

## Commissione IX della Camera dei Deputati

### Indagine conoscitiva sulle prospettive della mobilità verso il 2030: dalla continuità territoriale all'effettività del diritto alla mobilità extraurbana

Audizione del 26 luglio 2023

PROF. ANDREA LA MATTINA  
Università degli Studi di Napoli Federico II  
Dipartimento di Giurisprudenza  
Cattedra di Diritto della Navigazione

Rivolgo in primo luogo il mio saluto all'Onorevole Presidente della Commissione ed agli Onorevoli componenti.

Mi soffermerò su alcuni aspetti di diritto della navigazione e dei trasporti che rientrano tra gli approfondimenti che la Commissione ha inteso svolgere nell'ambito della presente analisi conoscitiva. In particolare, svolgerò brevi osservazioni sui profili giuridici dell'intermodalità/multimodalità nel trasporto di merci <sup>(1)</sup>.

\* \* \*

#### I. DEFINIZIONE DI TRASPORTO INTERMODALE/MULTIMODALE E SUA RILEVANZA

Il trasporto intermodale/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, assumendo nei confronti dell'interessato alle merci la responsabilità dell'intero ciclo di trasporto.

Nell'attuale contesto economico, il trasporto intermodale ha assunto un rilievo preponderante: la maggior parte dei trasporti marittimi rappresentano infatti fasi di una più complessa operazione di trasporto intermodale e fenomeni di riequilibrio modale volti al progressivo spostamento del trasporto dalla gomma alle navi e alle ferrovie (come accade, ad esempio, con le c.d. "autostrade del mare") sono basati proprio sulla intermodalità. Non solo. Lo sviluppo dei retroporti e – più in generale – dei sistemi logistici complessi trova nella intermodalità una propria chiave di volta.

#### II. MANCANZA DI UNA DISCIPLINA INTERNAZIONALE SUL TRASPORTO INTERMODALE E POSSIBILI SOLUZIONI

Nonostante la sua rilevanza applicativa, il trasporto intermodale non è regolato in modo organico da alcuna convenzione di diritto materiale uniforme, non essendo mai entrata in vigore la Convenzione ONU sul trasporto internazionale multimodale di merci sottoscritta a Ginevra il 24 maggio 1980 ed essendo del tutto insufficienti a dare un quadro giuridico esaustivo le norme delle convenzioni sulle singole modalità di

---

<sup>(1)</sup> Per più ampie considerazioni sull'argomento della intermodalità/multimodalità sia consentito rinviare a LA MATTINA, *Del trasporto*, in *Il Codice Civile – Commentario*, fondato da SCHLESINGER e diretto da BUSNELLI, Milano, 2018, pp. 53-68, **Allegato 1**.

trasporto/mono-modali (marittimo, aereo, ferroviario, per vie d'acqua interne) che si occupano del fenomeno dell'intermodalità.

In assenza di regolamentazione uniforme, 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 intermodale, che è il tema centrale di ogni disciplina relativa al trasporto. 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 intermodale dalla disciplina (uniforme/nazionale) delle singole modalità di cui lo stesso trasporto intermodale è composto: è il caso della citata Convenzione di Ginevra sul trasporto internazionale intermodale di merci (mai entrata in vigore), degli accordi tra gli Stati del Mercosur e delle regolamentazioni nazionali previste dalla legislazione di alcuni Paesi;
  - (b) sulla *dipendenza* della regolamentazione del trasporto intermodale dalla disciplina (uniforme/nazionale) di una delle modalità di cui lo stesso trasporto intermodale è composto: questa soluzione implica che il trasporto intermodale 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 ha operato sino a oggi, ad esempio, la giurisprudenza italiana prevalente, applicando al trasporto intermodale la disciplina di cui agli artt. 1678 e ss. del codice civile);
- (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 intermodale 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.

