

QUADERNI DELLA RIVISTA DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

Collana diretta da
Elda TURCO BULGHERINI



ARACNE

QUADERNI DELLA RIVISTA DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

Direttore

Elda TURCO BULGHERINI

Vicedirettore

Michele Maria COMENALE PINTO

Comitato di direzione

Giorgia M. BOI, Guido CAMARDA, Mauro CASANOVA, Umberto LA TORRE, Stefano ZUNARELLI

Responsabile del coordinamento

Stefano POLLASTRELLI

Direzione e redazione

Università degli Studi di Roma

“Tor Vergata”

Dipartimento di Diritto Pubblico

via Bernardino Alimena, 5

00173 Roma

06 72592459-60

www.rivdirnav.org

redazione@rivdirnav.org

direzione@rivdirnav.org

© Elda Turco Bulgherini – 2017

© Gli Autori – 2017

Editore

Aracne editrice int.le S.r.l.

via Quarto Negroni, 15

00040 Ariccia (RM)

06 93781065

www.aracneeditrice.it

info@aracneeditrice.it

I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento anche parziale, con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.

ISBN 978-88-255-0405-7

Condizioni di acquisto

Italiaeuro 10,00

Per ordini

Sito: www.aracneeditrice.it

Telefax: 06 93781065

e-mail: info@aracneeditrice.it

Skype: aracneeditrice

Modalità di pagamento

1. Bonifico intestato ad Gioacchino Onorati editore S.r.l. unip.

IBAN: IT28B0306938860100000003170

Causale: *Stefano Pollastrelli (a cura di), Il regime normativo del trasporto marittimo e terrestre*

2. Paypal

3. Carta di credito (acquisto *on line*)

CRITERI DI REFERAGGIO

I «Quaderni della Rivista del Diritto della Navigazione» raccolgono scritti assoggettati a referaggio, con il sistema del «doppio cieco» («*double blind peer review process*») e nel rispetto dell'anonimato sia dell'autore che dei revisori (previa verifica di coerenza con i temi d'interesse della Rivista da parte del Direttore).

La valutazione è affidata a due esperti del tema trattato, designati dal Direttore che rivestano, o abbiano rivestito, la posizione di professore universitario di prima fascia nelle Università italiane o posizione equivalente nelle Università straniere.

I revisori formuleranno il proprio giudizio, tenendo conto dei seguenti parametri: coerenza rispetto all'ambito disciplinare; originalità dello scritto; adeguatezza della dottrina citata; adeguato aggiornamento normativo e giurisprudenziale; chiarezza del processo logico.

Sulla base di tali parametri, i revisori potranno formulare i seguenti giudizi:

- a) pubblicabile senza modifiche;
- b) pubblicabile previo apporto di modifiche;
- c) da rivedere in maniera sostanziale;
- d) da rigettare.

La revisione avverrà in maniera che ciascun autore o curatore riceva l'esito della revisione possibilmente entro 30 giorni dall'invio del proprio elaborato, redatto nel rispetto delle regole redazionali.

La conformità dello scritto alle regole di redazione (rinvenibili sul sito web <http://www.rivdirnav.org/>) sarà valutata dalla redazione.

Nel caso di giudizio discordante fra i due revisori, la decisione finale sarà assunta dal Direttore, salvo casi particolari in cui il Direttore medesimo provvederà a nominare tempestivamente un terzo revisore a cui rimettere la valutazione dell'elaborato.

Il Direttore, su sua responsabilità, può decidere di non assoggettare a revisione scritti pubblicati su invito o comunque di autori di particolare prestigio.

REVIEW PROCESS

The manuscripts which appear in the «Quaderni» (: Booklets) of the «Rivista del Diritto della Navigazione» are subject to preliminary review by the Editor in order to check their coherence with the subjects of interest of the «Quaderni».

Subsequently, the manuscripts are subject to assessment by referees with the double blind peer review process, assuring anonymity of authors and referees.

