

s a g g i

ANDREA LA MATTINA

IL CONTRATTO DI TRASPORTO E IL CODICE CIVILE: PREMESSE PER UN'ANALISI SISTEMATICA

The aim of this paper is to point out some preliminary remarks on the provisions of the Italian Civil Code regarding the contract of carriage.

Firstly, the paper underlines the international dimension of the contract of carriage and the prevailing role of the uniform law in this field. Because of the relevance of the uniform law, the conflict of laws provisions are not crucial in this context as they are in other areas of the international commerce.

Secondly, the analysis is focused on the Italian sources of law regarding transport issues. In particular, it has been taken into consideration the relationship between the Italian Navigation Code and the Italian Civil Code. The position traditionally attributed to the Law of Navigation in the sense of «autonomy» in respect of the general law (and in respect of the provisions of the Italian Civil Code) is here reconsidered in terms of «specialty».

In this respect the paper finally analyses some general provisions of the Italian Civil Code regarding the contract of carriage, underlining their role as fundamental «background law» which is necessary not only to complete and clarify the regulation provided for by the Law of Navigation, but also to demonstrate the existence of a corpus of «common principles» which are the same for all modes of transport.

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. (segue) Specialità del diritto della navigazione e applicabilità al contratto di trasporto delle norme di diritto comune — 4. Il contratto di trasporto nel codice civile: alcuni appunti. (A) Nozione di contratto di trasporto e sua natura giuridica — 5. (segue) (B) Forma e conclusione del contratto di trasporto. Obbligo di contrarre nei pubblici servizi di linea — 6. (segue) (C) Oggetto dell'obbligo (di risultato) del vettore e principi generali in tema di re-

sponsabilità nel trasporto di persone e di cose — 7. Le norme del codice civile sul contratto di trasporto nella prospettiva del diritto dei trasporti.

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

In un ambito giuridico che aspira alla uniformità internazionale parrebbero non esservi problemi legati ai cosiddetti 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 dibattito, è possibile individuare due principali indirizzi interpretativi.

⁽¹⁾ La dottrina in materia è sterminata. In questa sede sia consentito limitarsi a rinviare, da ultimo, a ZUNARELLI-COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, Padova, 2009, 2 ss.; CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, *La disciplina contrattuale*, II ed., Milano, 2012, 46 ss.; LEFEBVRE D'OVIDIO-PESCATORE-TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, XIII ed., Milano, 2013, 32 ss.; e, con specifico riguardo al trasporto marittimo, CARBONE-SCHIANO DI PEPE, *Conflitti di sovranità e di leggi nei traffici marittimi tra diritto internazionale e diritto dell'Unione europea*, Torino, 2010, *passim*, cui adde XERRI, *Trasporto marittimo tra decodificazione e disciplina comunitaria*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, Genova, 2010, 1205 ss. e 1211 ss.

⁽²⁾ Cfr. App. Genova 30 giugno 1953, in *Dir. mar.* 1953, 432; App. Venezia 9 dicembre 1953, in *Dir. mar.* 1954, 619; Cass. 22 giugno 1954 n. 2153, in *Riv. dir. nav.* 1954, II, 141; Cass. 16 luglio 1954 n. 2539, in *Giust. civ.* 1955, I, 601; Cass. 22 giugno

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 ordina-

1961 n. 1505, in *Giust. civ.* 1961, I, 1109; Cass. 9 maggio 1983 n. 3146, in *Giur. it.* 1984, I, 1, 116; Pret. Roma 25 settembre 1997, in *Riv. giur. circ.* 1998, 538; Trib. Pavia 29 dicembre 1999, in *Corriere giur.* 2000, 932, con nota di FERRARI; Trib. Vigevano 12 luglio 2000, in *Giur. it.* 2001, 280, con nota di FERRARI.