E' intuitivamente preferibile che la responsabilità del vettore intermodale venga regolata secondo un regime "uniforme", ossia con una disciplina tendenzialmente completa e possibilmente autonoma rispetto a quella delle singole tratte mono-modali di cui è composto un determinato trasporto intermodale. Ciò soprattutto al fine di evitare i problemi che il regime "frammentato" crea con riguardo **(a)** ai danni e alle perdite "non localizzabili" (ossia non riferibili a una singola tratta del trasporto, il che si verifica nella maggior parte dei casi), **(b)** alle eventuali lacune normative lasciate aperte dalle disposizioni relative ai trasporti mono-modali, che dovessero applicarsi in relazione ad un danno "localizzabile" e **(c)** all'incertezza *ex ante* circa il regime di responsabilità

applicabile (e non determinabile finché non si è verificato il danno), con conseguente aumento della litigiosità tra le parti e dei costi assicurativi connessi al trasporto.

Il ricorso a un regime di responsabilità “uniforme” - pur condiviso dalla prevalente dottrina e auspicato anche dagli operatori del commercio internazionale - non ha peraltro trovato il favore dei legislatori nazionali, i quali non hanno mai ratificato la Convenzione di Ginevra del 1980 proprio in ragione del fatto che quest’ultima è basata su un regime “uniforme”, asseritamente in conflitto con l’ambito applicativo inderogabile delle convenzioni mono-modalità attualmente vigenti in materia di trasporti.

### III. L’ART. 1696, COMMA 3, DEL CODICE CIVILE: LA PRIMA DISCIPLINA ITALIANA SUL TRASPORTO INTERMODALE E I SUOI LIMITI

Al fine di rimediare (seppure parzialmente) a una così rilevante lacuna normativa e di dirimere i contrasti giurisprudenziali in materia, il d.l. n. 152/2021 ha introdotto il nuovo comma 3 dell’art. 1696 del codice civile <sup>(2)</sup>.

Tale norma si compone sostanzialmente di tre parti, che è opportuno esaminare nel dettaglio.

Prima parte. *L’incipit*, dove si vorrebbe fare riferimento al concetto della intermodalità/multimodalità (senza peraltro mai menzionare esplicitamente tale concetto), circoscrivendo l’ambito applicativo della previsione in esame al “*trasporto ... effettuato per il tramite di più mezzi vettoriali di natura diversa*”. In realtà, come si è sopra evidenziato, l’aspetto caratteristico della intermodalità/multimodalità non risiede tanto nell’impiego di mezzi vettoriali di natura diversa (che ben potrebbero dar luogo anche a un trasporto cumulativo o con rispedizione o a un trasporto cumulato o a un subtrasporto <sup>(3)</sup>), quanto nell’assunzione da parte di un unico vettore della responsabilità per l’intera operazione di trasporto che si articolerà con l’impiego di due o più modalità. La tecnica redazionale impiegata in questa norma non è pertanto precisa ed è potenzialmente ambigua nel definire l’ambito applicativo della fattispecie considerata.

Seconda parte. La norma delimita ulteriormente il proprio ambito applicativo (e, in particolare, l’ambito dei limiti risarcitori ivi previsti) alle fattispecie di responsabilità del vettore dove non sia possibile localizzare il momento e il luogo di verifica del danno (c.d. danno “non localizzato”). La tecnica redazionale impiegata non pone particolari problemi, fermo restando che – in negativo – si coglie la volontà del legislatore di seguire un approccio legato al c.d. regime “frammentato” (v. sopra § II, punto “ii”) per quanto riguarda la responsabilità del vettore intermodale, posto che – nei casi di danni “localizzati” (non esplicitamente regolati dalla norma in esame) – troverà applicazione il limite del debito previsto dalla disciplina interna o internazionale relativa

---

<sup>(2)</sup> L’art. 1696, comma 3, cod. civ. dispone: “*Nel caso in cui il trasporto sia effettuato per il tramite di più mezzi vettoriali di natura diversa e non sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificato il danno, il risarcimento dovuto dal vettore non può in ogni caso essere superiore a 1 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali e a 3 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti internazionali*”.