The evaluation process is conducted by two experts in the subject matter, selected by the Editor, preferably from professors who hold or have held the position of tenured university professor in an Italian University or an equivalent position in a foreign University.

The referee reports will take into consideration the following parameters: originality of the manuscript; clarity of logical process; accuracy of citations of scholars' writings, laws and court decisions; notes of cases reflecting the subject matter of the «Quaderni».

On the basis of these parameters, the referees can conclude in their reports that the manuscript is:

- a) publishable without changes;
- b) publishable subject to changes;
- c) to be substantially redrafted;
- d) to be refused.

The review process will be made so that each author will receive the decision, if possible, 30 days after submission of the manuscript, drafted according to the editorial guidelines.

Compliance of the manuscript with editorial guidelines (available online at <http://www.rivdirnav.org/>) will be evaluated by the Editorial Board.

In case of disagreement between the two referees, the Editor may decide that the manuscript is to be published, or the Editor, in particular cases, will timely appoint a third referee to evaluate the manuscript.

The Editor may decide not to submit to evaluation requested manuscripts or of particularly prestigious authors.

**IL REGIME NORMATIVO
DEL TRASPORTO MARITTIMO
E TERRESTRE**

PROFILI SOSTANZIALI E PROCESSUALI

a cura di
Stefano Pollastrelli

**ARACNE
2017**

INDICE

INTRODUZIONE	pag.	1
STEFANO POLLASTRELLI, <i>La responsabilità del vettore marittimo e terrestre di persone. Lineamenti evolutivi a confronto</i>	»	5
ALBERTO PASINO, <i>La responsabilità del vettore nel trasporto marittimo di merci. Profili risarcitori. Competenza giurisdizionale e prescrizione</i>	»	33
ALESSIO TOTARO, <i>La Convenzione CMR: Problemi pratici e forum shopping</i>	»	55
ALESSIO CLARONI, <i>La responsabilità del vettore nel trasporto multimodale</i>	»	77
MASSIMO CAMPAILLA, <i>La figura giuridica dello spedizioniere e dell'operatore di logistica. Caratteri distintivi ed interferenze con il vettore</i>	»	95

INTRODUZIONE

Nell'epoca della professionalizzazione del sapere giuridico appare necessario approfondire con un taglio prevalente pratico e non solo squisitamente dogmatico l'aspetto più delicato del contratto di trasporto, che è rappresentato dalla responsabilità civile del vettore, che impone all'interprete di muoversi in una realtà fortemente dinamica coinvolgendo l'esperienza quotidiana giudiziaria, resa più scivolosa dalla presenza di fonti internazionali, unionali e nazionali che convivono regolamentando la medesima materia.

Per cui se da un lato alcuni aspetti fisiologici della responsabilità vettoriale si sono consolidati nel tempo ed hanno costituito oggetto di un formante giurisprudenziale e dottrinale, dall'altro si ravvisano fenomeni operativi diretti ad alterare l'operazione negoziale creando patologie particolarmente insidiose per l'operatore del diritto a partire dalla giurisdizione, tematica quanto mai complessa nel fenomeno trasportistico, sovente oggetto di clausole di proroga, e, in maniera più sottile, dalla ricerca della giurisdizione più favorevole (c.d. fenomeno del *forum shopping*), fino a ricomprendere il principio della distribuzione degli oneri probatori a carico dei contraenti, che si presenta in giurisprudenza con un andamento sinuoidale, per giungere, senza asperità, all'accertamento della responsabilità.

In tale contesto, che si è ritenuto di investigare, spesso vengono sottovalutati o non propriamente colti i profili relativi alle modalità e ai termini (di solito brevi) per presentare la contestazione (denuncia) dei danni al vettore, il cui mancato rispetto può determinare l'estinzione del diritto, strettamente legati a quelli relativi alla prescrizione e decadenza i cui termini (ugualmente brevi) di decorrenza vengono diversamente modellati dai vigenti testi nazionali e di diritto internazionale uniforme. In un simile scenario, si atteggiavano in maniera diversa la sospensione e l'interruzione della prescrizione che impongono all'operatore del diritto un atteggiamento di cautela nell'utilizzo dello strumento, largamente impiegato, della messa in mora che può rivelarsi vano a produrre l'effetto impeditivo dell'estinzione del diritto.