(3) Cfr., senza alcuna pretesa di completezza, SCERNI, *Il diritto internazionale marittimo ed aeronautico*, Padova, 1936, 17-18; MALINTOPPI, *Diritto uniforme e diritto internazionale privato in materia di trasporto*, Milano, 1955, *passim*; 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, 456 ss.; MALINTOPPI, *Natura delle norme di applicazione di diritto uniforme e loro rapporti con le norme di diritto internazionale privato*, in *Dir. mar.* 1961, 601 ss.; RUSSO, *Ancora sulla perdurante efficacia nell'ordinamento italiano della convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico*, in *Riv. dir. nav.* 1963, I, 252; MALINTOPPI, *Les rapports entre droit uniforme et droit international privé*, in *Recueil des Cours* 1965, III, 25 ss.; SWEIGERT-DROBNIG, *Einheitliches Kaufgesetz und internationale Privatrecht*, in *Rabels Zeitschrift* 1965, 146 ss.; BAUER, *Les traités et les règles de droit international privé matériel*, in *Revue crit. de droit int. privé* 1966, 538; VITTA, *International Conventions and National Conflict Systems*, in *Recueil des Cours* 1969, I, 198 ss.; GIARDINA, *Le convenzioni internazionali di diritto uniforme nell'ordinamento interno*, in *Riv. dir. int.* 1973, 701 ss.; BARIATTI, *L'interpretazione delle convenzioni internazionali di diritto uniforme*, Padova, 1986, 20 ss.; MENGOZZI, *Diritto uniforme e diritto internazionale privato*, in *Dir. mar.* 1987, 478 ss.; IVALDI, *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, Milano, 1990, *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.; ALVAREZ RUBIO, *Derecho marítimo y derecho internacional privado*, Donostia-San Sebastian, 2000, *passim*; CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, II ed. (in collaborazione con LA MATTINA), Milano, 2010, 7 ss.

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

menti 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 (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 pre-

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

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

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

⁽⁸⁾ Così Cass. 22 giugno 1961 n. 1505, *cit.* Per ulteriori recenti affermazioni dei sopra richiamati principi cfr. — oltre ai casi citati da CARBONE (a cura di), *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.

vedibilità 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 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, cost., come modificato dall'art. 3 della l. cost. 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

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

⁽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; 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 (a cura di), *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 *Istituzioni di diritto internazionale* (a cura di CARBONE-LUZZATTO-SANTA MARIA), III ed., Torino, 2006, 137 e 156, cui *adde*, da ultimo, quanto affermato

il rango di «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 reg. (CE) n. 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 inerenti a obbligazioni

dalla stessa autrice in altra sede (IVALDI, *La posizione della CEDU e della giurisprudenza di Strasburgo nel sistema interno di tutela dei diritti*, in *Diritto di famiglia e Unione Europea*, a cura di CARBONE-QUEIROLO, 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 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. A. CASSESE, *Diritto internazionale. I lineamenti*, Bologna, 2003, 278; STROZZI, *Intervento*, in *Attuazione dei trattati internazionali e costituzione italiana. Una riforma prioritaria nell'era della Comunità globale* (a cura di ZICCARDI CAPALDO), Napoli, 2003, 107; (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 cosiddette «norme interposte» cfr. per tutti, da ultimo, PIGNATELLI, *Le norme interposte*, in *L'accesso alla giustizia costituzionale: caratteri, limiti, prospettive di un modello* (a cura di ROMBOLI), 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 *NLCC 2009*, 720; CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)* (a cura di BOSCHIERO), Torino, 2009, 364 ss.; FRANZINA, *Sub artt. 25 e 26*, in *NLCC 2009*, 936 ss.; TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel Regolamento Roma I*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.* 2009, 318 ss.

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 non sia *ex se* disciplinato da una norma di diritto materiale uniforme (ovvero sia

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

(19) In senso analogo cfr. per tutti BIAGIONI, *Sub art. 5*, cit., 720-721, ove, 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 *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 *Atti notarili. Diritto comunitario e internazionale, I, Diritto internazionale privato* (a cura di PREITE-GAZZANTI PUGLIESE DI COTRONE), Torino, 2011, 462-463.

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

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 tale 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 art. 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⁾ Cfr. ROMANELLI, *I trasporti aerei ed i trasporti terrestri in relazione alla Convenzione del 1980 sulla legge applicabile*, in *Verso una disciplina 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.

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 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 imbarcata. In particolare, a favore dell'impiego del luogo di destinazione della merce sono state invocate soprattutto alcune considerazioni pratiche. Ad esem-

⁽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 issue*, in *Regulations Rome I and Rome II and Maritime Law* (a cura di VASSILAKAKIS-NATOV-BALZAN), 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 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 stabilire se un trasporto deve essere considerato oggettivamente internazionale ai fini dell'applicazione ad esso della rilevante normativa di diritto uniforme.

pio, 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 cosiddette «grandi rischi» (31).

