del percorso (normalmente quella iniziale) e (b) concludere con altri vettori contratti di trasporto volti a consentire l'arrivo delle merci alla destinazione finale (19).

Conseguentemente, in questo caso, il vettore risponde per le perdite o avarie delle merci ai sensi degli artt. 1693 ss. c.c. soltanto per la parte del percorso ove questi ha assunto l'obbligazione di trasportare, assumendo invece la responsabilità dello spedizioniere per le restanti tratte (20). A quest'ultimo riguardo, il vettore,

BRANCA-GALGANO, *Commentario cod. civ.* a cura di DE NOVA, Bologna-Roma, 2014, 616.

(17) Lo sottolinea IANNUZZI, *Del trasporto*, in *Commentario cod. civ.* a cura di SCIALOJA-BRANCA, Bologna-Roma, 1970, 298.

(18) Così, con argomenti che valgono anche nel contesto in esame, CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 211.

(19) V. *retro*, nota 3 e testo corrispondente.

(20) Per una recente applicazione di tale principio v. Cass., 7 febbraio 2006, n. 2529, cit., cui *adde* Cass., 7 maggio 1999, n. 4593, in *Dir. mar.*, 2001, 1377, nonché, nella giurisprudenza di merito, Trib. Savona, 26 gennaio 1996, cit., la

pertanto, risponderà quale spedizioniere solo per la diligente stipulazione del contratto di trasporto con gli altri vettori, per la scelta del vettore/dei vettori relativi alle ulteriori tratte (c.d. responsabilità da *mala electio*, e ciò sempre che tale scelta non gli sia stata “imposta” dal mittente (21)) e per le c.d. “operazioni accessorie” (quali, ad esempio, il deposito delle merci in magazzini, l’adempimento delle pratiche doganali e/o di quelle amministrative, il ritiro di documentazione inerente le merci, etc...) (22).

Più in generale, pertanto, ciascuno dei vettori coinvolti nell’operazione di trasporto risponderà esclusivamente per la singola tratta effettivamente svolta, senza che sussista alcuna solidarietà passiva nei confronti dei soggetti interessati al carico, e ciò ferma la responsabilità anche quale spedizioniere del vettore cui si è originariamente rivolto il mittente per le tratte effettuate “*oltre le proprie linee*”.

Per quanto riguarda la legittimazione del soggetto interessato al carico ad agire nei confronti dei vettori incaricati dal vettore originario, pare potersi ragionevolmente affermare che:

(a) il mittente non ha azione nei confronti di costoro in base ai contratti di trasporto conclusi con tali vettori (rispetto ai quali è estraneo), ma può sempre sostituirsi al proprio vettore-mandatario ai sensi dell’art. 1705 c.c., esercitando i diritti derivanti a quest’ultimo soggetto da tali contratti di trasporto (23);

(b) il destinatario, invece, ha sicuramente azione diretta nei confronti dei vettori intervenuti su incarico del vettore originario, se e nella misura in cui questi lo abbia effettivamente indicato quale destinatario del trasporto; in caso contrario (laddove cioè il destinatario risultante dal documento di trasporto fosse il vettore originario o altro soggetto), è evidente che il destinatario del contratto di

quale, al riguardo, ha correttamente sottolineato che: “È valida la clausola in un contratto di trasporto con rispedizione, che esclude la responsabilità del vettore per perdita e danni verificatisi dopo il trasbordo [i.e. la scaricazione delle merci dalla nave e la ricaricazione su altro mezzo di trasporto], non trattandosi di clausola di esonero ma di delimitazione della prestazione”.

(21) Cfr. Cass., 16 marzo 1953, n. 641, in *Giust. civ.*, 1953, 879, nonché, anche per altri riferimenti, IACUANIELLO BRUGGI-PAOLUCCI, *Il contratto di trasporto*, cit., 498-499.

(22) In argomento cfr., da ultimo, CUOCCI, *Della spedizione — Artt. 1737-1741*, in questo *Commentario*, Milano, 2017, 122 ss. ove ulteriori riferimenti in giurisprudenza e dottrina in materia.

(23) Così IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 294.

trasporto originario non assumerebbe la qualifica di terzo beneficiario e non avrebbe alcuna azione se non nei confronti del vettore originario (24).

4. Il trasporto cumulativo e la responsabilità solidale “aggravata” dei vettori coinvolti.

Come si è sottolineato sopra, in base all’art. 1700 c.c., gli elementi distintivi del contratto di trasporto cumulativo di cose sono (a) la conclusione di un unico contratto di trasporto da parte di una pluralità di vettori e (b) l’assunzione da parte di tali vettori dell’obbligo solidale di eseguire il trasporto dal luogo di partenza fino al luogo di destinazione, curando ciascuno un tratto dell’intero percorso (25).

L’unicità del contratto è normalmente desumibile dalla emissione di un *unico* documento di trasporto fino alla destinazione finale e dalla previsione di un *unico* corrispettivo per l’intero percorso, anche se da tali elementi non è possibile trarre una presunzione assoluta circa la sussistenza dell’istituto in esame (26).

Inoltre, la volontà negoziale di assumere il vincolo obbligatorio in solido con gli altri vettori può essere ritenuta sussistente *non solo* quando il contratto sia concluso contemporaneamente da una pluralità di vettori, *ma anche* quando il contratto sia concluso da un solo vettore pure in nome e per conto di altri vettori (27), *nonché*

(24) Secondo una parte della dottrina, il destinatario — in quanto terzo beneficiario sia del contratto di trasporto concluso tra mittente e vettore originario, sia del contratto relativo all’ultimo tratto di percorso — avrebbe azione diretta sia nei confronti del primo sia nei confronti dell’ultimo vettore, con esclusione di quelli intermedi (nei tratti intermedi, infatti, il beneficiario sarebbe il vettore immediatamente successivo): così CATURANI-SENSALE, *Il trasporto. Esposizione critica di giurisprudenza e dottrina*, Napoli, 1960, 204.

(25) V. *retro*, nota 4 e testo corrispondente.

(26) Sul punto cfr. per tutti BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, cit., 211, nota 30 e BUSNELLI, *L’obbligazione soggettivamente complessa — Profili sistematici*, Milano, 1974, 149-150, cui *adde* le considerazioni svolte *retro*, § 2.

(27) A tale implicita forma di rappresentanza tra vettori, nell’ambito del trasporto cumulativo, si aggiunge quella esplicitamente prevista dall’art. 1702 c.c., ai sensi del quale sono conferiti all’ultimo vettore poteri di rappresentanza *ex lege* per la riscossione dei crediti nascenti dal contratto di trasporto e per l’esercizio del privilegio sulle cose trasportate *ex art. 2761, comma 1, c.c.* La norma in esame va

anche quando tale contratto sia formulato in modo tale da consentire l'adesione di più vettori in tempi successivi (c.d. trasporto cumulativo "occasionale" (28)) (29). Tale ricostruzione è valida anche con riguardo al contratto di trasporto cumulativo di persone (dove non sussiste responsabilità solidale dei vettori, ma soltanto responsabilità per l'inadempimento e il danno cagionato nell'ambito del percorso da ciascuno svolto (30)); il che dimostra che l'assunzione dell'obbligo *solidale* di trasportare le merci nasce di fatto dalla legge, che considera il contratto di trasporto cumulativo di cose —

coordinata con l'art. 1692 c.c., il quale sanziona il vettore, che riconsegna le merci in mancanza di pagamento da parte del destinatario dei crediti nascenti dal contratto di trasporto, con la perdita dell'azione nei confronti del mittente (v. il commento all'art. 1692 c.c., spec. § 1): nel caso del trasporto cumulativo è evitente l'interesse a che l'ultimo vettore provveda alla riscossione di tali crediti per conto di tutti i vettori coinvolti nell'operazione. L'ultimo vettore è pertanto corrispondentemente tenuto a condizionare la riconsegna delle merci al pagamento integrale dei predetti crediti (e, quindi, non solo dei propri crediti, ma anche di quelli dei vettori che lo hanno preceduto), posto che il secondo comma dell'art. 1702 c.c. prevede che, in caso di omessa riscossione (o di mancato esercizio del privilegio sulle merci), l'ultimo vettore è responsabile nei confronti degli altri vettori, salva l'azione verso il destinatario. Parimenti, in caso di inserimento nel contratto di trasporto della clausola di assegno, l'ultimo vettore è obbligato nei confronti del mittente alla riscossione degli assegni di cui la cosa è gravata (o di esigere il deposito della somma controversa) prima della consegna: così GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, in *Enc. dir.*, XLIV, Milano, 1992, 1164. Correttamente, altra parte della dottrina ha infine sottolineato che in caso di "porto affrancato" (ove il mittente provvede anticipatamente al pagamento del corrispettivo del trasporto), è il primo (e non l'ultimo) vettore ad assumere i poteri di rappresentanza e i corrispondenti obblighi previsti dalla norma in esame: così ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, cit., 598.

(28) Sul trasporto cumulativo c.d. "occasionale" cfr. Esu, *Appunti in tema di trasporto cumulativo occasionale*, in *Studi economico-giuridici dell'Università di Cagliari*, XLV (1965-1968), Milano, 1969, 157 ss. Per un esempio in tal senso cfr. Cass., 10 giugno 1991, n. 6557, in *Giust. civ.*, 1992, I, 125.

(29) Così per tutti BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 106, il quale ha in tal modo superato le divergenze sussistenti in dottrina con riguardo al meccanismo di formazione del rapporto, in particolare, tra coloro i quali ritengono che il trasporto cumulativo è un contratto a formazione successiva che si origina da una proposta contrattuale diretta da parte del mittente a più vettori (alcuni determinati al momento della formulazione della proposta ed altri determinabili successivamente), e coloro i quali affermano che il contratto di trasporto cumulativo è un contratto a formazione istantanea, in quanto nell'ipotesi in cui sia sottoscritto da un solo vettore, questi agirebbe quale rappresentante degli altri vettori.

(30) V. *retro*, il commento all'art. 1682 c.c., § 2.

differentemente da quello di persone — come un rapporto indivisibile e, perciò, sottopone chiunque ne prenda in carico l'esecuzione alla responsabilità *in solido* con gli altri vettori, a prescindere dalle modalità con cui è stato effettivamente assunto l'obbligo di trasportare (31) (32).

In quest'ultimo senso, infatti, l'art. 1700, comma 1, c.c. afferma esplicitamente che nel trasporto cumulativo “*i vettori rispondono in solido*”, e ciò conformemente alla regola generale di cui all'art. 1294 c.c., ai sensi del quale i condebitori sono tenuti in solido se non è altrimenti disposto dalla disciplina applicabile al rapporto.

La solidarietà prevista dalla norma in esame presenta, peraltro, caratteristiche che la rendono peculiare, sia rispetto alla corrispondente disciplina di cui all'abrogato codice di commercio del 1882, sia rispetto alle norme generali in tema di solidarietà previste dal codice civile vigente.

Sotto il primo profilo è opportuno richiamare l'art. 411 del codice di commercio, il quale prevedeva che l'azione di risarcimento relativa al trasporto cumulativo doveva “*essere diretta contro il primo o contro l'ultimo vettore*” e che tale azione poteva essere proposta “*contro il vettore intermedio, quando si provi che il danno sia avvenuto durante il trasporto da lui eseguito*”. Insomma, in base a tale norma, veniva posto un limite “processuale” all'azionabilità delle pretese del soggetto interessato al carico, il quale, in presenza di perdite o danni alla merce non poteva *prima facie* agire contro uno qualunque dei vettori-condebitori solidali, ma soltanto nei

(31) Così VIVANTE, *Trattato di diritto commerciale*, IV, *Le obbligazioni*, 5^a ed., Milano, 1926, 575.