Lo scenario muta nel caso del trasporto multimodale, (ancora) privo di un apparato normativo proprio, e quindi esposto a diversità di vedute che mettono in risalto le difficoltà per giungere a delineare profili di responsabilità in capo all'operatore del trasporto multimodale, sulla cui qualificazione giuridica è bene prestare attenzione, dovendo registrare in materia un orientamento della Corte di Cassazione che, ad oggi, è apparso coerente, nell'individuazione della disciplina applicabile alla complessa fattispecie contrattuale.

Non meno preoccupanti sono le interrelazioni tra spedizione e trasporto.

Le due figure contrattuali si pongono in un rapporto di alterità ma nella trasposizione dell'applicazione pratica sovente si sovrappongono, lasciando il compito alla giurisprudenza di indagare sulla volontà negoziale delle parti utilizzando i cosiddetti "indici rivelatori" per cogliere i criteri distintivi dell'obbligazione vettoriale da quella dello spedizioniere. Il compito però non appare agevole in quanto la figura dello spedizioniere, così come cristallizzata nel codice civile, è progredita, di pari passo al processo di modernizzazione dei trasporti, per mutare sembianze ed assumere quelle di un operatore del trasporto multimodale oppure quelle di un operatore logistico, schiudendo altri e diversi profili negoziali, tenendo sempre ferma la questione di non facile individuazione delle cosiddette "prestazioni accessorie". Si ritorna all'indagine della disciplina applicabile (spedizione, trasporto, deposito, appalto o altro) tale da rendere non agevole per l'operatore del diritto la tutela dei diritti lesi (individuare la normativa di riferimento ai fini della responsabilità) a partire dalla consequenziale vicenda dell'individuazione dei termini di prescrizione agganciati alle diverse tipologie contrattuali invocate.

Nella cornice sinora delineata si è assistito ad un profluvio normativo unionale sul versante del trasporto passeggeri in materia di responsabilità del vettore e di tutela dei diritti. Si è creato un complesso apparato normativo in cui gli operatori del diritto si trovano a dovere seguire l'andamento discontinuo della normativa comunitaria il cui non omogeneo grado di espansione sulla legislazione domestica produce restringimenti alla portata applicativa, rendendo necessario, in alcune circostanze, il ricorso alle norme di diritto internazionale privato.

Delle tematiche sopra indicate si è discusso, in maniera approfondita, presso gli austeri saloni cistercensi del complesso monumentale del-

l'Abbadia di Fiastra (Macerata) nel corso del Convegno *Il regime normativo della responsabilità del vettore marittimo e terrestre. Profili sostanziali e processuali*, organizzato dalla cattedra di diritto della navigazione e dei trasporti dell'Università degli studi di Macerata, in collaborazione con il Consiglio dell'Ordine degli Avvocati di Macerata.

L'ampio e proficuo dibattito che si è sviluppato alla fine dei lavori, che ha visto un'ampia partecipazione della categoria degli avvocati e degli operatori del settore dei trasporti e delle spedizioni, ha costituito un valido stimolo scientifico alla pubblicazione degli atti del convegno.

Il presente volume, pertanto, raccoglie, in maniera sistematica, le relazioni degli autori, che si ringraziano per l'impegno e la viva partecipazione, presentandosi come uno strumento utile per affrontare le principali questioni in materia di responsabilità del vettore marittimo e terrestre di merci e di passeggeri prevalentemente dibattute nelle aule giudiziarie.

Macerata, maggio 2017

STEFANO POLLASTRELLI
Ordinario di Diritto della navigazione
nell'Università di Macerata

LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE MARITTIMO E TERRESTRE DI PERSONE. LINEAMENTI EVOLUTIVI A CONFRONTO

SOMMARIO: 1. Il carattere unitario del contratto di trasporto e pluralità di fonti normative. – 2. Ambito applicativo e contenuto del Reg. (CE) n. 392/2009. – 3. Ambito applicativo e contenuto del Reg. (UE) n. 1177/2010. – 4. Ambito applicativo e contenuto del Reg. (UE) n. 181/2011. – 5. Considerazioni conclusive.