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

(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.

smi 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 del Paese 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 relativamente ai contratti di trasporto di passeggeri ⁽³⁴⁾. In particolare, quest'ultima disposizione prevede l'applicazione in via residuale della legge del Paese con cui il contratto presenta collegamenti manife-

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

⁽³³⁾ Cfr. già LA MATTINA, *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in *Dir. mar.* 2012, 798 ss., ove ulteriori riferimenti.

⁽³⁴⁾ La *clause échappatoire* trova un significativo corrispondente nel cosiddetto «*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.

stamente più stretti nella misura in cui — in difetto di *electio iuris* — la legge individuata attraverso i criteri di collegamento previsti dagli art. 5.1 e 5.2 del regolamento Roma I non evidenzia un nesso significativo con la fattispecie.

3. (segue). *Specialità del diritto della navigazione e applicabilità al contratto di trasporto delle norme di diritto comune* — Nella prospettiva dell'ordinamento italiano, il quadro delle fonti in materia di trasporto non può prescindere da una riflessione circa i rapporti tra diritto 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 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. 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.

È questa — in estrema sintesi — la teoria dell'autonomia del diritto della navigazione, nascente dall'idea che gli istituti di diritto marittimo (oltre che 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 — nel pensiero di Antonio Scialoja era sostanzialmente inidoneo ad essere regolato secondo i principi del diritto comune ⁽³⁵⁾.

⁽³⁵⁾ Le basi della teoria si rinvennero già in SCIALOJA, *La sistemazione scientifica del diritto marittimo*, in *Riv. dir. comm.* 1928, I, 1 ss., e trovano ulteriori sviluppi in SCIALOJA, *Sistema del diritto della navigazione*, II ed., Roma, 1929 e, successivamente

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 ai principi generali del diritto comune ⁽³⁶⁾.

A distanza di quasi un secolo dalla sua prima elaborazione appare pertanto possibile rileggere la teoria dell'autonomia del diritto della navigazione, intendendola forse 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 ⁽³⁷⁾.

alla codificazione, SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943. Dopo Scialoja hanno sostenuto l'autonomia del diritto della navigazione, tra gli altri, PUGLIATTI, *Codice della navigazione e codice civile*, in *Riv. dir. nav.* 1943-1948, I, 11 ss.; DOMINEDÒ, *Le fonti del diritto della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1950, I, 273 ss.; DOMINEDÒ, *Principi del diritto della navigazione*, I, Padova, 1957, 48 ss.; SPASIANO, *Il diritto della navigazione come sistema unitario ed autonomo*, in *Riv. dir. nav.* 1963, I, 293 ss.; GAETA, *Diritto della navigazione*, in *Enc. dir.* XII/1964, 1077 ss.; GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, Milano, 1965, 16 ss.; PESCATORE, *Diritto della navigazione e principi generali*, in *Foro it.* 1994, V, 434 ss.; VERMIGLIO, *La specialità del diritto della navigazione nelle sentenze della corte costituzionale*, in *Dir. trasp.* 1999, 781 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; ANTONINI, *L'autonomia del diritto della navigazione, banco di prova e fucina dell'ordinamento giuridico*, in *Dir. trasp.* 2007, 731 ss.; TURCO BULGHERINI, *Il «ricupero» del diritto della navigazione (IUS/06)*, in *Dir. trasp.* 2007, 461 ss.; ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, II ed., Milano, 2008, 1 ss.; ZUNARELLI-COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 28; LEFEBVRE D'OVIDIO-PESCATORE-TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 8 ss.; 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, 453 ss. In senso critico cfr. per tutti CARBONE, *La c.d. autonomia del diritto della navigazione: risultati e prospettive*, in *Dir. mar.* 1975, 40-46; CARBONE, *L'internazionalità e la specialità delle fonti del diritto della navigazione nel terzo millennio*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di Antonini), I, Milano, 2007, 15 ss., cui adde CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, I, *Infrastrutture e accesso al mercato*, II ed., Milano, 2011, 3 ss.

⁽³⁶⁾ Cfr. SCIALOJA, *Sistema*, cit., 24-25.