(32) Dall'unicità del contratto, dalla indivisibilità della prestazione e dalla natura solidale della responsabilità dei vettori, parte della dottrina ha correttamente tratto che: (a) gli eventuali termini di resa debbano essere considerati nel loro complesso (e, pertanto, eventuali ritardi devono essere calcolati in relazione alla data di arrivo al luogo di destinazione finale); (b) in caso di interruzione del trasporto, il contratto deve considerarsi “inadempito” anche con riguardo a quei vettori che abbiano correttamente eseguito la prestazione relativa al proprio percorso (su tale aspetto v. peraltro *infra*); (c) la decadenza prevista dall'art. 1698 c.c. si verifica in seguito alla riconsegna della merce al destinatario finale; (d) il termine di prescrizione di cui all'art. 2951 c.c. comincia a decorrere dal momento in cui ha avuto luogo (o avrebbe dovuto avere luogo) la riconsegna al destinatario finale; (e) l'interruzione e la sospensione della prescrizione nei confronti di un vettore hanno effetto verso tutti i vettori (così, per tutti, IACUANIELLO BRUGGI-PAOLUCCI, *Il contratto di trasporto*, cit., 511, ove riferimenti a ulteriore dottrina conforme).

confronti del primo o dell'ultimo vettore, potendo agire nei confronti di un vettore "intermedio" esclusivamente dopo aver specificamente provato che il danno fosse avvenuto nella tratta di competenza del vettore intermedio (33).

Tale limitazione non è invece prevista dall'art. 1700 c.c., il quale tutela il soggetto interessato al carico *non solo* nel senso che, conformemente ai principi generali in tema di solidarietà, questi può indifferentemente rivolgersi per il risarcimento del danno da inadempimento nei confronti di qualunque dei vettori coinvolti nel trasporto, *ma anche* nel senso di derogare al principio di cui all'art. 1307 c.c. In base a quest'ultima norma, il regime di responsabilità per inadempimento di un'obbligazione solidale varia a seconda che l'adempimento sia divenuto impossibile (i) per causa imputabile "a uno o più condebitori" ovvero (ii) per causa imputabile a tutti i condebitori. Soltanto in quest'ultimo caso la responsabilità comune dei condebitori si traduce in un obbligo comune di risarcire l'intero danno. Nell'ipotesi *sub "i"* (esplicitamente prevista dall'art. 1307 c.c.) la responsabilità comune dei condebitori è invece contenuta entro i limiti "del valore della prestazione dovuta" originariamente, restando in capo al solo debitore inadempiente (o ai soli condebitori inadempienti) l'obbligo di risarcire "il danno ulteriore". Ciò trarrebbe essenzialmente giustificazione nella volontà del legislatore di non far ricadere sui condebitori solidali che non hanno effettivamente concorso all'inadempimento le conseguenze di una "colpa contrattuale" a loro estranea (34).

L'art. 1700 c.c., al contrario, stabilendo al primo comma la responsabilità solidale dei vettori "dal luogo originario di partenza fino al luogo di destinazione" senza ulteriori limitazioni, mostra chiaramente di voler attribuire al creditore-soggetto interessato al

(33) Su tale norma v. per tutti ASQUINI, *Del contratto di trasporto*, Torino, 1935, 493 ss.

(34) Così BUSNELLI, *L'obbligazione soggettivamente complessa*, cit., 315-316, il quale invero critica l'art. 1307 c.c. affermando in particolare che "una volta assodata la sussistenza di un vincolo di comunione fra i condebitori, l'ammissione di una piena responsabilità per inadempimento (anche) da parte dei condebitori personalmente non in colpa non costituirebbe, in realtà, un principio ingiusto: tanto più se si pensa che, in sede di eventuale regresso, potrebbe essere adeguatamente presa in considerazione la colpa (o la non colpa) dei singoli condebitori". Per un'analoga critica alla corrispondente disciplina di cui all'art. 1191 dell'abrogato codice civile del 1865, v. per tutti ASQUINI, *Del contratto di trasporto*, cit., 492-493.

carico la facoltà di richiedere a qualsivoglia condebitore-vettore il risarcimento *integrale* del danno, anche se l'inadempimento deriva da causa a questi non imputabile, derogando così alla limitazione posta dal predetto art. 1307 c.c. (35).

Quest'ultimo aspetto conferma ulteriormente il carattere "oggettivo" della responsabilità del vettore nei confronti dei soggetti interessati al carico: si tratta, infatti, di una responsabilità che prescinde — come più volte si è ricordato — dalla "colpa contrattuale" e che trova piuttosto il proprio fondamento nello schema della responsabilità per rischio derivante dall'attività di trasporto. Non solo. La deroga rispetto al principio generale fissato dall'art. 1307 c.c. in tema di solidarietà passiva conferma altresì che — sul piano "esterno" (ossia nei confronti dei creditori della prestazione di trasporto) — la responsabilità del vettore nel trasporto di cose si configura quale responsabilità "aggravata" rispetto allo schema generale della responsabilità per inadempimento delle obbligazioni (36).

L'assetto delineato dalla particolare struttura della responsabilità solidale nel contesto del trasporto cumulativo è particolarmente severo, posto che esso fa sì che un vettore possa essere chiamato a rispondere per l'inadempimento di un altro vettore. Tale situazione trova, peraltro, rimedio sul piano "interno", ossia in sede di regresso tra condebitori solidali: in base a quanto previsto dal secondo comma dell'art. 1700 c.c., infatti, il vettore "*chiamato a rispondere di un fatto non proprio*" può agire in regresso contro gli altri vettori (37). A quest'ultimo riguardo la norma in esame precisa altresì che:

— se è provato che il "*fatto dannoso*" (38) è avvenuto nella

(35) Così ancora BUSNELLI, *L'obbligazione soggettivamente complessa*, cit., 318. Nello stesso senso cfr., *ex multis*, soprattutto VALERI, *Manuale di diritto commerciale*, rist. 2^a ed., Firenze, 1950, 208, cui *adde* IACUANIELLO BRUGGI-PAOLUCCI, *Il contratto di trasporto*, cit., 511; IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 295-296 e, da ultimo, MUSI, *Il trasporto con vettori successivi tra jus positum e jus in fieri*, cit., 428, nota 25.

(36) Sul punto v. *amplius* il commento agli artt. 1695-1698 c.c., spec. § 3.

(37) La differente formulazione della norma in esame rispetto alla norma generale di cui all'art. 1299 c.c. (che si riferisce al regresso del condebitore solidale "*che ha pagato l'intero debito*"), consente di ritenere che, per esercitare l'azione di regresso, è sufficiente che il vettore sia chiamato a rispondere, non occorrendo che abbia effettivamente pagato.

(38) Come è stato correttamente sottolineato, benché la norma in esame parli di "*fatto dannoso*", essa riguarda la responsabilità dei vettori sia per ritardo/inesecuzione del contratto di trasporto, sia per perdita o avaria delle merci (così CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, cit., 423). In tal senso, la prova attorno cui

tratta del percorso di uno dei vettori, questi è tenuto a risarcire l'intero danno (la norma prevede, infatti, una presunzione assoluta di responsabilità in capo a tale vettore (39));

— se, invece, non è possibile stabilire in quale tratta del percorso si sia verificato il predetto “*fatto dannoso*”, tutti i vettori saranno tenuti al risarcimento “*in parti proporzionali ai percorsi, esclusi quei vettori che provino che il danno non è avvenuto nel proprio percorso*”.

Al fine di agevolare la prova inerente la localizzazione del danno — che, invero, non è sempre agevole (40) — l'art. 1701 c.c. stabilisce una presunzione di ricezione delle merci da parte dei vettori successivi “*in buono stato e conformi alla lettera di vettura*”, a meno che costoro non dichiarino nel predetto documento di trasporto (oppure separatamente) “*lo stato delle cose da trasportare al momento in cui sono loro consegnate*”, se del caso sollevando specifica riserva circa eventuali perdite o danni. Si noti che l'onere gravante sul vettore successivo al fine di evitare l'operatività della presunzione in esame è più grave di quello previsto dall'art. 1693, comma 2, c.c., in quanto, mentre quest'ultima norma fa soltanto riferimento ai “*vizi apparenti d'imballaggio*”, l'art. 1701 c.c. ha ad oggetto il buono stato e la conformità delle merci al documento di trasporto, con la conseguenza che la mancata apposizione di riserve fa presumere che le merci siano integre e conformi alla lettera di vettura, sia dal punto di vista qualitativo, sia dal punto di vista quantitativo (41).

ruota il sistema di regresso in esame riguarda in sostanza la localizzazione delle tratta di percorso ove è avvenuto l'inadempimento (*in senso lato*) al contratto di trasporto. (39) In senso analogo cfr. BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, cit., 215-216.

(40) I c.d. danni “non localizzabili” sono certamente quelli più ricorrenti nell'ambito dei trasporti multimodali o, comunque, effettuati da una pluralità di vettori: in questo senso cfr., *ex multis*, DIPLOCK, *A combined transport document. The Genoa Seminar on Combined Transport*, in *Journ. Bus. Law*, 1972, 273; PEYREFITTE, *Le régime juridique des transports combinés*, in *Eur. Transp. Law*, 1972, 904; PINEUS, in CMI, *Documentation 1967 — Containers 3*, Doc. CR-17: International Subcommittee — Report October 1966, (13) 17.

(41) Così ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, cit., 598, nonché, da ultimo, ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto*, cit., 626.

INDICI

INDICE BIBLIOGRAFICO (*)

- ADRAGNA, *Qualificazione del trasporto ed individuazione del termine di prescrizione applicabile*, in *Dir. trasp.*, 1988
- ALBERTI, *I trasporti pubblici locali. Pianificazione e modelli di gestione: lineeamenti giuridici*, Milano, 1989
- ALPA, *La responsabilità del vettore nel trasporto di cose su strada: problemi attuali e prospettive di una riforma*, in *Giur. it.*, 1981
- ALPA, *Rischio contrattuale*, in *Contratto e impresa*, 1986
- ALPA, *Trattato di diritto civile*, IV, *La responsabilità civile*, Milano, 1999
- ALPA-BESSONE, *La responsabilità civile*, I, 2^a ed., Milano, 1980
- ALPA-BESSONE-ZENO ZENCOVICH, *Obbligazioni e contratti*, in *Trattato di diritto privato* diretto da RESCIGNO, VI, 2^a ed., Torino, 1995
- ALVAREZ RUBIO, *Derecho Marítimo y Derecho International Privado*, Donostia-San Sebastian, 2000
- ALVISI, *Il trasferimento dei diritti nel contratto di trasporto di cose*, Bologna, 2008
- ANCIS, *Informazione e assistenza del passeggero nel trasporto aereo — Il mutamento dei connotati dell'obbligo di protezione*, 2017
- ANELLI, *Caso fortuito e rischio di impresa nella responsabilità del vettore*, Milano, 1990
- ANGELICI, *Consegna e proprietà nella vendita internazionale*, Milano, 1979
- ANGELICI, *Sulle lacune nel diritto delle società*, in *Le Società*, 2015
- ANGELONI, *Del contratto a favore di terzi — Art. 1411-1413*, in SCIALOJA-BRANCA, *Commentario cod. civ.* a cura di GALGANO, Bologna-Roma, 2004
- ANNIBALE, *Il diritto uniforme: problematiche e limitazioni (dalla giurisprudenza all'art. 2 della legge di riforma del sistema italiano di diritto internazionale privato)*, in *Arch. civ.*, 1996
- ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, 2^a ed., Milano, 2008
- ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, 3^a ed., Milano, 2015

(*) Ringrazio la Dott.ssa Giulia Costa per la preziosa collaborazione.