1. *Il carattere unitario del contratto di trasporto e la pluralità di fonti normative.*

All'unitaria definizione di contratto di trasporto *ex art. 1678 c.c.* ⁽¹⁾, la cui portata generale è in grado di ricomprendere tutte le modalità di trasporto, estendendosi anche al contratto di pacchetto turistico come definito dall'art. 34, d.lgs. 23 maggio 2011, n. 79, meglio conosciuto come «codice del turismo», assumendone all'interno una rilevanza applica-

⁽¹⁾ Cfr. G. CATURANI, A. SENSALÉ, *Il trasporto. Esposizione critica di giurisprudenza e dottrina*, Napoli, 1960; M. IANNUZZI, *Del Trasporto*, in *Comm. cod. civ.*, a cura di A. Scialoja e G. Branca, *Libro quarto, Delle obbligazioni (art. 1678-1702)*, Bologna-Roma, 1970; R. ROVELLI, *Il trasporto di persone*, Torino, 1970; A. ASQUINI, *Trasporto di persone (Contratto di)*, in *Nss. dig. it.*, XIX, Torino, 1973, 612 ss.; M. GRIGOLI, *Il trasporto*, in *Tratt. dir. priv.*, diretto da P. Rescigno, 11, *Obbligazioni e contratti*, III, Torino, 1984, 745; G. ROMANELLI, G. SILINGARDI, *Trasporto. I) Terrestre*, in *Enc. giur. Treccani*, XXXI, Roma, 1994; G. MIRABELLI, *Del trasporto*, in *Comm. cod. civ.*, *Libro IV, III, I singoli contratti*, Torino, 1991, 467 ss.; P. GONNELLI, G. MIRABELLI, *Trasporto (dir. priv.)*, in *Enc. dir.*, XLIV, Milano, 1992, 1154; U. LA TORRE, *La definizione del contratto di trasporto*, Napoli, 2000; M. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto*, in *Tratt. dir. priv.*, diretto da M. Bessone, XIV, Milano, 2007; M. M. COMENALE PINTO, *Il contratto di trasporto di persone*, in F. MORANDI, M. M. COMENALE PINTO, M. LA TORRE, *I contratti turistici*, Milano, 2004, 147 ss.; S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, 29 ss.; A. FLAMINI, *Il trasporto*, in A. FLAMINI, M.V. COZZI, R. LENZI, *Trasporto, spedizione, deposito, noleggio*, in *Tratt. dir. civ. del Consiglio Nazionale del Notariato*, diretto da P. Perlingieri, Napoli, 2008, 7 ss.; M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, *La disciplina contrattuale*, Milano, 2012, 25 ss.; S. ZUNARELLI, C. ALVISI, *Trasporto*, in *Comm. cod. civ.*, Scialoja-Branca-Galgano, a cura di G. De Nova, *Libro quarto: Obbligazioni, art. 1678-1702*, Bologna, 2014; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2015, 199 ss.

tiva (art. 44) ⁽²⁾, non corrisponde un'altrettanta unitaria disciplina, in quanto, come recentemente si è avuto modo di constatare, ogni modalità di trasporto si è arricchita di un complesso e, spesso, anche articolato e frammentato, apparato di fonti normative che si è ramificato, in special modo, nel trasporto di passeggeri, creando complesse interrelazioni ⁽³⁾.

La gemmazione di fonti normative nello specifico settore del contratto di trasporto di passeggeri è dovuta all'iniziativa dell'Unione europea che ha voluto intensificare la portata delle misure di protezione dei passeggeri in tutte le prevalenti modalità di trasporto ⁽⁴⁾.