⁽³⁷⁾ 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.; PORTALE, *Il diritto commerciale italiano alle soglie del XXI secolo*, in *Riv. soc.* 2008, 1 ss.; LIBERTINI, *Diritto civile e diritto commerciale. Il metodo del diritto commerciale in Italia*, in *Riv. soc.* 2013, 1 ss. Sulla specialità del diritto commerciale e sul suo significato cfr., tra i contributi più recenti, MAZZONI, *Le fonti del diritto commerciale*

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 deve essere realizzata tenendo nel debito conto le esigenze ad esso tipiche ⁽³⁸⁾.

Quest'ultima prospettiva trova tra l'altro una significativa conferma a livello normativo nell'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 e per via d'aria [...] in quanto non siano derogate dal codice della navigazione e dalle leggi speciali». Come è stato correttamente sottolineato, questa disposizione esprime chiaramente la vocazione delle norme di diritto comune a disciplinare gli aspetti relativi ai trasporti (marittimi, aerei e per vie d'acqua) regolati dal codice della navigazione, condizionando peraltro l'operatività delle norme di diritto comune all'esistenza di disposizioni speciali previste da fonti di origine internazionale (ivi inclusa la cosiddetta *lex maritima*) ⁽³⁹⁾ 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. ⁽⁴⁰⁾.

Pertanto, il diritto comune e, segnatamente — per quanto interessa il presente lavoro — le norme del codice civile sul contratto di

tra memorie storiche e scenari futuri, in *Riv. soc.* 2001, 855 ss. e, da ultimo, 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.

⁽³⁸⁾ In questo senso cfr. CARBONE, *Specialità della disciplina del lavoro nautico, principi di diritto comune e contrattazione collettiva*, in *Dir. mar.* 1984, 496.

⁽³⁹⁾ La *lex maritima* è una parte «speciale» della *lex mercatoria* che riguarda i rapporti del commercio marittimo internazionale: cfr. LA MATTINA, *L'arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, Milano, 2012, 215 ss., ove ulteriori riferimenti, e, da ultimo, VAN HOOYDONK, *Towards a worldwide restatement of the general principles of maritime law*, in *Journ. of Intern. Mar. Law* 2014, 170 ss.

⁽⁴⁰⁾ Così, per tutti, CARBONE, *Il trasporto marittimo di cose nel sistema dei trasporti internazionali*, Milano, 1976, 54-56.

trasporto appaiono come strumento indispensabile all'interprete nella prospettiva di ricostruire la disciplina applicabile ai trasporti marittimi, aerei e per vie d'acqua. È in quest'ultimo senso che nel prosieguo della trattazione verranno brevemente esaminati alcuni profili relativi a tali norme.

4. *Il contratto di trasporto nel codice civile: alcuni appunti.* (A) *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 ⁽⁴¹⁾, il vettore si obbliga a trasferire persone o cose da un luogo a un altro. Tale nozione è applicabile ad ogni modalità di trasporto (marittimo e per acque interne, aereo, stradale, ferroviario e postale) ⁽⁴²⁾, a prescindere dal mezzo impiegato per effettuare la prestazione ⁽⁴³⁾, e consente di individuare una fattispecie unitaria del contratto di trasporto, indipendentemente dalla distinzione tra trasporto di persone e trasporto di cose ⁽⁴⁴⁾.

⁽⁴¹⁾ 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'art. 2054 ovvero, ancora, in caso di trasporto marittimo, dall'art. 414 c. nav.): 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.

⁽⁴²⁾ 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 telefono; la conduzione di acqua o di energia elettrica»: così CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, II ed., Padova, 2009, 411, nota 40.

⁽⁴³⁾ Così, da ultimo, ZUNARELLI-COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 200, cui *adde, ex multis*, FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, Roma, 1947, 69; ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1959, 10; ROMANELLI, *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul diritto dei trasporti*, in *Dir. traspr.* 1993, 297; 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*, in *Dir. traspr.* 1993, 7, secondo il quale la nozione di cui all'art. 1678 «si identificerebbe con il trasporto terrestre».

⁽⁴⁴⁾ Su tale aspetto cfr., *ex multis*, ASQUINI, *Trasporto (in genere)*, in *Noviss. dig. it.* XIX/1973, 565; GRIGOLI, *Il trasporto*, in *Trattato dir. priv.* (diretto da Rescigno), 11,

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⁽⁴⁵⁾. 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)⁽⁴⁶⁾.