<sup>(3)</sup> Per una distinzione tra tali istituti sia consentito rinviare a LA MATTINA, *Del trasporto*, in *Il Codice Civile – Commentario*, fondato da SCHLESINGER e diretto da BUSNELLI, Milano, 2018, pp. 307 ss., ove ulteriori riferimenti in dottrina e giurisprudenza.

alla responsabilità del vettore nella specifica tratta del trasporto dove si è effettivamente verificato il danno.

Terza parte. La norma, infine, disciplina il limite risarcitorio del vettore intermodale, prevedendo in particolare che “*il risarcimento dovuto dal vettore non può in ogni caso essere superiore a 1 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali e a 3 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti internazionali*”. Al riguardo, si noti che il limite per i trasporti (multimodali) internazionali (3 Euro al chilogrammo) – diversamente da quanto previsto nella prassi contrattuale di settore – (**a**) non distingue tra trasporti multimodali “marittimi” e trasporti multimodali “non marittimi” e (**b**) non trova alcuna corrispondenza nei documenti di trasporto intermodale normalmente impiegati dagli operatori. E ciò fermo restando che, vista la esiguità dei predetti limiti (per trasporti “interni” e “internazionali”), è intuitivo ritenere che il vettore non sia incentivato ad adoperarsi per agevolare la localizzazione del danno, benché non si possa necessariamente trarre da ciò – in mancanza di altri elementi – un indice di “colpa grave”, tale da determinare la decadenza del vettore dal limite risarcitorio (come ritiene, ad esempio, altra parte della dottrina).

Fermo quanto sopra, si noti che l’intervento in tema di trasporto intermodale riguarda soltanto il limite del debito vettoriale, con la conseguenza che – allo stato – non è chiaro quale sia la disciplina applicabile agli altri aspetti della responsabilità del vettore intermodale, che non è oggetto di previsioni specifiche (che non constano né nel codice civile, né nel codice della navigazione, né nella normativa speciale). È ben vero che, alla luce della modifica dell’art. 1696 del codice civile appena illustrata, è ragionevole ritenere che il c.d. regime “frammentato” (v. sopra § II, punto “ii”) sia lo schema giuridico da seguire per individuare la disciplina giuridica applicabile a tutti gli altri aspetti della responsabilità del vettore intermodale (che dovranno pertanto essere integralmente disciplinati dalla corrispondente normativa internazionale o statale applicabile inderogabilmente alla singola tratta ove si è verificato il danno), prevedendo invece l’applicazione *de residuo* delle norme del codice civile in tema di contratto di trasporto soltanto per i casi (invero non infrequenti) di verifica di danni “non localizzati”. Ma è altresì vero che tale ricostruzione potrebbe dar luogo a dubbi interpretativi e a contenziosi, con aggravio di costi per le parti e inefficienze di sistema.

#### IV. BREVI RIFLESSIONI CONCLUSIVE

L’intermodalità rappresenta un fenomeno centrale per lo sviluppo della mobilità extraurbana delle merci e un fattore chiave per il riequilibrio modale e il progressivo spostamento del trasporto dalla gomma alle navi e alle ferrovie, con ricadute significative in tema di sostenibilità ambientale e delle reti di trasporto.

Alla luce di quanto sopra esposto e anche in considerazione della mancanza di una disciplina di diritto materiale uniforme in sede internazionale, potrebbe valutarsi da parte di codesta Commissione l’opportunità di proporre un intervento volto a disciplinare in modo organico il fenomeno dell’intermodalità, introducendo previsioni volte a regolare tutti gli aspetti della responsabilità del vettore intermodale attualmente non coperte da alcuna disposizione e superando i problemi di tecnica legislativa evidenziati in relazione al nuovo testo dell’art. 1696, comma 3, del codice civile, anche

tenendo in debita considerazione le soluzioni elaborate dalla prassi internazionale di settore.