⁽²⁾ Il d.lgs. n. 79/2011 è pubblicato in *GU* 6 giugno 2011, n. 129, Suppl. ord. n. 139. In dottrina, si vedano: G. DI CROSTOFARO, *La disciplina dei contratti aventi ad oggetto «pacchetti turistici» nel «codice del turismo» (d. lgs. 23 maggio 2011, n. 79): Profili di novità e questioni problematiche*, in *Studium iuris*, 11/12, 2011, 1143 ss.; M. LA TORRE, M. COCUCCIO, *I contratti del turismo organizzato*, in *Corr. giur.*, 2011, 1156 ss.; S. CATERBI, *La nuova normativa in tema di turismo*, in *Resp. civ. prev.*, 2011, 2393 ss.; F. MORANDI, *I contratti di viaggio alla prova del codice del turismo*, in *Riv. it. dir. tur.*, 4/2012, 4 ss.; P. QUARTICELLI, *Il contratto di vendita di pacchetto turistico nel nuovo codice del turismo*, in *Contr.*, 3/2012, 205 ss.; E. GUERINONI, *Contratti e responsabilità nel codice del turismo*, in *Corr. giur.*, 2012, 5 ss.; R. SANTAGATA, *Diritto del turismo*, Torino, 2014, 271 ss.; C. ALVISI, *Il diritto del turismo nell'ordine giuridico del mercato*, Torino, 2015, 159 ss.

⁽³⁾ Cfr. S. POLLASTRELLI, *Il diritto all'assistenza ai passeggeri nei casi di negato imbarco, cancellazione delle corse e ritardo alla partenza*, in *La continuità territoriale della Sardegna*, a cura di M. M. Comenale Pinto, Roma, 2015, 193 ss.

⁽⁴⁾ A livello comunitario, in materia di trasporto aereo di passeggeri, si sono avuti il Reg. (CE) n. 2027 del Consiglio del 9 ottobre 1997 sulla responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto aereo di passeggeri e dei loro bagagli, successivamente modificato dal Reg. (CE) n. 889/2002 del Parlamento e del Consiglio del 13 maggio 2002, che ha esteso l'applicabilità delle disposizioni della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 a tutti i trasporti aerei, inclusi quelli che si svolgono in un unico Stato membro. La tutela del passeggero è stata rafforzata con l'emanazione del Reg. (CE) n. 261/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 febbraio 2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo o ritardo prolungato, che abroga il precedente regolamento (CEE) n. 295/91, entrato in vigore il 17 febbraio 2005 (in *GUUE* n. L 46/1 del 17 febbraio 2004). Si vedano: E. G. ROSAFIO, *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone: il regolamento n. 261/2004/CE*, in *Giust. civ.*, 2004, II, 469 ss.; M. DEIANA (a cura di), *Studi su: negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari, 2005; F. ROMEO, *Overbooking, cancellazione del volo e ritardo prolungato alla luce del regolamento CE n. 261/2004*, in *Studium iuris*, 2005, 704 ss.; M. MAGGIOLO, *Overbooking, ritardo e cancellazione del volo: contratto, compensazione, responsabilità*, in *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, a cura di L. Masala, E. G. Rosafio, Milano, 2006, 123 ss.; E. TURCO BULGHERINI, *Evoluzione nel negato imbarco, della cancellazione*

Ne è scaturito un quadro unionale di diritti fondamentali dei passeggeri che si è completato con l'emanazione di regolamenti comunitari appositi che, come correttamente è stato osservato, «integrano veri e propri interventi di diritto privato uniforme degli organi legislativi comunitari» ⁽⁵⁾.