Al riguardo, occorre peraltro evidenziare che, nella 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 — come vedremo — assume una significativa rilevanza nella interpretazione dei principi in tema di responsabilità del vettore⁽⁴⁷⁾.

5. (segue). (B) *Forma e conclusione del contratto di trasporto. Obbligo di contrarre nei pubblici servizi di linea* — Le disposizioni del codice civile relative al contratto di trasporto non prevedono che

Torino, 1984; GONNELLI-MIRABELLI, *Trasporto (contratto di): Diritto privato*, in *Enc. dir.* XLIV/1992, 1154 ss.; PAOLUCCI, *Il trasporto di persone*, II ed., Torino, 1999; LA TORRE, *La definizione del contratto di trasporto*, cit.; RIGUZZI, *I contratti speciali. Il contratto di trasporto*, 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, *Artt. 1678-1702, Trasporto*, in *Commentario cod. civ.* (a cura di Scialoja-Branca), Bologna-Roma, 2014, *passim*.

⁽⁴⁵⁾ Così, per tutti, ASQUINI, *Trasporto (in genere)*, cit., 566.

⁽⁴⁶⁾ Così, ancora, ASQUINI, *Trasporto (in genere)*, *loc. cit.* Si noti peraltro che determinati tipi di trasporto possono esercitati esclusivamente da vettori in possesso di specifici requisiti inerenti alla propria organizzazione imprenditoriale ovvero che abbiano conseguito autorizzazioni che presuppongono comunque una adeguata organizzazione imprenditoriale: sul punto cfr. da ultimo ZUNARELLI-COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 202.

⁽⁴⁷⁾ Cfr. BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, cit., 55 ss., cui *adde* le considerazioni svolte *infra*, § 6.

tale contratto debba soddisfare particolari *requisiti di forma*, né *ad substantiam*, né *ad probationem*. Vincoli di forma sono invece previsti dalla normativa speciale ⁽⁴⁸⁾.

⁽⁴⁸⁾ 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 (cfr. per tutti ANTONINI, *Natura giuridica della polizza di carico e regime delle riserve*, in *Dir. trasp.* 2013, 391 ss., spec. 394-397). 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» (cfr. 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» (cfr. art. 3.3 della Convenzione): al riguardo cfr. per tutti BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001. 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 si prevede invece la forma scritta *ad substantiam* (cfr. 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», nonché art. 7 e 10.1 delle Condizioni generali di contratto per il trasporto delle merci per ferrovia di Trenitalia): cfr. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 622, nota 2. Quanto, infine, all'*autotrasporto*, l'art. 6.1 del d.lg. 21 novembre 2005 n. 286, pur non stabilendo requisiti di carattere formale del contratto, si limita a sottolineare una «preferenza del legislatore per la forma scritta» (CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, cit., 213, nota 3), 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» (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).

Il contratto di trasporto è un *contratto consensuale*, il quale 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. Tale principio vale oggi anche con riferimento al trasporto ferroviario di merci ⁽⁴⁹⁾, che in passato era invece configurato come un contratto reale ⁽⁵⁰⁾.

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*. Tale norma prevede infatti l'obbligo del vettore che esercita attività di trasporto nell'ambito di servizi di linea «per concessione amministrativa» di «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» (comma 1), precisando altresì che i «trasporti devono eseguirsi secondo l'ordine delle richieste» e, «in caso di più richieste simultanee, deve essere preferita quella di percorso maggiore» (comma 2). L'enunciato normativo appena richiamato, al di là della apparente chiarezza, necessita alcune sintetiche precisazioni.

In primo luogo, pare utile definire la nozione di «trasporto pubblico di linea», che può essere mutuata dall'art. 1 della l. 10 aprile 1981 n. 151 ⁽⁵¹⁾, 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 ri-

⁽⁴⁹⁾ 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.

⁽⁵⁰⁾ Cfr., nella disciplina interna, gli art. 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*, Bologna-Roma, 1970, 13-14.

⁽⁵¹⁾ 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.

sulta 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 ⁽⁵²⁾.