Tale intervento – tra l’altro – potrebbe trovare la propria sede nel contesto di una possibile (e quantomai opportuna) revisione della parte marittima del codice della navigazione: sul punto sia consentito rinviare all’**Allegato 2**, e ivi, in particolare, alle considerazioni svolte in merito alla revisione del Libro III: v. testo corrispondente alla nota 10.

\* \* \*

### **Allegati**

1. Estratto da LA MATTINA, *Del trasporto*, in *Il Codice Civile – Commentario*, fondato da SCHLESINGER e diretto da BUSNELLI, Milano, 2018, pp. 53-68;
2. Appunti per la possibile revisione della parte marittima del Codice della Navigazione.

\* \* \*

# ALLEGATO 1

# Il Codice Civile

---

# Commentario

---

fondato da Piero Schlesinger  
diretto da Francesco D. Busnelli

Andrea La Mattina

## Del trasporto

Artt. 1678-1702



GIUFFRÈ EDITORE

## 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](http://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<sup>a</sup> 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](http://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](http://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](http://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](http://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](http://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.

## ALLEGATO 2

**APPUNTI PER LA POSSIBILE REVISIONE  
DELLA PARTE MARITTIMA DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE**

È stata condivisibilmente auspicata la revisione della parte marittima del codice della navigazione, così come avvenuto negli anni 2005 e 2006 per la parte aeronautica (<sup>2</sup>).

Azzardando, mi pare che tre “punti di partenza” per la revisione possano essere:

- (i) l’allineamento del codice ai principi costituzionali, alle norme delle convenzioni internazionali ratificate dall’Italia e di diritto UE in materia. E ciò *sia* attraverso la riscrittura “costituzionalmente orientata” di diverse norme del codice della navigazione, *sia* introducendo – sulla falsariga di quanto avvenuto per la revisione della parte aeronautica (<sup>3</sup>) – una serie di rinvii mobili alle convenzioni internazionali e alla normativa UE, i quali consentano un immediato adattamento del codice a eventuali sopravvenuti mutamenti di disciplina;
- (ii) la semplificazione delle procedure e l’aggiornamento agli sviluppi della digitalizzazione in modo tale da consentire una gestione amministrativa efficiente e volta a consentire alla bandiera italiana e ai porti italiani di essere competitivi sulla scena globale;
- (iii) il recupero all’interno del codice di settori ordinamentali/istituti fuoriusciti dallo stesso per effetto dell’entrata in vigore di leggi speciali (per tutti, l’ordinamento dei porti). Il che ha senso soprattutto perché si tratterebbe di un intervento volto a ridare organicità e coerenza alla materia, secondo quella “*strutturazione funzionale*” ben evidenziata da PESCATORE (<sup>4</sup>).

Volendo poi provare ad abbozzare – senza alcuna pretesa di completezza – alcuni appunti su singoli aspetti della possibile revisione che, tra l’altro, potrebbero essere incisi da un processo di “ricodificazione”, possiamo ipotizzare quanto segue.

**Disposizioni preliminari.**

Ferma la opportuna riformulazione dell’art. 1 in coerenza con quanto indicato sopra sub “i” e la necessità di intervenire sull’art. 2 tenendo conto della Convenzione di Montego Bay del 1982 (UNCLOS) e dei più recenti sviluppi del diritto del mare, dovrebbe essere altresì riformulato l’art. 4 per eliminare l’improprio riferimento al risalente (ma ormai abbandonato) principio secondo cui la nave sarebbe “territorio flottante” dello Stato (<sup>5</sup>), e ciò anche tenendo conto di quanto affermato in

---

(<sup>1</sup>) Professore Associato nell’Università di Napoli Federico II – Titolare della cattedra di Diritto della Navigazione.