- ANTONINI, *Il concorso di responsabilità in materia di trasporto*, in *Resp. civ. e prev.*, 2008
- ANTONINI, *Il noleggio nell'ambito dei contratti di utilizzazione della nave*, in *Dir. mar.*, 2006
- ANTONINI, *L'autonomia del diritto della navigazione, banco di prova e fucina dell'ordinamento giuridico*, in *Dir. trasp.*, 2007
- ANTONINI, *L'autonomia del diritto della navigazione, il ruolo del diritto comune e la posizione sistematica della legislazione sulla navigazione da diporto*, in *Dir. trasp.*, 2014
- ANTONINI, *La responsabilità del vettore aereo per il trasporto di persone e cose nella più recente evoluzione normativa: Protocolli di Montreal, Varsavia-Montreal, regolamento comunitario*, in *Dir. trasp.*, 2000
- ANTONINI, *Natura giuridica della polizza di carico e regime delle riserve*, in *Dir. trasp.*, 2013
- ANTONINI, *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale: il diritto dei trasporti, banco di prova di una adeguata evoluzione del regime del concorso*, in *Resp. civ. prev.*, 2010
- ARENA, *La natura causale della polizza di carico e la distinzione tra titoli di credito astratti e causali*, in *Studi marittimi*, 1981
- ARENA, *La polizza di carico e gli altri titoli rappresentativi di trasporto*, I, Milano, 1951
- ARENA, *Sull'astrattezza dei titoli rappresentativi di trasporto*, in *Riv. dir. nav.*, 1943-1948
- ARROYO, *Ambito de aplicacion de la normativa uniforme: su extensión al transporte da puerta a puerta*, in Atti della tavola rotonda "La disciplina del trasporto di cose: presente e futuro", Genova 2-3 febbraio 2001, in *Dir. mar.*, 2001
- ASCARELLI, *Causalità e astrattezza nella polizza di carico*, in *Riv. dir. nav.*, 1949
- ASCARELLI, *Recensione a Lefebvre d'Ovidio-Pescatore*, Manuale di diritto della navigazione, in *Riv. dir. nav.*, 1950
- ASQUINI, *Del contratto di trasporto*, in BOLAFFIO-ROCCO-VIVANTE, *Il codice del commercio commentato*, VI, 2, Torino, 1935
- ASQUINI, *Del trasporto*, in *Commentario cod. civ.* diretto da D'AMELIO, Firenze, 1947
- ASQUINI, *I trasporti cumulativi di persone*, in *Scritti giuridici*, II, Padova, 1939
- ASQUINI, *Il contratto di trasporto terrestre di persone*, Padova, 1915
- ASQUINI, *La responsabilità del vettore per infortunio del viaggiatore*, in *Riv. dir. comm.*, 1919
- ASQUINI, voce *Trasporto (in genere)*, in *Nvss. dig. it.*, XIX, Torino, 1973
- ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, in *Nvss. dig. it.*, XIX, Torino, 1973
- ASQUINI, voce *Trasporto di persone (contratto di)*, in *Nvss. dig. it.*, XIX, Torino, 1973
- BADAGLIACCA, *Il trasporto multimodale nell'unitarietà dei trasporti*, Roma, 2013
- BALDASSARRI, *Della spedizione*, in SCIALOJA-BRANCA, *Commentario cod. civ.* a cura di GALGANO, Bologna-Roma, 1996
- BARASSI, *La teoria generale delle obbligazioni*, Milano, 1963

- BARIATTI, *L'interpretazione delle convenzioni internazionali di diritto uniforme*, Padova, 1986
- BAUER, *Les traités et les règles de droit international privé matériel*, in *Revue crit. de droit int. privé*, 1966
- BENATTI, *Osservazioni in tema di "doveri di protezione"*, in *Riv. trim. dir. e proc. civ.*, 1960
- BENEDETTI, *Le autodifese contrattuali — Artt. 1460-1462*, in questo *Commentario*, Milano, 2011
- BENELLI, *Contratto di trasporto con subtrasporto e diritti del destinatario*, in *Dir. trasp.*, 1993
- BENELLI, *Il contratto di trasporto stradale di cose*, in MORANDI (cur.), *I contratti del trasporto*, II, Bologna, 2013
- BENTIVOGLIO, *Conflict Problems in Air Law*, in *Recueil des Cours*, 1966, vol. 116
- BERLINGIERI, *A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?*, in *Unif. L. Rev.*, 2003
- BERLINGIERI, *La Convenzione di Roma sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali e il trasporto marittimo*, in AA.VV., *Verso una disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti*, Padova, 1983
- BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e la loro attuazione nel diritto interno*, in *Dir. mar.*, 1999
- BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009
- BERLINGIERI, *Profilo dei contratti di utilizzazione della nave*, in *Dir. mar.*, 1961
- BESSONE, *Adempimento e rischio contrattuale*, Milano, 1969
- BESSONE-D'ANGELO, *Il problema della responsabilità contrattuale*, I, *Orientamenti della giurisprudenza*, Genova, 1975
- BETTI, *Teoria generale delle obbligazioni*, I, Milano, 1953
- BIAGIONI, *Sub art. 5*, in SALERNO-FRANZINA (cur.), *Commentario al Regolamento CE n. 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (« Roma I »)*, in *NLCC*, 2009
- BIANCA, *Dell'inadempimento delle obbligazioni — Art. 1218-1229*, in *Commentario cod. civ.* a cura di SCIALOJA-BRANCA, Bologna-Roma, 1979
- BIANCA, *Diritto civile*, V, *La responsabilità*, Milano, 1994
- BILLAH, *Effects of Insurance on Maritime Liability Law — A Legal and Economic Analysis*, Heidelberg-New York-Dordrecht-London, 2014
- BOCCHINI, *La vendita con trasporto*, Napoli, 1985
- BOGLIONE, *Spedizione e spedizioniere-vettore: la Cassazione rivede, aggiornandoli e uniformandoli, i tradizionali criteri distintivi, contribuendo a fare chiarezza*, in *Dir. mar.*, 1998
- BOI, *Gli impedimenti all'esecuzione del contratto di trasporto marittimo*, Milano, 1990
- BOI, *I contratti marittimi. La disciplina dei formulari*, Milano, 2008
- BONASSIES, *Le transport multimodal transmaritime*, in *Annales IMTM*, Marseilles, 1988
- BONELLI, *Il limite del debito del vettore per danni alle merci*, in *Dir. mar.*, 1986

- BONELLI, *La responsabilità per danni*, in Aa.Vv., *La vendita internazionale — La Convenzione di Vienna dell'11 aprile 1980*, Milano, 1981
- BONFANTI, *Le relazioni intercorrenti tra il Regolamento Roma I e le convenzioni internazionali (in vigore e non)*, in BOSCHIERO (cur.), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, Torino, 2009
- BOOLS, *The Bill of Lading as a Document of Title*, London, 1997
- BRIGNARDELLO, *Considerazioni sull'azione di risarcimento dei danni al carico da parte del destinatario nel caso di contratto di trasporto con subtrasporto*, in *Dir. mar.*, 1997
- BRIGNARDELLO, *Danni da vacanza rovinata ed incertezza del diritto*, in *Dir. mar.*, 2008
- BRIGNARDELLO, *Il trasporto multimodale*, relazione al Convegno dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo "Il trasporto marittimo di persone e di cose — Novità per la unificazione della loro disciplina", Genova, 19 maggio 2006, in *Dir. mar.*, 2006
- BRIGNARDELLO, *La disciplina delle tariffe e dei prezzi nel settore dei trasporti*, Torino, 2000
- BRIGNARDELLO, *Tipicità e atipicità nei contratti di prestazione di servizi logistici*, in *Dir. mar.*, 1997
- BUDGEN, *On Freight Forwarding and Goods in Transit*, London, 1999
- BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, Torino, 2003
- BUONOCORE, *Il contratto di spedizione*, in *Dir. e giur.*, 1957
- BUONOCORE, *Trasporti con pluralità di vettori: in particolare del contratto di trasporto ordinario con sub-trasporto*, in *Dir. giur.*, 1958
- BUSNELLI, *L'obbligazione soggettivamente complessa — Profili sistematici*, Milano, 1974
- BUSNELLI, *Limitazioni risarcitorie, diritto dei trasporti, codice civile*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti — Profili sistematici e problematiche attuali*, Atti del Convegno di Modena, 2-3 aprile 1993, Milano, 1994
- BUSNELLI, *Verso un possibile riavvicinamento tra responsabilità contrattuale e responsabilità extracontrattuale*, in *Resp. civ. e prev.*, 1977
- BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001
- BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007
- BUSTI, *Legittimazione all'azione di responsabilità contro il vettore di cose*, in *Trasporti*, 1978
- BUTTARO, *L'autonomia del diritto commerciale*, in *Riv. dir. comm.*, 2002
- CABELLA PISU, *Le clausole di esonero da responsabilità*, in *Trattato dir. priv.* diretto da RESCIGNO, 9*, 2ª ed., Torino, 1999
- CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, 2ª ed., Torino, 2009
- CALINI-GOSSO, *I contratti della logistica*, Milano, 2000
- CAMARDA, *Per una collocazione sistematica del diritto dei trasporti*, in *Dir. trasp.*, 2015
- CANNIZZARO, *La riforma « federalista » della Costituzione e gli obblighi internazionali*, in *Riv. dir. int.*, 2001
- CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, 2ª ed. in collaborazione con LA MATTINA, Milano, 2010

- CARBONE, *Il trasporto marittimo di cose nel sistema dei trasporti internazionali*, Milano, 1976
- CARBONE, *La c.d. autonomia del diritto della navigazione: risultati e prospettive*, in *Dir. mar.*, 1975
- CARBONE, *La disciplina applicabile al trasporto marittimo di cose tra Roma I e le Rotterdam Rules*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*
- CARBONE, *La disciplina giuridica del traffico marittimo internazionale*, Bologna, 1982
- CARBONE (cur.), *La giurisprudenza italiana in tema di trasporti*, Milano, 1988
- CARBONE, *L'internazionalità e la specialità delle fonti del diritto della navigazione nel terzo millennio*, in ANTONINI (cur.), *Trattato breve di diritto marittimo*, I, Milano, 2007
- CARBONE, *Legge della bandiera e ordinamento italiano*, Milano, 1970
- CARBONE, *Riforma del sistema di diritto internazionale privato: legge 31 maggio 1995, n. 218 — Commentario, sub articolo 2 (Convenzioni internazionali)*, in AA. VV., *Commentario al nuovo diritto internazionale privato*, Padova, 1996
- CARBONE, voce *Multimodal carriage contracts*, in BASEDOW-RÜHL-FERRARI-DE MIGUEL ASENSIO, *Encyclopedia of Private International Law*, vol. 2, Cheltenham-Northampton, 2017
- CARBONE-CELLE-LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo*, 5^a ed., Torino, 2015
- CARBONE-IVALDI, *Legge 31 maggio 1995, n. 218 — Sub art. 2 — Convenzioni internazionali*, in PREITE-GAZZANTI PUGLIESE DI COTRONE (cur.), *Atti notarili - Diritto Comunitario e Internazionale*, I, *Diritto internazionale privato*, Torino, 2011
- CARBONE-SCHIANO DI PEPE, *Conflitti di sovranità e di leggi nei traffici marittimi tra diritto internazionale e diritto dell'Unione europea*, Torino, 2010
- CARETTI (cur.), *Osservatorio delle fonti 2002*, Torino, 2003
- CARVERS'S, *Carriage by Sea*, 1^a ed., a cura di COLINVAUX, London, 1982
- CASANOVA (MAR.), *Locazione, noleggio ed obbligazione di riconsegna della nave*, in *Opuscoli di vario diritto*, II, Milano, 1968
- CASANOVA, *I limiti risarcitori nella prospettiva dell'unitarietà del trasporto*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti — Profili sistematici e problematiche attuali*, Atti del Convegno di Modena, 2-3 aprile 1993, Milano, 1994
- CASANOVA, *Il regime di responsabilità del mittente*, in *Dir. mar.*, 2001
- CASANOVA, *Noleggio di nave e trasporto. Alcune considerazioni alla luce dell'autonomia contrattuale delle parti*, in *Dir. mar.*, 2005
- CASANOVA, *Relazione di sintesi*, in RICCOMAGNO (cur.), *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna*, Torino, 1997
- CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, I, *Infrastrutture e accesso al mercato*, 2^a ed., Milano, 2011
- CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, *La disciplina contrattuale*, Milano, 2007
- CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, *La disciplina contrattuale*, 2^a ed., Milano, 2012