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 concessione amministrativa, ma deve essere esteso a tutti i trasporti esercitati sulla base di un accordo con la pubblica amministrazione che preveda obblighi di servizio pubblico in capo al vettore ⁽⁵³⁾. 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 cosiddetta «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 ⁽⁵⁴⁾.

In terzo luogo, infine, occorre precisare che l'obbligo del vettore di accettare le richieste di trasporto è sì limitato a quelle richieste «che siano compatibili con i mezzi ordinari dell'impresa», ma occorre tenere presente che 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 ⁽⁵⁵⁾.

6. (segue). (C) *Oggetto dell'obbligo (di risultato) del vettore e principi generali in tema di responsabilità nel trasporto di persone e di cose* — 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

⁽⁵²⁾ Così BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 499.

⁽⁵³⁾ Cfr. ancora BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 498-499.

⁽⁵⁴⁾ Cfr. CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, cit., 29.

⁽⁵⁵⁾ Cfr. W. D'ALESSIO, *Diritto dei trasporti*, Milano, 2003, 168.

il preciso risultato di trasportare le persone o 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 integre o non in orario). In altri termini, insomma, 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) ⁽⁵⁶⁾.

In questo contesto, come è stato correttamente posto in rilievo, il criterio della diligenza (art. 1176 c.c.) nell'esecuzione del contratto, così come i criteri di correttezza (art. 1175 c.c.) e di buona fede (art. 1375 c.c.), non servono a determinare il contenuto degli obblighi del vettore, bensì 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 nel trasporto di cose ⁽⁵⁷⁾. 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 oggettiva *ex* art. 1175 e 1375 c.c., nella misura in cui egli non abbia osservato le regole di diligenza appropriate relativamente all'attività di trasporto ⁽⁵⁸⁾.

⁽⁵⁶⁾ Sul punto cfr. per tutti IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 1 ss.

⁽⁵⁷⁾ Così BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 721.

⁽⁵⁸⁾ *Contra* cfr. però VISINTINI, *Trattato breve della responsabilità civile*, Padova, II 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, II ed., Milano, 1980, 307 ss., ove ulteriori riferimenti conformi.

Regole specifiche sono peraltro fissate dal codice civile in relazione ad alcuni fondamentali aspetti della responsabilità del vettore nel trasporto di persone e di cose ⁽⁵⁹⁾.

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 ⁽⁶⁰⁾, 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 identica 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 ⁽⁶¹⁾ e dalla Convenzione di Ginevra del 1980 in materia di trasporto multimodale ⁽⁶²⁾.

Come ho avuto modo di precisare in altra sede, lo schema derivante da una simile 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 ⁽⁶³⁾. Non basta, invece, la dimostrazione da parte del vettore di aver adottato tutte le cautele compatibili «con i mezzi o risorse consentiti dalle dimensioni della propria

⁽⁵⁹⁾ Per un'esauritiva analisi dei principi in tema di responsabilità del vettore, anche con particolare riguardo al diritto uniforme, cfr. da ultimo TULLIO, *Responsabilità civile e diritto della navigazione*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, cit., 1076 ss.

⁽⁶⁰⁾ Su tale norma cfr. per tutti il sempre attuale lavoro di TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, Milano, 1961, spec. 275 ss.

⁽⁶¹⁾ In argomento cfr. per tutti CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., *passim* e, con specifico riferimento alle problematiche di diritto internazionale privato connesso all'entrata in vigore di tale convenzione, cfr. LA MATTINA, *Le prime applicazioni delle Regole di Amburgo*, cit., 597.

⁽⁶²⁾ Cfr. ancora 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.

⁽⁶³⁾ Nel senso che la responsabilità del vettore *ex art.* 1681 c.c. rientrebbe nello schema della responsabilità per colpa presunta v. per tutti CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, cit., 134, ove ulteriori riferimenti conformi. In generale, sulla responsabilità per colpa presunta v. per tutti FRANZONI, *Colpa presunta e responsabilità del debitore*, Padova, 1988, *passim*.

impresa»⁽⁶⁴⁾, 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⁽⁶⁵⁾.

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⁽⁶⁶⁾. 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 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⁽⁶⁷⁾. E ciò indipendentemente da ogni indagine

⁽⁶⁴⁾ Così CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, cit., 455.