(<sup>2</sup>) Cfr. da ultimo TURCO BULGHERINI, *Il contributo alla scienza giuridica della* Rivista del diritto della navigazione e il codice della navigazione a ottant’anni dalla sua entrata in vigore, in *Riv. dir. nav.*, 2022, p. XXXI ss.

(<sup>3</sup>) Cfr. ancora TURCO BULGHERINI, *La riforma del codice della navigazione – parte aerea*, in *Dir. prat. av. civ.*, 2006, p. 21 ss.

(<sup>4</sup>) Così PESCATORE, *Antonio Scialoja: il sistema e la codificazione del diritto della navigazione*, in *Foro it.*, 1985, V, c. 406.

(<sup>5</sup>) Tale principio è stato riconosciuto dalla Corte Internazionale di Giustizia nel caso “*Lotus*”: *S.S. Lotus (France v.*

proposito dalla Corte costituzionale <sup>(6)</sup>. Nelle successive norme di diritto internazionale privato dovrebbe poi essere ridimensionato il ruolo della legge della bandiera quale criterio di collegamento.

### **Libro I.**

In generale, la parte sull'ordinamento amministrativo della navigazione dovrebbe tutta essere oggetto di semplificazione e riordino.

La gestione del demanio dovrebbe essere completata da una disciplina specifica delle concessioni balneari e dalla ricodificazione della legislazione sui porti (inclusa ovviamente anche la parte sul lavoro portuale), che potrebbe con l'occasione, *da un lato*, essere ampliata per ricomprendere specificamente anche la regolazione dei terminali passeggeri e crociere e, *dall'altro*, essere modificata al fine di favorire – anche tramite il ricorso a strumenti di diritto privato - una più efficiente gestione delle funzioni di promozione, *marketing* e sviluppo dei compendi portuali.

Infine, la parte sul regime amministrativo delle navi dovrebbe essere completata con ulteriori semplificazioni relative al procedimento di dismissione della bandiera e con l'inserimento nel codice della (riformanda) disciplina sul registro internazionale, e ciò nella precipua ottica di incentivare la competitività della bandiera italiana. E ciò ferma restando la necessità che la disciplina sulla pubblicità navale dovrebbe essere ispirata alla semplificazione e alla digitalizzazione.

### **Libro II.**

La disciplina della costruzione delle navi dovrebbe essere aggiornata e resa maggiormente coerente alla prassi di settore e il registro delle navi in costruzione, così come tutti gli altri aspetti di pubblicità navale, dovrebbero essere organizzati telematicamente/digitalmente.

L'istituto della limitazione del debito dell'armatore dovrebbe essere ricodificato anche con riguardo alle navi di stazza uguale o superiore alle 300 tonnellate e in tale sede dovrebbero essere attuate nel nostro ordinamento – e con riguardo a tutte le navi – le previsioni della Convenzione LLMC.

La disciplina sulla società di armamento tra comproprietari (sostanzialmente inapplicata) dovrebbe essere abrogata.

La disciplina sul raccomandatario dovrebbe essere organicamente revisionata, anche ricodificando le previsioni di cui alla l. 4 aprile 1977, n. 135.

---

*Turkey*), 1927 P.C.I.J. (ser. A) No. 10 (Sept. 7), spec. at 64-65.

<sup>(6)</sup> Cfr. Corte Cost., 22 dicembre 1961, n. 67. La Corte, dando atto delle critiche al principio del “territorio flottante” e alla assimilazione della nave al territorio dello Stato, ha in particolare osservato: “*se, in tempi recenti, si è contestato il valore dogmatico di tale assimilazione, non si è oppugnata l'esistenza della norma che l'assimilazione intende esprimere. La quale spiega il suo significato e ha la sua giustificazione soltanto quando la nave viene a trovarsi fuori del mare sul quale impera esclusivamente lo Stato di cui essa ha la nazionalità; essendo ovvio che, ove in questo mare la nave sosti, non vi è ragione di ricercarne la condizione giuridica, né v'è motivo di indagare sul trattamento dei fatti e degli atti che vi si compiono a bordo, perché il mare territoriale è una continuazione della terraferma. E quella norma ha un'efficacia tanto estesa, non soltanto da includere la possibilità, da parte dello Stato, di esplicitare una propria potestà per il regolamento dell'attività che si svolge a bordo della nave nazionale e per la determinazione degli effetti di questa attività, ma, altresì, da legittimare una competenza punitiva dello Stato per i reati che si consumano sulla nave stessa*”.