- CASCIANO, *Atti di cooperazione del mittente e loro incidenza sulla responsabilità del vettore*, in *Dir. trasp.*, 2006
- CASSESE, *Diritto internazionale. I lineamenti*, Bologna, 2003
- CASSONI, *I titoli di partecipazione, obbligazionari e rappresentativi di merci*, Padova, 1978
- CASTRONOVO, voce *Obblighi di protezione*, in *Enc. giur. Treccani*, XXI, Roma, 1990
- CATURANI-SENSALE, *Il trasporto. Esposizione critica di giurisprudenza e dottrina*, Napoli, 1960
- CECCHERINI, *Responsabilità per fatto degli ausiliari. Clausole di esonero da responsabilità — Artt. 1228-1229*, in questo *Commentario*, 2^a ed, Milano, 2016
- CHADELAT, *L'élaboration de l'Ordonnance de la marine d'aout 1681*, in *Rév. Hist. Dr. Franç. Etranger*, 1954
- CHESHIRE-FIFOOT, *The Law of Contract*, 8^a ed., London, 1972
- CHIOMENTI, *Il titolo di credito. Fattispecie e disciplina*, Milano, 1977
- CHITTY, *On contracts*, 32^a ed., London, 2015
- CIAN, *Lata culpa dolo aequiparatur*, in *Riv. dir. civ.*, 1963
- CLARKE, *International Carriage of Goods by Road: CMR*, 4^a ed., London-Hong Kong, 2003
- COLLINS, *Admiralty — International Uniformity and the Carriage of Goods by Sea*, in *Tul. L. Rev.*, 1985
- COMENALE PINTO, *L'azione del vettore verso il destinatario per i crediti derivanti dal trasporto*, in *Giust. civ.*, 1986
- COMENALE PINTO, *Trasporti, intermodalità ed infrastrutture*, in *Dir. trasp.*, 2017
- CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in BOSCHIERO (cur.), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, Torino, 2009
- COTTINO, *Il trasporto e la spedizione*, in *Trattato di diritto commerciale e diritto pubblico dell'economia* diretto da GALGANO, XVI, Padova, 1991
- COTTINO, *Introduzione al Trattato — Il diritto commerciale tra antichità, medioevo e tempo presente: una riflessione critica*, in *Trattato di diritto commerciale* diretto da COTTINO, I, Padova, 2001
- COTTINO, *L'impossibilità sopravvenuta della prestazione e la responsabilità del debitore*, Milano, 1955
- CUOCCI, *Della spedizione — Artt. 1737-1741*, in questo *Commentario*, Milano, 2017
- D'ALESSIO, *Diritto dei trasporti*, Milano, 2003
- D'ANGELO, *Contratto e operazione economica*, Torino, 1992
- D'ANGELO, *La buona fede*, in BESSONE, *Trattato di diritto privato*, vol. XIII, t. IV, Torino, 2004
- D'ANGELO, *Lezioni di diritto civile — Introduzione al diritto generale delle obbligazioni*, Torino, 2014
- D'ANGELO (ANT.), *Istituzioni di diritto privato — Lezioni introduttive*, Milano, 1966
- DALMARTELLO, *La consegna della cosa*, Milano, 1950
- DALMARTELLO, voce *Consegna*, in *Nvss. dig. it.*, IV, Torino, 1959

- DANI, *Legge 22 agosto 1985, n. 450: norme relative al risarcimento dovuto dal vettore stradale per perdita o avaria delle cose trasportate*, in *NLCC*, 1986
- DANI, *Sulla distribuzione dell'onere della prova nel contratto di trasporto di persone*, in *Dir. mar.*, 1981
- DANI, voce *Noleggio nel diritto della navigazione*, in *Dig. IV — Disc. Comm.*, X, 1994
- DE ROBERTIS, *Ancora sul receptum nautarum*, in *Riv. dir. nav.*, 1958
- DE WIT, *Multimodal transport*, London-New York-Hamburg-Hong Kong, 1995
- DEDOULI-LAZARAKI, *Third party rights of suit in contracts for the carriage of goods by sea and the Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999*, in *Journ. of Intern. Mar. Law*, 2008
- DELEBECQUE, *Droit maritime et régime général des obligations*, in *Dr. mar. franç.*, 2005
- DELEBECQUE, *La responsabilité du chargeur dans se relations avec le transporteur — Le point de vue français*, in *Dr. mar. franç.*, 2008
- DELEBECQUE, *La responsabilité du commissionnaire de transport*, in *Rev. jur. dr. aff.*, 1996
- DELEBECQUE, *Le transport multimodal*, in *Rev. int. dr. comparé*, 1998
- DELLACASA, *La responsabilità del vettore nel trasporto stradale di cose tra vecchie questioni e possibili scenari evolutivi*, in *Contratto e impr.*, 2001
- DI MAJO, *Delle obbligazioni in generale — Art. 1173-1176*, in SCIALOJA-BRANCA, *Commentario cod. civ.* a cura di GALGANO, Bologna-Roma, 1988
- DIPLOCK, *A combined transport document. The Genoa Seminar on Combined Transport*, in *Journ. Bus. Law*, 1972
- DOMENIDÒ, *Sulla natura giuridica dei titoli di credito rappresentativi*, in *Riv. dir. civ.*, 1964
- DOMINÈDÒ, *Le fonti del diritto della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1950
- DOMINÈDÒ, *Principi del diritto della navigazione*, I, Padova, 1957
- EGER, *Das deutsche Frachtrecht mit besonderer Berücksichtigung des Eisenbahnfrachtrechtes*, Berlin, 1890
- ESPINOSA CALABUIG, *La regulaciòn de los contratos internacionales de transporte marítimo de mercancías en el Convenio de Roma de 1980*, in *Dir. mar.*, 2000
- ESU, *Appunti in tema di trasporto cumulativo occasionale*, in *Studi economico-giuridici dell'Università di Cagliari*, XLV (1965-1968), Milano, 1969
- EXNER, *Der Begriff der hoheren Gewalt (vis major) in romischen send heutigen Verkerhrsrecht*, Wien, 1882
- FERRARI, *Il primo comma dell'art. 117 della Costituzione e la tutela internazionale dei diritti*, in *Diritto pubblico comparato ed europeo*, 2002
- FERRARINI (G.), *La responsabilità del vettore nel diritto uniforme*, Genova, 1979
- FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, Roma, 1947
- FERRARINI, *Note sulla classificazione dei contratti di utilizzazione della nave*, in *Riv. dir. nav.*, 1962, I
- FERRARINI, *Profilo del noleggio*, in *Dir. mar.*, 1958
- FERRARINI, *Questioni nuove in tema di trasporto*, in *Foro it.*, 1947

- FERRARINI-RIGHETTI, *Appunti di diritto della navigazione (Diritto marittimo) — Parte speciale, I, I contratti di utilizzazione della nave*, Torino, 1991
- FERRI, *Manuale di diritto commerciale*, 2^a ed., Torino, 1966
- FIorentino, *Il contratto di passaggio marittimo*, Firenze, 1940
- FLAMINI, voce *Responsabilità in materia di trasporto*, in *Dig. IV — Disc. priv. — sez. civ.*, XVII, Torino, 1998
- FRANZONI, *Colpa presunta e responsabilità del debitore*, Padova, 1988
- FRANZONI, *Dei fatti illeciti — Art. 2043-2059*, in SCIALOJA-BRANCA, *Commentario cod. civ.* a cura di GALGANO, Bologna-Roma, 1993
- FRANZONI, *Il contratto e i terzi*, in *Trattato dei contratti* diretto da RESCIGNO, 2^a ed., Torino, 2006
- FRANZONI, *Il danno risarcibile*, in *Trattato della responsabilità civile* diretto da FRANZONI, II, 2^a ed., Milano, 2010
- FREZZA, voce *Receptum*, in *Nvss. dig. it.*, IV, Torino, 1968
- FUNAIOLI, voce *Consegna*, in *Enc. dir.*, IX, Milano, 1961
- GAETA, *Del trasporto in generale*, in *Dir. trasp.*, 1993
- GAETA, *Il noleggio di nave*, in TURCO BULGHERINI (cur.), *Studi in onore di Antonio Lefebvre D'Ovidio: in occasione dei cinquant'anni del diritto della navigazione*, Milano, 1995
- GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, Milano, 1965
- GAETA, voce *Diritto della navigazione*, in *Enc. dir.*, XII, Milano, 1964
- GALGANO, *Dei titoli di credito — Art. 1992-2027*, in SCIALOJA-BRANCA, *Commentario cod. civ.* a cura di GALGANO, 3^a ed., Bologna-Roma, 2010
- GALGANO, *La responsabilità contrattuale: il dibattito teorico*, in *Contr. e impresa*, 1989
- GALGANO, *Lex mercatoria*, Bologna, 2001
- GALLO, *Contratto a favore del terzo nel diritto comparato*, in *Dig. IV — Disc. priv.*, IV, Torino, 1989
- GARBAGNATI, *Intorno all'eccezione ex art. 1689, comma 1, codice civile*, in *Giust. civ.*, 1950
- GIACOBBE, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, in DEIANA (cur.), *Studi su negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari, 2005
- GIANNINI, voce *Clandestini (passeggeri)*, in *Enc. dir.*, VI, Milano, 1960
- GIANNINI-MARIANI, *La responsabilità per i danni dalla circolazione dei veicoli*, Milano, 1982
- GIARDINA, *Le convenzioni internazionali di diritto uniforme nell'ordinamento interno*, in *Riv. dir. int.*, 1973
- GIARDINA (F.), *Responsabilità contrattuale e responsabilità extracontrattuale*, Milano, 1993
- GIARDINA (F.), *La distinzione tra responsabilità contrattuale e responsabilità extracontrattuale*, in *Trattato della responsabilità contrattuale* diretto da VISINTINI, I, Torino, 2009
- GIORGIANI, *L'inadempimento (Corso di diritto civile)*, 3^a ed., Milano, 1975
- GIRINO, *Le pretese dello stipulante contro il promittente*, in *Foro pad.*, 1970, I
- GLASS, *Freight Forwarding*, in *Contracts for the Carriage of Goods by Land, Sea and Air*, London, 1993

- GNANI, *La responsabilità solidale — Art. 2055*, in questo *Commentario*, Milano, 2005
- GOLDSCHMIDT, *Handbuch des Handelsrechtes*, I, Erlangen-Stuttgart, 1879
- GOLDSCHMIDT, *Storia del diritto marittimo mediterraneo*, Torino, 1915
- GONNELLI-MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, in *Enc. dir.*, XLIV, Milano, 1992
- GORTON, *The Concept of Common Carrier in Anglo-american Law*, Gotheborg, 1971
- GRAZIUSO, *La vendita di pacchetti turistici*, Milano, 2013
- GRECO-COTTINO, *Della vendita*, in *Commentario cod. civ.* a cura di SCIALOJA-BRANCA, Bologna-Roma, 1962
- GRIGOLI, *Il trasporto*, in *Trattato dir. priv.* diretto da RESCIGNO, 11***, Torino, 1984
- GRIGOLI, *Il trasporto: evoluzione normativa e sistematica*, in *Giust. civ.*, 1980
- GRIGOLI, *Sulla configurazione giuridica del destinatario delle merci trasportate*, in *Giust. civ.*, 1980
- HILL, *Carriage of Goods by Road to the Continent*, in *Eur. Transp. Law*, 1997
- HILL, *Freight Forwarders*, London, 1972
- HILL-MESSENT, *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, 2^a ed., London-New York-Hamburg-Hong Kong, 1995
- IACUANIELLO BRUGGI-PAOLUCCI, *Il contratto di trasporto*, in *Giur. sist. dir. civ. comm.*, fondata da BIGIAVI, Torino, 1979
- IANNUZZI, *Del trasporto — Art. 1678-1702*, in *Commentario cod. civ.* a cura di SCIALOJA-BRANCA, 2^a ed., Bologna-Roma, 1970
- IANNUZZI, *Sul momento della riconsegna nel contratto di trasporto*, in *Riv. dir. nav.*, 1950
- IRTI, *Le leggi speciali tra teoria e storia*, in IRTI, *L'età della decodificazione*, 4^a ed., Milano, 1999
- IVALDI, *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, Milano, 1990
- IVALDI, *L'adattamento al diritto internazionale*, in CARBONE-LUZZATTO-SANTA MARIA (cur.), *Istituzioni di diritto internazionale*, 3^a ed., Torino, 2006
- IVALDI, *La posizione della CEDU e della giurisprudenza di Strasburgo nel sistema interno di tutela dei diritti*, in CARBONE-QUEIROLO (cur.), *Diritto di famiglia e Unione Europea*, Torino, 2008
- JACKSON, *Conflict of Conventions*, in *Multimodal Transport the UN Convention, Papers of a One Day Seminar, Southampton University*, 12 september 1980 (inedito)
- JOSSEERAND, *Les transports*, 2^a ed., Paris, 1926
- KAHN FREUND, *The Law of Carriage by Inland Transport*, 4^a ed., London, 1965
- KELLER-MORANDI, *Package Travel and Assisted Travel Arrangements: the proposal for a new directive in the light of a possible full harmonisation approach*, in *Dir. turismo*, 2014
- LA MATTINA, *Decision Making and Maritime Law: The Role of the Lex Maritima*, in *Dir. mar.*, 2016
- LA MATTINA, *Il contratto di trasporto e il codice civile: premesse per un'analisi sistematica*, in *Dir. trasp.*, 2015