⁽⁶⁵⁾ Cfr. ancora 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 TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, cit., 339; VISINTINI, *La responsabilità contrattuale*, cit., 289 ss.; ANELLI, *Caso fortuito e rischio di impresa nella responsabilità del vettore*, Milano, 1990, *passim*.

⁽⁶⁶⁾ In dottrina, qualificano come oggettiva la responsabilità del vettore per perdita o avaria delle merci ai sensi dell'art. 1693 c.c., *ex multis*, TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, cit., 340 ss.; RAGUSA MAGGIORE, *La responsabilità del vettore come responsabilità d'impresa*, in *Vita not.* 1984, I, 675 ss.; ANELLI, *Caso fortuito e rischio di impresa nella responsabilità del vettore*, cit., 157 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.

⁽⁶⁷⁾ 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*, loc. cit.

circa la eventuale inesigibilità della prestazione alla stregua dei principi di diligenza, correttezza e buona fede, i quali — come si è sopra sottolineato — rilevano in altri ambiti soltanto al fine di valutare la «colpa contrattuale» del vettore ⁽⁶⁸⁾.

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 di esigibilità della prestazione del vettore volti a 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 ⁽⁶⁹⁾ — 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 ⁽⁷⁰⁾.

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 ⁽⁷¹⁾.

Con riferimento a quest'ultimo aspetto, pare opportuno sottolineare l'esistenza di 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 pas-

⁽⁶⁸⁾ Cfr. il testo corrispondente alle note 57 e 58.

⁽⁶⁹⁾ Cfr. *retro*, nota 47.

⁽⁷⁰⁾ 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*, TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, cit., 339 ss.; G. FERRARINI, *La responsabilità del vettore nel diritto uniforme*, I, Genova, 1979; RAGUSA MAGGIORE, *La responsabilità del vettore come responsabilità d'impresa*, loc. cit.; ANELLI, *Caso fortuito e rischio di impresa nella responsabilità del vettore*, cit., *passim*; BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, cit., 49.

⁽⁷¹⁾ Sul punto cfr. ancora CARBONE, *Il trasporto marittimo di cose nel sistema dei trasporti internazionali*, loc. cit.

seggero 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 ⁽⁷²⁾.

7. *Le norme del codice civile sul contratto di trasporto nella prospettiva del diritto dei trasporti* — Il fenomeno da ultimo considerato ha permesso alla dottrina di esprimersi nel senso della individuazione di un vero e proprio sistema dei trasporti internazionali ⁽⁷³⁾, ove, al di là della diversità con cui sono caratterizzate le singole regole

⁽⁷²⁾ 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*, Milano, 1990, 43-44.

⁽⁷³⁾ Cfr. ROMANELLI, *Riflessioni in tema di trasporto combinato e di auspicabili sviluppi della disciplina del trasporto*, in *Dir. mar.* 1973, 243 ss.; ROMANELLI, *Diritto aereo, diritto della navigazione e diritto dei trasporti*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.* 1975, 1343 ss.; CARBONE, *Il trasporto marittimo nel sistema dei trasporti internazionali*, cit., 119; CARBONE, *La disciplina giuridica del traffico marittimo internazionale*, cit., 61 ss.; ROMANELLI, *Il trasporto*, in *Dir. mar.* 1983, 120 ss.; ROMANELLI, *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul diritto dei trasporti*, in *Dir. trasp.* 1993, 295 ss.; CASANOVA, *I limiti risarcitori nella prospettiva dell'unitarietà del trasporto*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti. Profili sistematici e problematiche attuali*, Milano, 1994, 59 ss.; CASANOVA, *Relazione di sintesi*, in *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna* (a cura di Riccomagno) Torino, 1997, 170; ROMANELLI, *Principi comuni nelle convenzioni internazionali in tema di trasporto*, in *Dir. mar.*, 1999, 197 ss. Nello stesso senso, già ASCARELLI (*Recensione*, 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 G. FERRARINI, *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 economica del fenomeno.

inerenti a ciascuna modalità di trasporto, esiste un *corpus* di principi comuni ai vari tipi di trasporto ⁽⁷⁴⁾.

In tale prospettiva è stato altresì evidenziato il superamento della tradizionale distinzione modale ⁽⁷⁵⁾: poiché «con i moderni sistemi di trasporto i rischi tendono ad equivalersi» ⁽⁷⁶⁾, non pare 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 ⁽⁷⁷⁾.