Il lavoro nautico dovrebbe essere oggetto di una profonda revisione, la quale, *da un lato*, permetta la ricezione dei principi in materia fissati dalla Corte costituzionale <sup>(7)</sup>, nonché delle previsioni della *Maritime Labour Convention* (MLC), adottata dall'International Labour Organization il 7 febbraio 2006 <sup>(8)</sup>, e, *dall'altro lato*, tenga conto del rilievo della prassi in materia, con particolare riguardo agli sviluppi della contrattazione collettiva in sede internazionale all'uopo anche valorizzando i rilevanti aspetti di specialità del lavoro nautico rispetto al lavoro comune.

### Libro III.

I contratti di utilizzazione della nave possono mantenere la tripartizione locazione-noleggio-transporto, ma sarebbe opportuno che in sede di revisione: *(i)* venisse introdotta una parte sulla locazione finanziaria, anche tenendo conto della prassi applicativa; *(ii)* la disciplina del noleggio fosse ripensata, anche riprendendo le condivisibili proposte avanzate da TULLIO e tenendo conto dell'importanza dei formulari di *charter parties* nel contesto del trasporto non di linea <sup>(9)</sup>; *(iii)* la disciplina del trasporto di cose determinate su polizza di carico venisse allineata al diritto materiale uniforme mediante rinvio alla Convenzione di Bruxelles del 1924 (e protocolli modificativi del 1968 e del 1979), all'uopo sin d'ora prevedendo che tale rinvio (di carattere mobile) debba essere inteso riferirsi alla corrispondente disciplina che tempo per tempo potrà essere ratificata dall'Italia/UE; *(iv)* venissero introdotte norme in materia di responsabilità del vettore nell'ambito delle operazioni di trasporto intermodale/multimodale, coordinando queste ultime con il nuovo art. 1696, comma 3, c.c., se del caso anche attraverso una modifica dello stesso <sup>(10)</sup>.

In tema di urto e di salvataggio è opportuno operare un rinvio mobile alla disciplina internazionale uniforme, così come in tema di avaria comune alle Regole di York e Anversa nella loro più recente formulazione e lasciando aperto il rilievo di successive modifiche che in futuro potranno essere operate.

La disciplina delle assicurazioni dovrebbe essere semplificata e riordinata anche tenendo conto dei più rilevanti sviluppi in ambito comparatistico (*Insurance Act 2015* inglese e *The Nordic Marine*