- LA MATTINA, *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in *Dir. mar.*, 2012
- LA MATTINA, *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*”, in *Dir. mar.*, 2006
- LA MATTINA, *Il trasporto multimodale e le Regole di Rotterdam*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, Genova, 2010
- LA MATTINA, *Il trasporto multimodale nei leading cases italiani e stranieri*, in *Dir. mar.*, 2007
- LA MATTINA, *L’arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, Milano, 2012
- LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale: profili ricostruttivi e de iure condendo*, in *Dir. mar.*, 2005
- 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
- LA MATTINA, *Trasporto di merci “sensibili” e responsabilità del vettore nella CMR*, in *Dir. mar.*, 2005
- LA MATTINA-SCHIANO DI PEPE, *Il trasporto su strada: profili generali*, in ROPPO-BENEDETTI, *Trattato dei contratti*, IV, *Opere e servizi*, Milano, 2014
- LAMBO, *Obblighi di protezione*, Padova, 2007
- LAMBO, *Responsabilità civile e obblighi di protezione*, in *Danno e resp.*, 2008
- LA TORRE, *Il trasporto come fatto e come contratto. Una ricognizione di problemi*, in *Dir. mar.*, 2016
- LA TORRE, *La definizione del contratto di trasporto*, Napoli, 2000
- LA TORRE, *Riflessioni sul contratto di rimorchio*, in *Studi in onore di Francesco Berlingieri*, Genova, 2010
- LEFEBVRE D’OVIDIO, *L’analogia prioritaria nel sistema delle fonti del diritto della navigazione*, in TULLIO-DEIANA, *Il cinquantenario del codice della navigazione*, Cagliari, 1993
- LEFEBVRE D’OVIDIO, *Noleggjo*, in *Riv. dir. nav.*, 1964, I
- LEFEBVRE D’OVIDIO-PESCATORE-TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, 9^a ed., Milano, 2000
- LEFEBVRE D’OVIDIO-PESCATORE-TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, 13^a ed., Milano, 2013
- LIBERTINI, *Diritto civile e diritto commerciale. Il metodo del diritto commerciale in Italia*, in *Riv. soc.*, 2013
- LIBONATI, *Titoli impropri e documenti di legittimazione*, in *Nvss. dig. it.*, XIX, Torino, 1973
- LOFFREDA, *In merito all’attività di cooperazione del mittente nel corso dell’esecuzione del trasporto*, in *Dir. trasp.*, 1992
- LOPEZ DE GONZALO, *Il concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale nelle Hague-Visby Rules e nelle altre convenzioni di diritto uniforme dei trasporti*, in *Dir. mar.*, 1986
- LOPEZ DE GONZALO, *L’obbligazione di consegna nella vendita marittima*, Milano, 1997

- LOPEZ DE GONZALO, *La liberalizzazione dell'autotrasporto in Italia: dal sistema delle tariffe a forcilla alla liberalizzazione regolata*, in *Dir. mar.*, 2006
- LOPEZ DE GONZALO, *La nuova direttiva sui pacchetti turistici e la normativa internazionale e comunitaria in tema di trasporto di persone*, in *Dir. mar.*, 2016
- LOPEZ DE GONZALO, *Parametri oggettivi e soggettivi per la determinazione del danno risarcibile nel trasporto marittimo di cose*, in *Dir. mar.*, 2000
- LOPEZ DE GONZALO, *Spunti di riflessione in tema di appalto di servizi di trasporto*, in *Dir. mar.*, 2016
- LORDI, *Istituzioni di diritto commerciale*, Padova, 1943
- LUMINOSO, *La vendita*, Milano, 2014
- MAJELLO, *Custodia e deposito*, Napoli, 1958
- MAJELLO, *L'interesse dello stipulante nel contratto a favore di terzi*, Napoli, 1962
- MAJELLO, voce *Contratto a favore del terzo*, in *Dig. IV — Disc. priv.*, IV, Torino, 1989
- MALINTOPPI, *Diritto uniforme e diritto internazionale privato in materia di trasporto*, Milano, 1955
- MALINTOPPI, *Les rapports entre droit uniforme et droit international privé*, in *Recueil des Cours*, 1965, III
- MALINTOPPI, *Natura delle norme di applicazione di diritto uniforme e loro rapporti con le norme di diritto internazionale privato*, in *Dir. mar.*, 1961
- MALINTOPPI, *Sul rapporto fra l'art. 10 c. nav. e l'art. 10 della Convenzione di Bruxelles relativa alla polizza di carico*, in *Riv. dir. int.*, 1958
- 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)
- MANKABADY, *Some thoughts on transport law*, in *Études offertes à René Rodière*, Paris, 1981
- MANTOVANI, *Diritto penale — Parte generale*, 10^a ed., Padova, 2017
- MARONGIU BONAIUTI, *La disciplina giuridica dei contratti di fornitura di servizi di logistica integrata*, in *Dir. comm. int.*, 2002
- MARTORANO, *Lineamenti generali dei titoli di credito e titoli cambiari*, Napoli, 1979
- MARTORANO, *Titoli di credito*, Milano, 1997
- MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, Padova, 1994
- MASUTTI, *Ancora sull'applicabilità dell'art. 1698 cod. civ. all'azione da ritardo*, in *Dir. trasp.*, 1992
- MASUTTI, *In merito alla attività di cooperazione del mittente nel corso dell'esecuzione del trasporto*, in *Dir. trasp.*, 1993
- MASUTTI, *Osservazioni circa l'applicabilità dell'art. 1698 cod. civ. all'azione da ritardo*, in *Dir. trasp.*, 1990
- MAZZONI, *Le fonti del diritto commerciale tra memorie storiche e scenari futuri*, in *Riv. soc.*, 2001
- MAZZONI-SILINGARDI, *Gli usi in materia di trasporto*, Torino, 1993
- Mc GREGOR, *On Damages*, 17^a ed., London, 2003

- MEDICA, *Autotrasporto di merce su strada: il furto, la colpa grave e l'importanza di un'analisi approfondita della singola fattispecie concreta*, in *Dir. mar.*, 2011
- MENGGONI, *Obbligazioni di "risultato" e obbligazioni di "mezzi". (Studio critico)*, in *Riv. dir. comm.*, 1954
- MENGGONI, voce *Contratto nei rapporti col terzo*, in *Enc. dir.*, X, Milano, 1962
- MENGGONI, voce *Responsabilità contrattuale (dir. vig.)*, in *Enc. dir.*, XXXIX, Milano, 1988
- MENGOZZI, *Diritto uniforme e diritto internazionale privato*, in *Dir. mar.*, 1987
- MENICHINO, *Clausole di irresponsabilità contrattuale*, Milano, 2008
- MESSINEO, *Manuale di diritto civile e commerciale*, IV, Milano, 8^a ed., Milano, 1954
- MIRABELLI, *Dei singoli contratti. Il trasporto*, in *Commentario del Codice civile*, IV-3, Torino, 1961
- MOLFESE, *Il contratto di viaggio e le agenzie turistiche*, 2^a ed., Padova, 2006
- MONATERI, *Cumulo di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale. . Analisi comparata di un problema*, Padova, 1989
- MONTALENTI, *Il diritto commerciale dalla separazione dei codici alla globalizzazione*, in *Riv. trim. dir. e proc. civ.*, 2012
- MONTAS, *Le rapport du droit maritime au droit commun, entre simple particularisme et véritable autonomie*, in *Dr. mar. franç.*, 2008
- MONTEL, *Ancora in tema di responsabilità per trasporto terrestre a titolo di cortesia*, in *Foro pad.*, 1948
- MORANDI, *Alcune riflessioni sui rapporti tra contratto di viaggio e contratto di trasporto aereo*, in TRANQUILLI LEALI-ROSAFIO (cur.), *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria e uniforme*, Milano 2011
- MORANDI, *Le condizioni generali del trasporto ferroviario di persone e bagagli*, in *Riv. dir. nav.*, 2014
- MOSCARINI, *I negozi a favore del terzo*, Milano, 1970
- MOSCARINI, *Il contratto a favore di terzi — Artt. 1411-1413*, in questo *Commentario*, Milano, 1997
- MUNARI, *Il diritto comunitario antitrust nel commercio internazionale: il caso dei trasporti marittimi*, Padova, 1993
- MUNARI, *Il diritto comunitario dei trasporti*, Milano, 1996
- MURATORI, *Perdita delle cose trasportate, legittimazione all'azione e svalutazione monetaria*, in *Foro it.*, 1948
- MUSI, *Il trasporto con vettori successivi tra jus positum e jus in fieri*, in *Dir. mar.*, 2016
- MUSTILL, *Ships are different — or are they?*, in *Lloyd's Mar. Comm. Law Quart.*, 1993
- NATOLI, *L'attuazione del rapporto obbligatorio*, I, *Il comportamento del debitore*, Milano, 1974
- NATOLI, *L'attuazione del rapporto obbligatorio*, II, *Il comportamento del creditore*, Milano, 1984
- NAVARRETTA, *Il valore della persona nei diritti inviolabili e la sostanza dei danni non patrimoniali*, in *Foro it.*, 2009

- NIVARRA, *La disciplina della concorrenza. Il monopolio — Art. 2597*, in questo *Commentario*, Milano, 1992
- OPPO, *I contratti di durata*, in *Riv. dir. comm.*, 1943
- ORIONE, *L'attività logistica del vettore multimodale*, in RICCOMAGNO (cur.), *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna*, Torino, 1997
- OSTI, voce *Impossibilità sopravveniente*, in *Nvss. dig. it.*, VIII, Torino, 1962
- PACCHIONI, *I contratti a favore dei terzi*, 3^a ed., Padova, 1933
- PALMIERI, *La rifondazione del danno non patrimoniale, all'insegna della tipicità dell'interesse leso (con qualche attenuazione) e dell'unitarietà*, in *Foro it.*, 2009
- PAOLUCCI, *Il trasporto di persone*, 2^a ed., Torino, 1999
- PARDOLESI-SIMONE, *Danno esistenziale (e sistema fragile): "die hard"*, in *Foro it.*, 2009
- PAVONE LA ROSA, *Studi sulla polizza di carico*, Milano, 1958
- PAVONE LA ROSA, voce *Polizza di carico*, in *Enc. dir.*, XXXIV, Milano, 1985
- PELLEGRINO, *Studio sulla limitazione del debito del vettore terrestre di merci*, Messina, 1994
- PELLIZZI, *Nuove vedute sui titoli causali ed in particolare sulla polizza di carico*, in *Studi sui titoli di credito*, Padova, 1960
- PELLIZZI, *Principi di diritto cartolare*, Bologna, s.d., ma 1967
- PERETTI GRIVA, *Sul trasporto amichevole o di cortesia*, in *Riv. dir. comm.*, 1948
- PERRELLA, *Prime riflessioni sul nuovo limite al risarcimento dovuto dal vettore per perdita o avaria delle cose trasportate e sulla novella dell'art. 1696 c.c.*, in *Dir. mar.*, 2006
- PERSIANI, *Nota su determinati aspetti del contratto di trasporto di cose determinate con spedizione*, in *Dir. mar.*, 1965
- PESCATORE, *Diritto della navigazione e principi generali*, in *Foro it.*, 1994, V
- PEYREFITTE, *Le commissionaire de transport et les autres auxiliaires de transport en droit français*, in *Dalloz Sirey*, 1978
- PEYREFITTE, *Le régime juridique des transports combinés*, in *Eur. Transp. Law*, 1972
- PEYREFITTE, *Le transports mixtes rail-route*, Paris, 1960
- PIERGIOVANNI, *Rilettura della "spiegazione" del Libro del Consolato del Mare di L. M. Casaregis*, in *Atti del Convegno internazionale di studi storici di diritto marittimo medievale*, Napoli, 2005
- PIGNATELLI, *Le norme interposte*, in ROMBOLI (cur.), *L'accesso alla giustizia costituzionale: caratteri, limiti, prospettive di un modello*, Napoli, 2006
- PILLININI, *Le coperture assicurative "da magazzino a magazzino" nel trasporto multimodale*, in *Dir. trasp.*, 1996
- PILLININI, *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
- PINEUS, in CMI, *Documentation 1967 — Containers 3*, Doc. CR-17: International Subcommittee — Report October 1966
- PIPPA, *Responsabilità del vettore di cose ed azione dell'avente diritto*, in *Riv. giur. circ. e trasp.*, 2000