Sempre nel senso del 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 cosiddetto trasporto multimodale, a partire dagli anni '60 del secolo appena trascorso.

Il trasporto multimodale — nell'ambito del quale il vettore impiega due o più modalità di trasporto per effettuare la propria prestazione e dove le caratteristiche tecniche del mezzo impiegato perdo-

⁽⁷⁴⁾ Cfr. *retro*, nota 72 e testo corrispondente.

⁽⁷⁵⁾ 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* (in *Diritto aereo, diritto della navigazione e diritto dei trasporti*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 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 generale*, cit., 7), 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.

⁽⁷⁶⁾ Così CASANOVA, *I limiti risarcitori nella prospettiva dell'unitarietà del trasporto*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti*, cit., 59.

⁽⁷⁷⁾ 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.; MUNARI, *Il diritto comunitario dei trasporti*, Milano, 1996, 121 ss.

no quasi totalmente di rilievo nella logica contrattuale — evidenzia la necessità di un ripensamento generale della disciplina dei trasporti ⁽⁷⁸⁾.

Se infatti è certamente vero che — nell'assenza di una specifica regolamentazione relativa al trasporto multimodale — i giudici nazionali frequentemente decidono le controversie relative alla responsabilità del vettore multimodale sulla base del cosiddetto *network liability system* ⁽⁷⁹⁾, è altresì vero che tale soluzione desta notevoli perplessità, sia in quanto non consente di prevedere in base a quali regole di responsabilità il vettore deve rispondere finché non si saranno verificati i danni al carico, sia — soprattutto — in quanto nella maggior parte dei casi non è possibile identificare con esattezza la tratta ove si sono effettivamente verificati tali danni.

Il fenomeno del trasporto multimodale pare, pertanto, porsi come l'emblema della necessità di superare una visione unimodale e frammentata nella ricostruzione della disciplina del trasporto e ciò a favore di regole uniformi trasversali e valide per tutte le varie modalità di trasporto ⁽⁸⁰⁾. È così che ipotizzare una regolamentazione del trasporto multimodale basata sul cosiddetto *uniform liability system* (vale a dire su un modello di responsabilità del vettore uniforme per tutte le fasi del trasporto multimodale ed indipendente dal luogo di verifica del danno alla merce) non appare un mero auspicio, ma è una precisa esigenza del sistema dei trasporti internazionali e rappresenta la chiave di volta di una evoluzione che segna

⁽⁷⁸⁾ Cfr. LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale*, cit., 3 ss.; LA MATTINA, *Il trasporto multimodale come 'chiave di volta' del sistema dei trasporti internazionali: necessità di una disciplina uniforme*, in *Dir. mar.* 2006, 1105 ss.; LA MATTINA, *Il trasporto multimodale e le Regole di Rotterdam*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, cit., 643 ss.

⁽⁷⁹⁾ In base al *network liability system* il vettore risponde secondo le regole di responsabilità applicabili alla tratta di trasporto dove si è verificato il danno alla merce.

⁽⁸⁰⁾ 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».

la generale tendenza ad abbandonare una disciplina giuridica dei trasporti frazionata per singole modalità (diritto della navigazione marittima ed aerea, diritto del trasporto ferroviario, diritto del trasporto su gomma, ecc.) in favore di una ricostruzione unitaria del fenomeno in esame ⁽⁸¹⁾.

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 trasversali, applicabili — laddove non derogati dalla disciplina speciale — a tutti i tipi di trasporto. Tali norme *non solo* confermano la permeabilità del diritto dei trasporti (e, naturalmente, del diritto della navigazione) rispetto ai principi del diritto comune, all'uopo colmando le lacune lasciate aperte dalla disciplina speciale, *non solo* rappresentano un insostituibile *background* normativo fondamentale per ricostruire sistematicamente ed inquadrare correttamente il fenomeno trasportistico (cfr., ad esempio, le riflessioni di cui al § 6 relative alla ricostruzione dello schema della responsabilità vettoriale nel *genus* della responsabilità per rischio di impresa), *ma inoltre* confermano — 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.

⁽⁸¹⁾ Cfr. ROMANELLI, *Riflessioni in tema di trasporto combinato e di auspicabili sviluppi della disciplina del trasporto*, cit., 246.