---

<sup>(7)</sup> Cfr. Corte cost., 28 dicembre 1962, n. 124, in *Dir. mar.*, 1962, 522 (in tema di diritto di sciopero dei lavoratori nautici); Corte cost., 19 febbraio 1976, n. 29, in *Foro it.*, 1976, I, 508 e Corte Cost., 20 aprile 1977, n. 66, *ibidem*, 1977, I, 1031 (in tema di estensione del processo del lavoro ai rapporti di lavoro nautico); Corte cost., 2 marzo 1987, n. 63, in *Dir. mar.*, 1987, 285 (in tema di corresponsione dell'indennità di anzianità ai lavoratori nautici anche in caso di licenziamento per causa del lavoratore); Corte cost., 3 aprile 1987, n. 96, *ibidem*, 836 (in tema di licenziamento *ad nutum* e di estensione ai lavoratori marittimi delle previsioni di cui all'art. 35, comma 3, della l. 20 maggio 1970, n. 300, c.d. "Statuto dei lavoratori"); Corte cost., 23 luglio 1991, n. 364, in *Foro it.*, 1991, I, 2609 e Corte cost., 31 gennaio 1991, n. 41, in questa *Rivista*, 1991, 679 (entrambe in tema di estensione ai lavoratori marittimi delle previsioni di cui all'art. 7 dello Statuto dei lavoratori); Corte cost., 10 marzo 1994, n. 80, *ibidem*, 1995, 979 (in tema di trasformazione dei rapporti a tempo determinato in rapporti a tempo indeterminato); Corte cost., 15 marzo 1996, n. 72, in *Dir. trasp.*, 1997, 109 (in tema di sequestrabilità e pignorabilità delle retribuzioni del personale nautico); Corte cost., 15 novembre 2006, n. 354, in *Giur. cost.*, 2006, 3742 (in tema di decorrenza della prescrizione dei crediti del personale navigante).

<sup>(8)</sup> La Convenzione MLC è entrata in vigore il 20 agosto 2013. La MLC è stata ratificata dall'Italia con legge 23 settembre 2013, n. 113 ed è ivi entrata in vigore il 19 novembre 2014. Maggiori dettagli sugli Stati aderenti sono disponibili sul sito Internet dell'ILO (<https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/database-ratification-implementation/lang--en/index.htm>).

<sup>(9)</sup> Cfr. TULLIO, *Contratto di noleggio*, Milano, 2006, p. 389 ss.

<sup>(10)</sup> Per alcune osservazioni critiche sul nuovo testo dell'art. 1696, comma 3, c.c., introdotto con il d.l. 6 novembre 2021, n. 152, sia consentito rinviare a LA MATTINA, *Il limite risarcitorio del vettore dopo le modifiche al codice civile*, in *Dir. trasp.*, 2022, p. 591 ss.

*Insurance Plan* del 2013, da ultimo modificato nel 2023). Le previsioni in tema di assicurazione obbligatoria di cui al d. lgs. 28 giugno 2012, n. 111 dovrebbero essere inserite nel codice.

Infine, le norme sui privilegi e l'ipoteca navale dovrebbero essere razionalizzate e coordinate con il codice della crisi d'impresa e le norme sulla pubblicità dell'ipoteca dovrebbero essere coordinate con quelle generali sulla pubblicità navale nell'ottica della semplificazione e della digitalizzazione.

#### **Libro IV.**

In generale, le disposizioni di ordine processuale andrebbero integralmente riviste e razionalizzate, e ciò anche alla luce della recente riforma del codice di procedura civile di cui al d. lgs. 10 ottobre 2022, n. 149 (c.d. "Riforma Cartabia").

La disciplina delle cause marittime potrebbe essere abrogata, mantenendo peraltro le disposizioni in tema di competenza e le previsioni sui consulenti tecnici.

I procedimenti di liquidazione delle avarie comuni e di attuazione della limitazione del debito dell'armatore dovrebbero essere coordinati con (e debitamente adattati al) le corrispondenti discipline sostanziali.

Infine, anche mediante rinvio alla convenzione di Bruxelles del 1952, dovrebbe essere introdotta una disciplina speciale sul sequestro di navi, in parte derogatoria rispetto alle previsioni di cui al codice di procedura civile, e ciò anche con specifico riguardo alla competenza cautelare in presenza di clausole di deroga alla giurisdizione italiana e di arbitrato estero (del tutto prevalenti nella prassi) <sup>(11)</sup>.

\* \* \*

---

<sup>(11)</sup> Sulle problematiche inerenti la competenza cautelare per l'emanazione dei provvedimenti di sequestro conservativo di nave in presenza di clausole arbitrali per arbitrato estero (e di clausole di deroga alla giurisdizione italiana) sia consentito rinviare a LA MATTINA, *L'arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, Milano, 2012, p. 270-271.