- PIROLA, *I contratti di "outsourcing" per i servizi logistici. I profili giuridici*, in *Foro pad.*, 1999
- POLACCO, *Le obbligazioni nel diritto civile italiano*, 2^a ed., Roma, 1915
- POLASTRI MENNI, *Trasporto ed appalto: problemi di qualificazione*, in *Trasporti*, 1983
- PONCIBÒ, *Contratti e danni non patrimoniali*, in CENDON (cur.), *Trattato dei nuovi danni*, IV, Milano, 2011
- PONZANELLI, *Il concorso di responsabilità: le esperienze italiana e francese a confronto*, in *Resp. civ. e prev.*, 1984
- PONZANELLI, *Le clausole di esonero dalla responsabilità civile*, Milano, 1984
- PONZANELLI, *Sezioni Unite: il "nuovo statuto" del danno non patrimoniale*, in *Foro it.*, 2009
- PORTALE, *Il diritto commerciale italiano alle soglie del XXI secolo*, in *Riv. soc.*, 2008
- PUGLIATTI, *Codice della navigazione e codice civile*, in *Riv. dir. nav.*, 1943-1948
- PUGLIATTI, *Responsabilità civile*, II, Milano, 1968
- PUPPIS, *Aspetti assicurativi del trasporto multimodale*, in *Boll. Assicurazioni Generali*, 1995
- PURCHASE, *Documents of Title to Goods*, London, 1931
- QUEIROLO-CELLERINO, *The discipline of maritime transport contracts under the Rome I and Brussels I Regulations: conflict of laws and jurisdictional issues*, in VASSILAKAKIS-NATOV-BALZAN (cur.), *Regulations Rome I and Rome II and Maritime Law*, Torino, 2013
- RACINE, *International multimodal transport — A legal labyrinth*, in *Dir. aereo*, 1982
- RAGUSA MAGGIORE, *La responsabilità del vettore come responsabilità d'impresa*, in *Vita not.*, 1984
- RAMBERG, *Is multimodal transport a contract sui generis also within the field of EU competition?*, RICCOMAGNO (cur.), *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna*, Torino, 1997
- RAMBERG, *The future of international unification of transport law*, in *Dir. mar.*, 2001
- RAMBERG, *The Law of Carriage of Goods: Attempts at Harmonization*, in *Eur. Transp. Law*, 1974
- RAVERA, *Trasporto multimodale: un preoccupante vuoto normativo*, in *Dir. mar.*, 2000
- REALE, *Il trasporto marittimo e aereo di cortesia: persistenza e attualità delle problematiche relative al regime di responsabilità*, in *Dir. traspt.*, 2017
- RESCIGNO (M.), *Titoli rappresentativi e circolazione delle merci*, Milano, 1992
- RESCIGNO, *Studi sull'accollo*, Milano, 1958
- RICHTER-HANNES, *Possibility and necessity of the unification of international transports law*, in *Études offertes à René Rodière*, Paris, 1981
- RIGHETTI, *Trasporto e deposito*, in *Dir. mar.*, 1991
- RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, t. 1, Milano, 1987
- RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, II, Milano, 1990
- RIGUZZI, *Appalto di servizi di trasporto e prescrizione*, in *Dir. traspt.*, 1998

- RIGUZZI, *I contratti speciali. Il contratto di trasporto*, in *Trattato di dir. priv.* diretto da BESSONE, XIV, 2^a ed., Torino, 2006
- RIGUZZI, *Il limite risarcitorio nel trasporto di merci su strada*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti — Profili sistematici e problematiche attuali*, Atti del Convegno di Modena, 2-3 aprile 1993, Milano, 1994
- RIGUZZI, *La nuova (ed ennesima) riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi*, in *Dir. trasp.*, 2015
- RIGUZZI, *La responsabilità limitata del vettore marittimo di merci*, Milano, 1993
- RIGUZZI, *L'istituto del limite del debito del vettore nel trasporto stradale di merci: prime riflessioni alla luce della recente l. 27 maggio 1993, n. 162*, in TURCO BULGHERINI (cur.), *Studi in onore di Antonio Lefebvre d'Ovidio*, Milano, 1995
- RIGUZZI, *Prime considerazioni sulla riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi introdotta dal d. lg. 21 novembre 2005, n. 286*, in *Dir. trasp.*, 2006
- RIGUZZI, *Ulteriori riflessioni in tema di autotrasporto di cose per conto di terzi*, *Dir. trasp.*, 2009
- RODIÈRE, *Affrètements et transports*, in *Traité général de droit maritime*, II, Paris, 1968
- RODIÈRE, *Étude sur la commission de transport*, in *Rev. trim. dr. com.*, 1957
- RODOTÀ, *Le fonti d'integrazione del contratto*, Milano 1969
- RODOTÀ, voce *Diligenza (diritto civile)*, in *Enc. dir.*, XII, Milano, 1964
- ROMANELLI, *Diritto aereo, diritto della navigazione e diritto dei trasporti*, in *Riv. trim. dir. e proc. civ.*, 1975
- ROMANELLI, *I trasporti aerei ed i trasporti terrestri in relazione alla Convenzione del 1980 sulla legge applicabile*, in AA.VV., *Verso una disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti*, Padova, 1983
- ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone. Nozione e disciplina*, Padova, 1966
- ROMANELLI, *Il trasporto*, in *Dir. mar.*, 1983
- ROMANELLI, *Principi comuni nelle convenzioni internazionali in tema di trasporto*, in *Dir. mar.*, 1999
- ROMANELLI, *Profilo del noleggio*, Milano, 1979
- ROMANELLI, *Riflessioni in tema di trasporto combinato e di auspicabili sviluppi della disciplina del trasporto*, in *Dir. mar.*, 1973
- ROMANELLI, *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul diritto dei trasporti*, in *Dir. mar.*, 1993
- ROMANELLI-SILINGARDI, voce *Trasporto. I) Terrestre*, in *Enc. giur. Treccani*, XXXI, Roma, 1994
- ROMANO, *Frammenti di un dizionario giuridico*, Milano, 1953
- ROPPPO, *Commento alla Convenzione internazionale relativa al contratto di viaggio (CCV)*, in NLCC, 1978
- ROPPPO, *Responsabilità oggettiva e funzione deterrente*, in *Riv. dir. priv.*, 2012
- ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose. Riflessioni sul nuovo regime legale*, Milano, 2007
- ROSAFIO, *In tema di legittimazione all'azione contrattuale nel trasporto di cose*, in *Dir. trasp.*, 1997

- ROSAFIO, *L'azione extracontrattuale*, in TULLIO, *La nuova disciplina del trasporto aereo*, Napoli, 2006
- ROSAFIO, *Studi sul contratto di noleggio*, Roma, 2008
- ROSSELLO, *Il "danno da vacanza rovinata" dopo le Sezioni Unite del 2008 sul nuovo statuto del danno non patrimoniale*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, Genova, 2010
- ROSSELLO, *Il danno evitabile. La misura della responsabilità tra diligenza ed efficienza*, Padova, 1990
- ROSSELLO, *La rapina ricade entro il rischio di impresa del vettore. In base alle circostanze concrete, essa può integrare la colpa grave del vettore, tale da escludere il beneficio del limite di responsabilità*, in *Dir. mar.*, 2014
- ROSSELLO, *Orientamenti sul concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Dir. mar.*, 1986
- ROSSI, *Dalla Compagnia delle Indie al Sarbanes-Oxley Act*, in *Riv. soc.*, 2006
- RUBINO, *L'appalto*, in *Tratt. Vassalli*, Torino, 1980
- RUBINO, *La compravendita*, rist. 2^a ed., Milano, 1971
- RUBINO-IUDICA, *Dell'appalto*, in SCIALOJA-BRANCA, *Commentario cod. civ.* a cura di GALGANO, Bologna-Roma, 2007
- RUSSO, *Ancora sulla perdurante efficacia nell'ordinamento italiano della convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico*, in *Riv. dir. nav.*, 1963
- RUSSO, *Causalità e astrattezza dei titoli rappresentativi del trasporto*, in *Riv. dir. nav.*, 1951
- RUSSO-FRATTASI, *La logistica nei trasporti*, in BOARIO-DE MARTINI-DI MEO-GROS PIETRO, *Manuale di logistica*, III, Torino, 1992
- SACCO, *Concorso delle azioni contrattuale ed extracontrattuale*, in VISINTINI (cur.), *Risarcimento del danno contrattuale ed extracontrattuale*, Milano, 1984
- SALERNO, *Sub art. 1689*, in *Commentario del codice civile* diretto da GABRIELLI, Torino, 2011
- SALVI, *La responsabilità civile*, Milano, 2005
- SANA-CHAILLÉ DE NÉRÉ, *La loi applicable à la responsabilité du chargeur*, in *Dr. mar. franç.*, 2009
- SANTINI, *Il rifiuto del destinatario e la sua revoca nel contratto di trasporto*, in *Temi*, 1956
- SANTORO PASSARELLI, *Dottrine generali del diritto civile*, 9^a ed., Napoli, 1989
- SANTORO, *La responsabilità contrattuale*, Padova, 1992
- SAVATIER, *Traité de la responsabilité civile en droit français*, I, Paris, 1939
- SBISÀ, *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale: realtà contrapposte o convergenza di presupposti e di scopi?*, in *Resp. civ. e prev.*, 1977
- SCAPEL, *Le concept juridique d'amodalite*, in *Mer, terre, air... vers l'amodalite*, *Annales IMTM*, Marseilles, 2012
- SCERNI, *Il diritto internazionale marittimo ed aeronautico*, Padova, 1936
- SCHLESINGER, *Poteri unilaterali di modificazione ("ius variandi") del rapporto contrattuale*, in *Giur. comm.*, 1992
- SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943
- SCIALOJA, *La sistemazione scientifica del diritto marittimo*, in *Riv. dir. comm.*, 1928

- SCIALOJA, *Sistema del diritto della navigazione*, 2^a ed., Roma, 1929
- SCRUTTON, *On Charter-parties and Bill of Lading*, a cura di BOYD-EDER-BURROWS-FOXTON-BERRY-SMITH, 21^a ed., London, 2008
- SESTA, *La responsabilità del vettore terrestre: profili legislativi e dottrinali (1865-1882)*, in *Dir. mar.*, 1978
- SILINGARDI, *Contratto di trasporto e diritti del destinatario*, Milano, 1980
- SILINGARDI, *Esecuzione del contratto*, in SILINGARDI (cur.), *Il contratto di trasporto*, Milano, 1997
- SILINGARDI, *L'istituto del limite risarcitorio nella disciplina uniforme del trasporto di cose aereo, su strada e per ferrovia*, in *Dir. trasp.*, 1989
- SILINGARDI, *La disciplina uniforme del contratto di trasporto di cose su strada*, Torino, 1994
- SILINGARDI-LANA, *Il trasporto multimodale*, Roma, 1994
- SPADA, *Codice civile e diritto commerciale*, in *Riv. dir. civ.*, 2013, I
- SPASIANO, *Concorso fra azione contrattuale ed extracontrattuale*, in *Dir. mar.*, 1986
- SPASIANO, *Contratto di noleggio*, Milano, 1986
- SPASIANO, *I contratti di utilizzazione della nave: note per la revisione della disciplina attuale*, in *Giur. it.*, 1977, IV
- SPASIANO, *Il diritto della navigazione come sistema unitario ed autonomo*, in *Riv. dir. nav.*, 1963, I
- STANTON, *The Law and Practice of Sea Transport*, Glasgow, 1964
- STEEL, *Ships are different: the case of limitation of liability*, in *Lloyd's Mar. Comm. Law Quart.*, 1995
- STOLFI, *Appalto. Trasporto*, in *Trattato dir. civ.* diretto da GROSSO-SANTORO PASSARELLI, V, 4, Milano, 2^a ed., s.d., ma 1966
- STOLL, *Abschied von der Lehre von der positiven Vertragverletzung*, in *Arch. für die civ. Praxis*, CXXXVI, 1932
- STOLL, *Die Lehre von den Leistungsstörungen*, Tübingen, 1936
- STRADOLINI, *Il contratto di trasporto con risedizione*, in *Dir. e giur.*, 1974
- STROZZI, *Intervento*, in ZICCARDI CAPALDO (cur.), *Attuazione dei trattati internazionali e costituzione italiana. Una riforma prioritaria nell'era della Comunità globale*, Napoli, 2003
- STURLEY, *An overview of the latest developments in cargo liability law at the United States Supreme Court*, in *Dir. mar.*, 2005
- SWEIGERT-DROBNIG, *Einheitliches Kaufgesetz und internationales Privatrecht*, in *Rabel Zeitschrift*, 1965
- TARELLO, *L'interpretazione della legge*, Milano, 1980
- TESCIONE, *Il danno non patrimoniale da contratto*, Napoli, 2008
- TETLEY, *International Maritime and Admiralty Law*, Cowansville, 2002
- TETLEY, *Marine Cargo Claims*, 3^a ed., Cowansville, 2008
- TINCANI, *La natura del trasporto stradale di merci*, Milano, 2012
- TINCANI, *La responsabilità dell'organizzatore di viaggi nell'ultima disciplina nazionale*, in *Dir. turismo*, 2012
- TOMARCHIO, *Il danno non patrimoniale da inadempimento*, Napoli, 2009

- TONOLO, *Il contratto di trasporto nella Convenzione di Roma del 19 giugno 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, in *Dir. trasp.*, 1994
- TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel Regolamento Roma I*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2009
- TORRENTE, *L'impresa di navigazione. I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, Milano, 1964
- TORRESI, *Danno risarcibile in caso di perdita o di avaria della merce nel trasporto terrestre e marittimo di cose*, in *Dir. mar.*, 2010
- TRABUCCHI, *Le prestazioni dello spedizioniere e l'obbligazione di risultato*, in *Riv. dir. civ.*, 1982
- TRANQUILLI LEALI, *L. 24 dicembre 2003, n. 363: nuove prospettive in tema di trasporto a fune*, in *Giust. civ.*, 2007
- TREITEL-REYNOLDS, *Carver on bills of lading*, London, 2001
- TREVES, *Diritto internazionale. Problemi fondamentali*, Milano, 2005
- TRIMARCHI, *Causalità e danno*, Milano, 1967
- TRIMARCHI, *Il contratto. Inadempimento e rimedi*, Milano, 2010
- TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, Milano, 1961
- TRIMARCHI, *Sul significato economico dei criteri di responsabilità contrattuale*, in *Riv. trim. dir. e proc. civ.*, 1970
- TULLIO, *Dal diritto marittimo e aeronautico al diritto della navigazione e al diritto dei trasporti*, in *Dir. trasp.*, 2004
- TULLIO, *I contratti di charter party*, Padova, 1981
- TULLIO, *Il contract of affreightment*, Padova, 1991
- TULLIO, *Il contratto di noleggio*, Milano, 2006
- TULLIO, *Il diritto dei trasporti, questo sconosciuto*, in *Dir. trasp.*, 2015
- TULLIO, *Integrazione nel sistema dei trasporti: sistemi e sottosistemi*, in TULLIO, *Scritti inediti di diritto della navigazione*, Napoli, 2016
- TULLIO, *La prova liberatoria del vettore consistente nelle misure per evitare il danno*, in *Dir. trasp.*, 2014
- TULLIO, *L'obbligazione di protezione nel trasporto marittimo e aereo*, in *Dir. trasp.*, 2013
- TULLIO, *Responsabilità civile e diritto della navigazione*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, Genova, 2010
- TULLIO, *Una fattispecie improponibile: l'appalto di servizi di trasporto*, in *Dir. trasp.*, 1993
- TUO, *Alcune riflessioni sulla portata applicativa della CMR*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2004
- TUO, *Brevi riflessioni su un tema tornato d'attualità: la straight bill of lading è document of title?*, in *Dir. mar.*, 2005
- TURCO BULGHERINI, *Dalla direttiva 15 giugno 1990 n. 90/314/CEE al d.lgs. 6 settembre 2005 n. 206 (c.d. Nuovo Codice del Turismo)*, in RIGUZZI-ANTONINI (cur.), *Trasporti e turismo*, Torino, 2006
- TURCO BULGHERINI, *Il « ricupero » del diritto della navigazione (IUS/06)*, in *Dir. trasp.*, 2007

- TURCO BULGHERINI, *L'integrazione nel sistema dei trasporti: tendenze evolutive e servizi coinvolti. Aspetti della navigazione marittima ed aerea*, in XERRI, *Trasporti e globalizzazione: materiali per una ricerca*, Cagliari, 2004
- UBERTAZZI, *Il regolamento Roma I sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, Milano, 2008
- VALERI, *I trasporti cumulativi*, Milano, 1913
- VALERI, *Manuale di diritto commerciale*, rist. 2^a ed., Firenze, 1950
- VAN HECKE, *Principes et méthodes de solution de conflits de lois*, in *Recueil des Cours*, 1969, vol. 126
- VAN HOOYDONK, *Towards a worldwide restatement of the general principles of maritime law*, in *Journ. of Intern. Mar. Law*, 2014
- VAN OVEN, *Actio de recepto et actio locati*, in *Riv. dir. nav.*, 1956
- VASILE, *Il contratto di logistica: aspetti generali e particolari nella evoluzione della dottrina e nelle applicazioni operative*, in *Dir. Economia*, 2000
- VENDITTI, *Alcune osservazioni sulla responsabilità del vettore nel trasporto di persone*, in *Giur. it.*, 1955
- VERMIGLIO, *La specialità del diritto della navigazione nelle sentenze della corte costituzionale*, in *Dir. trasp.*, 1999
- VERNIZZI, *A proposito della legittimazione ad agire nei confronti del vettore nell'ambito della CMR*, in *Resp. civ. e prev.*, 2014
- VIGNATI (cur.), *Manuale di logistica*, Milano, 2002
- VILLA, *Danno e risarcimento contrattuale*, in *Trattato del contratto* diretto da ROPPO, V, *Rimedi-2*, Milano, 2006
- VISINTINI, *Inadempimento e mora del debitore*, in questo *Commentario*, 2^a ed., Milano, 2006
- VISINTINI, *La responsabilità contrattuale*, Napoli, 1979
- VISINTINI, *Trattato breve della responsabilità civile*, Padova, 2^a ed., 1999
- VISINTINI, voce *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Enc. giur. Treccani*, XXVII, Roma, 1991
- VISTOSO, *I titoli di trasporto e il regime delle eccezioni causali*, in *Dir. mar.*, 1953
- VITO, *Le implicazioni strategiche dell'integrazione logistica*, in *Econ. dir. terziario*, 1995
- VITTA, *International Conventions and National Conflict Systems*, in *Recueil des Cours*, 1969
- VIVANTE, *Trattato di diritto commerciale*, III, *Le cose*, 5^a ed., Milano, 1924
- VIVANTE, *Trattato di diritto commerciale*, IV, *Le obbligazioni*, 5^a ed., Milano, 1926
- VLACIC, *Monetary Limitations of Liability — For how long?*, in *Dir. mar.*, 2006
- WIESBAUER, *Les conventions de transport multimodal et de transport unimodal entrent-elles en conflit?*, in *B. Tr. intern. ch. fer.*, 1980
- XERRI, *Il trasporto nel diritto marittimo, nel diritto della navigazione, nel diritto dei trasporti e sua evoluzione verso l'integrazione del sistema*, in XERRI, *Trasporti e globalizzazione: materiali per una ricerca*, Cagliari, 2004
- XERRI, *Trasporto marittimo tra decodificazione e disciplina comunitaria*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, Genova, 2010
- XERRI, voce *Noleggio di navi*, in *Nvss. dig. it. — App. V*, Torino, 1984

- ZAMPONE, *Il rischio dell'impossibilità della prestazione nel contratto di passaggio*, Napoli, 2008
- ZAMPONE, *La condotta temeraria e consapevole nel diritto uniforme dei trasporti — Ipotesi di illecito tra dolo e colpa*, Padova, 1999
- ZANARDI, *Gli sviluppi assicurativi nei trasporti multimodali: nuove polizze danni e responsabilità*, in *Dir. trasp.*, 1992
- ZUNARELLI, *Il diritto del mercato del trasporto*, in *Trattato di diritto commerciale e di diritto pubblico dell'economia* diretto da GALGANO, Padova, 2008
- ZUNARELLI, *La decadenza del vettore dal beneficio della limitazione della responsabilità*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti — Profili sistematici e problematiche attuali*, Atti del Convegno di Modena, 2-3 aprile 1993, Milano, 1994
- ZUNARELLI, *La nozione di vettore (contracting carrier ed actual carrier)*, Milano, 1987
- ZUNARELLI-ALVISI, *Del trasporto — Art. 1678-1702*, in SCIALOJA-BRANCA, *Commentario cod. civ.* a cura di GALGANO, Bologna-Roma, 2014
- ZUNARELLI-COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, Padova, 2009

INDICE ANALITICO

APPALTO:

— *v. Contratto di trasporto*

ARRIVO DELLE MERCI A DESTINAZIONE: 163 ss.

— e obbligo di avviso al destinatario: 166-167

ASSEGNI GRAVANTI LE COSE TRASPORTATE:

— *v. Riconsegna delle merci al destinatario; Vettore*

— pagamento quale onere per il destinatario: 187 ss.

— responsabilità del vettore per consegna delle merci in mancanza di riscossione degli assegni: 217 ss.

AUTOTRASPORTO:

— *v. Contratto di trasporto*

AVARIA DELLE MERCI:

— *v. Vettore*

BAGAGLIO:

— responsabilità del vettore per danni al bagaglio: 85

BUONA FEDE E CORRETTEZZA:

— e indicazioni che il mittente deve fornire al vettore: 126; 276

— e obblighi del vettore: 48

— ed esigibilità della prestazione richiesta al vettore: 48; 80; 238

— *v. Vettore*

CALO NATURALE: 273 ss.

— calcolo separato per ciascun collo: 274

CARICAZIONE DELLE MERCI: 253 ss.

CASO FORTUITO E PRESUNZIONI

CONVENZIONALI DI FORTUITO:

— *v. Vettore*

CLAUSOLE DI LIMITAZIONE DELLA (O DI ESONERO DALLA) RESPONSABILITÀ DEL VETTORE:

— *v. Vettore*

CODICE DELLA NAVIGAZIONE: 22 ss.

— rapporti con il diritto comune: 22 ss.

— specialità del diritto della navigazione: 25

— teoria dell'autonomia del diritto della navigazione: 23-25

CONSEGNA DELLE MERCI AL VETTORE: 124

CONTRATTO DI TRASPORTO:

— aereo: 29; 41

— con rispedizione: 307; 314 ss.

— — e con pre-spedizione: 309

— conclusione: 42; 76; 123

— — modalità nel contratto di trasporto di persone: 42; 76

— corrispettivo: 29

— con subtrasporto: 112; 310 ss.

— — e posizione del terzo destinatario quale beneficiario del contratto di trasporto: 175

— cumulativo: 111 ss.; 309; 316 ss.

— — "occasionale": 112; 317

— cumulato (o multiplo): 307-310

— di cortesia: 29; 111 ss.

— ferroviario: 29; 41-42

— forma: 40 ss.; 76

- gratuito: 29; 101 ss.
 - distinzione da altri istituti: 31 ss.
 - — contratto di appalto: 34-35
 - — e appalto di servizi di trasporto: 35
 - — contratto di lavoro dipendente: 30-31
 - — contratto di logistica: 33-34
 - — contratto di noleggio: 36-37
 - — — con conducente: 37
 - — — senza conducente: 37
 - — — e *charter parties*: 37
 - — contratto di rimorchio: 37-38
 - — — rimorchio-manovra: 37
 - — — rimorchio trasporto: 37-38
 - — contratto di risalita di impianti sciistici: 40
 - — contratto di spedizione: 31-32; 308
 - — contratto di viaggio e di fornitura di pacchetti turistici: 38-40
 - e *locatio operis*: 30
 - marittimo e per vie d'acqua: 29
 - multimodale: 53 ss.; 308
 - — Convenzione di Ginevra del 1980 sul trasporto internazionale multimodale di merci: 55-56
 - — e containerizzazione: 54
 - — e trasporto "accessorio": 55
 - — *FIATA Bill of Lading*: 64
 - — *Himalaya Clause*: 64
 - — *network liability system*: 57
 - — nozione: 54-55
 - — Rotterdam Rules (*United Nations Convention of Contracts for the International Carrying of Goods Wholly or Partly by Sea*, 2008): 59
 - — teoria dell'assorbimento: 56; 60
 - — UNCTAD/ICC Rules: 58
 - — *uniform liability system*: 56
 - — non comprende le comunicazioni telefoniche e telegrafiche: 29-30
 - — non comprende la conduzione di acqua e di energia elettrica: 29-30
 - oggetto: 47 ss.
 - — obbligazione di risultato: 47 ss.
 - onerosità: 29
 - postale: 29
 - prova: 76; 128; 134-135
 - quale contratto a favore di terzo: 173 ss.
 - quale delegazione di pagamento: 179; 183 ss.
 - stradale: 29; 284
 - e vendita delle merci trasportate: 203
- CONTRORDINE:
- v. *Diritti di contrordine*
- CREDITI DOVUTI PER IL TRASPORTO:
- v. *Riconsegna delle merci al destinatario; Vettore*
 - pagamento quale onere per il destinatario: 187 ss.
 - responsabilità del vettore per consegna delle merci in mancanza di riscossione dei crediti: 217 ss.
 - rappresentanza *ex lege* in capo all'ultimo vettore per la riscossione nel trasporto cumulativo: 316-317
- DEPOSITO LIBERATORIO: 155-156; 203
- DESTINATARIO:
- diritti nascenti dal contratto di trasporto: 187 ss.
 - e inadempimenti del vettore: 191 ss.
 - oneri per l'esercizio dei diritti nascenti dal contratto di trasporto: 187 ss.
 - pagamento dei crediti dovuti per il trasporto e degli assegni di cui le merci sono gravate: 187 ss.
 - quale terzo a favore del quale è stipulato il contratto di trasporto: 173 ss.
 - quale cessionario del contratto di trasporto: 179-180
 - quale cessionario dei diritti di credito di cui al contratto di trasporto: 179-180
 - quale terzo delegatario: 179
 - v. *Riconsegna delle merci al destinatario*
 - spettanza dei diritti nascenti dal contratto di trasporto: 151

- titolarità delle azioni nei confronti del vettore: 191 ss.
- DILIGENZA:
 - ed esecuzione degli obblighi del vettore: 48
- DIRITTI DI CONTRORDINE: 124; 143-144; 145 ss.
 - e passaggio delle merci nella disponibilità del destinatario: 151 ss.
 - esercizio condizionato all'esibizione del duplicato della lettera di vettura o della ricevuta di carico: 136; 151
 - obbligo del mittente di rimborso delle spese e di risarcimento dei danni in favore del vettore: 147 ss.
 - quale esercizio dello *ius variandi*: 145
 - quale ipotesi di recesso: 146 ss.
- DIRITTO DEI TRASPORTI: 29; 52 ss.
 - e principi comuni in tema di responsabilità del vettore: 52
 - e sistema dei trasporti internazionali: 53
- DIRITTO INTERNAZIONALE PRIVATO: 11 ss.
 - rapporti con il diritto uniforme: 12 ss.
 - Convenzione di Roma del 1980: 18
 - Regolamento "Roma I": 16 ss.
 - — legge applicabile al trasporto di cose: 19 ss.
 - — legge applicabile al trasporto di persone: 20 ss.
- DIRITTO UNIFORME DEI TRASPORTI: 12 ss.
 - prevalenza sul diritto interno: 12
 - rango costituzionale di "norma interposta": 15 ss.
 - ricorso analogico al diritto uniforme: 28
- DUPLICATO DELLA LETTERA DI VETTURA:
 - *v. Lettera di vettura*
- EVENTI ESONERATIVI DELLA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE;
 - v. Vettore*
- FONTI:
 - diritto materiale uniforme: 12 ss.
 - funzione delle norme del codice civile in materia di trasporto: 68
 - principi comuni in materia di trasporto: 52
 - rapporti tra codice civile e codice della navigazione: 22 ss.
 - rilievo delle fonti di origine internazionale: 12 ss.
- FREIGHT FORWARDER: 31
- HIMALAYA CLAUSE: 64
- IMPEDIMENTI E RITARDI
 - nell'esecuzione del trasporto: 154 ss.
 - — e richiesta di istruzioni al mittente: 155
 - — — conseguenze della mancata richiesta di istruzioni: 155-156
 - — — impossibilità/inesigibilità delle istruzioni: 155-156
 - — pagamento del nolo: 157
 - — rimborso delle spese: 157
 - — ritardo soverchio: 154
 - nella riconsegna:
 - — per irreperibilità del destinatario e rifiuto o ritardo nell'effettuazione della richiesta di riconsegna: 200
 - — per controversie successive alla richiesta di riconsegna e ritardi nella ricezione delle cose trasportate: 202 ss.
- IMPLIED TERMS: 249
- INCOTERMS: 166
- INTERESSATO AL CARICO:
 - significato dell'utilizzo dell'espressione: 238
- LETTERA DI VETTURA:
 - contenuto: 125 ss.
 - duplicato della lettera di vettura: 134 ss.
 - — e consegna della merce: 135; 168 ss.
 - — e inserimento della clausola all'ordine: 137-138; 207 ss.
 - — quale prova del contratto di trasporto: 134-135
 - — quale attestazione circa la consegna della merce: 135
 - — quale documento di legittimazione: 136

- — quale titolo di credito rappresentativo: 137; 207 ss.
- — — e vendita su documenti: 210
- esibizione al momento della consegna delle merci: 168 ss.
- indicazioni che devono essere fornite dal mittente al vettore: 125 ss.
- ricevuta del carico: 135 ss.
- — e consegna della merce: 136
- — e inserimento della clausola all'ordine: 137; 207 ss.
- — quale prova del contratto di trasporto: 134-135
- — quale attestazione circa la consegna della merce: 135-136
- — quale documento di legittimazione: 136
- — quale titolo di credito rappresentativo: 137; 207 ss.
- — — e vendita su documenti: 210
- LOGISTICA:
 - *v. Contratto di trasporto*
- MITTENTE:
 - *v. Diritti di contrordine*
 - documenti che il mittente deve fornire al vettore: 128 ss.
 - emissione della lettera di vettura: 127-128
 - indicazioni che il mittente deve fornire al vettore: 125 ss.
 - — e loro tempistica: 127
 - responsabilità nei confronti del vettore: 129 ss.
- PASSEGGERO:
 - obblighi di cooperazione del passeggero: 74-75
 - obblighi di protezione del passeggero da parte del vettore: 78; 82 ss.
 - quale parte debole del contratto di trasporto: 73 ss.
- PERDITA DELLE MERCI:
 - *v. Vettore*
- PORTO AFFRANCATO: 187-188; 316-317
- PORTO ASSEGNATO: 187-188
- PUBBLICI SERVIZI DI LINEA: 43 ss.
 - condizioni generali di trasporto: 44-45
 - mezzi ordinari dell'impresa: 45
 - nozione: 43
 - obbligo di contrarre del vettore: 45-47
 - pluralità di richieste di trasporto: 45 ss.
- RESPONSABILITÀ DEL MITTENTE: *v. Mittente*
- RESPONSABILITÀ DEL VETTORE:
 - *v. Vettore*
- RICEVUTA DEL CARICO:
 - *v. Lettera di vettura*
- RICONSEGNA DELLE MERCI AL DESTINATARIO:
 - avviso di arrivo: 166-167
 - — conseguenze del mancato avviso: 167
 - distinzione tra operazioni di “scarcicazione” e operazioni di “asportazione del carico”: 168
 - esibizione della lettera di vettura: 168 ss.
 - luogo di riconsegna: 166
 - modalità di riconsegna: 168
 - — e intervento delle società di *handling*: 168
 - pagamento dei crediti derivanti dal trasporto e degli assegni di cui le merci sono gravate: 187 ss.
 - responsabilità del vettore per consegna delle merci in mancanza di riscossione dei crediti del trasporto e degli assegni di cui le cose sono gravate: 217 ss.
 - — nel trasporto cumulativo: 316-317
 - restituzione del duplicato della lettera di vettura all'ordine o della ricevuta di carico all'ordine al vettore: 215
 - richiesta di riconsegna: 177
 - termine di resa: 167-168
 - titolarità delle azioni nei confronti del vettore: 191 ss.
 - *traditio*: 164
- SCARICAZIONE DELLE MERCI: 168; 254-255
- TERMINE DI RESA: 167-168
 - pluralità di termini parziali: 167-168

TRASPORTO:

- v. *Contratto di trasporto*
- non consentito: 106-107

VENDITA:

- v. *Contratto di trasporto*
- con clausola “contro assegno”: 188; 219-220

VENDITA LIBERATORIA: 155-156; 203

VETTORE:

- diligenza: 48
- esecuzione del trasporto in proprio: 30-31
- esecuzione del trasporto tramite un'organizzazione di impresa: 31
- multimodale: 32
- distinzione tra obbligazione di custodire e obbligazione di trasportare la merce: 236
- principi comuni in tema di responsabilità: 52
- responsabilità nel trasporto di persone: 77 SS.
- — concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale: 97-101
- — danno risarcibile: 93 ss.
- — — danno biologico: 97
- — — danno esistenziale: 95
- — — danno morale: 97
- — — danno patrimoniale: 94
- — — nuovo statuto del danno non patrimoniale: 95-96
- — limiti spazio temporali: 77
- — per danni alla persona del passeggero: 81 ss.
- — — assimilazione alla responsabilità per esercizio di attività pericolosa: 49; 84
- — — assunzione di rischio in capo al passeggero: 90
- — — clausole di limitazione della (o di esonero dalla) responsabilità: 92-93
- — — colpa presunta: 49 ss.; 84 ss.
- — — danno da causa ignota: 89
- — — e violazione degli obblighi di protezione del vettore: 78; 82 ss.

- — — limite spazio-temporale della responsabilità del vettore: 77
- — — prova liberatoria: 49; 81 ss.
- — — responsabilità oggettiva: 50
- — — responsabilità per rischio di impresa: 51; 91-92
- — per inadempimento o ritardo: 79-81
- responsabilità nel trasporto di cose: 235 ss.
- — per ritardo/inesecuzione del trasporto: 237 ss.
- — — e conseguenti perdite o avarie delle merci trasportate: 240
- — — e risarcibilità delle c.d. perdite economiche o “*economic losses*”: 240-242
- — per perdita o avaria delle merci: 242 SS.
- — — assimilazione alla responsabilità del *bailee* e dell'*insurer*: 249
- — — concorso tra azione contrattuale ed extracontrattuale: 289-291
- — — danno risarcibile: 277 ss.
- — — — danno emergente e lucro cessante: 279
- — — — dichiarazione di valore: 282
- — — — limite del debito del vettore: 282 ss.
- — — — — decadenza dal limite: 292 ss.
- — — — — inderogabilità del limite: 291-292
- — — — prezzo corrente delle merci nel luogo e nel tempo della riconsegna: 277 ss.
- — — ed esonero per mancato adempimento da parte del mittente ai propri obblighi di cooperazione: 130 ss.; 275 ss.
- — — estinzione dell'azione nei confronti del vettore: 260 ss.
- — — eventi esonerativi: 262 ss.
- — — — e calo naturale: 274-275
- — — — caso fortuito: 264 ss.

- — — — ed eventi naturali: 271-272
- — — — e *factum principis*: 271-272
- — — — e furto: 266 ss.
- — — — e incidenti stradali: 271
- — — — e rapina: 267 ss.
- — — — e trasporto di oggetti preziosi: 271
- — — — difetto di imballaggio: 277
- — — — presunzione circa l'assenza di vizi apparenti d'imballaggio: 277
- — — — fatto del destinatario: 276-277
- — — — fatto del mittente: 130 ss.; 275-277
- — — — natura e vizi delle merci: 273-275
- — — — presunzioni convenzionali di fortuito: 272-273
- — — — nesso di causalità con il danno: 262-264
- — — — *substantial factor*: 263
- — — — limite spazio-temporale della responsabilità del vettore: 253-255
- — — — principi del *receptum*: 242 ss.
- — — — prova dell'avaria o della perdita delle merci: 255 ss.
- — — — accertamento tecnico preventivo: 257
- — — — bollettini di peso: 259
- — — — certificati di avaria: 258-259
- — — — perizie stragiudiziali: 258
- — — — prova liberatoria: 50-51; 262 ss.
- — — — responsabilità oggettiva: 243 ss.
- — — — responsabilità per rischio di impresa: 51; 247
- — — — per mancato incasso dei crediti del trasporto e degli assegni di cui le merci sono gravate: 217 ss.; 316-317

€ 36,00

024202081

ISBN 978-88-14-22765-3



9 788814 227653

© Giuffrè Editore - Copia riservata all'autore