Per quanto riguarda il trasporto marittimo, la disciplina comunitaria è contenuta nel Reg. (CE) n. 392/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009, relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente, applicabile dal 1° gennaio 2013 ⁽⁶⁾ e nel Reg. (UE) n. 1177/2010 del Parlamento Europeo

del volo e del ritardo, in *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, a cura di R. Tranquilli – Leali, E. G. Rosafio, Milano, 2011, 383 ss.; S. BEVLACQUA, *Gli impedimenti all'esecuzione di trasporto aereo di persone*, in *Codice dei trasporti*, a cura di L. Tullio, M. Deiana, Milano, 2011, 1070 ss.; M. BRIGNARDELLO, E. G. ROSAFIO, *Il contratto di trasporto aereo*, in *I contratti del trasporto*, opera diretta da F. Morandi, I, Bologna, 2013, 39 ss.; M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato*, Torino, 2013; S. ZUNARELLI, M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, Vicenza, 2016, 455 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2016, 480 ss. In materia di trasporto ferroviario, è stato emanato il Reg. (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, applicabile dal 3 dicembre 2009 (in *GUUE* n. L 315/07 del 3 dicembre 2007). Si vedano: G. MASTRANDREA, *Il trasporto ferroviario*, in *Trasporti e turismo*, a cura di M. Riguzzi, A. Antonini, in *Tratt. dir. priv. dell'Unione europea*, diretto da G. Ajani, G. A. Benacchio, X, Torino, 2008, 421 ss.; A. GAGGIA, *Il trasporto ferroviario di persone*, in *I contratti di trasporto*, cit., 1425 ss.; V. PICCININI, *L'entrata in vigore del regolamento Ce n. 1371 del 2007 sui diritti e gli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario*, in *Giur. merito*, 2010, 1773 ss.; N. ROMANA, *Il contratto di trasporto di persone e cose per ferrovia*, in *Codice dei trasporti*, cit., 1354 ss.; S. ZUNARELLI, M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 364 ss.; S. BUSTI, *La disciplina del trasporto ferroviario di persone e bagagli*, in *Riv. dir. nav.*, 2015, 495 ss. e 2016, 33 ss.; A. PEPE, *Il rafforzamento della tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: Il Reg. CE n. 1371/2007 e l'apparato sanzionatorio di cui al d.lgs. n. 70/14*, in *Nuove leggi civili*, 2015, 703 ss.

⁽⁵⁾ Così S. BUSTI, *Il contratto di trasporto*, in V. FRANCESCHELLI, F. MORANDI, *Manuale di diritto del turismo*, Torino, 2010, 173.

⁽⁶⁾ In *GUCE* n. L 131/24 del 28 maggio 2009. Si vedano: M. M. COMENALE PINTO, *Le tendenze unificatrici nella disciplina del trasporto di persone*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, Numero speciale *Dir. maritt.*, I, 2010, 385 ss.; F. BERLINGIERI, *The Athens Convention on the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea and the European Parliament Regulation (EC) No. 392/2009*, in *Dir. maritt.*, 2011, 1125 ss.; A. ZAMPONE, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, in *Codice dei trasporti*, cit., 532 ss.; M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità del vettore marittimo di persone dal codice della navigazione al Regolamento (CE) 392/2009*, in *Dir. maritt.*, 2012, 756 ss.; P. CELLE, *I profili assicurativi della responsabilità del*

e del Consiglio del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne, di modifica al regolamento (CE) n. 2006/2004, applicabile dal 18 dicembre 2012 ⁽⁷⁾.

Mentre, per quanto riguarda il trasporto terrestre, la disciplina comunitaria è racchiusa nel Reg. (UE) n. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 febbraio 2011, sui diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus, che modifica il Reg. (CE) n. 2006/2004, applicabile dal 1° marzo 2013 ⁽⁸⁾.

vettore marittimo di persone nella Convenzione di Atene e nel Regolamento (CE) 392/2009, ivi, 766 ss.; C. PERRELLA, Convenzione di Atene e Regolamento (CE) 392/2009: alcune questioni aperte in materia di risarcimento di danno alla persona, ivi, 812 ss.; U. LA TORRE, Spunti sulla tutela del passeggero nel trasporto marittimo di persone, in La sicurezza nel trasporto e nelle infrastrutture della navigazione marittima ed aerea, a cura di U. La Torre, A. L. M. Sia, Soveria Mannelli, 2011, 143 ss.; S. ZUNARELLI, A. ROMAGNOLI, Contratto di trasporto marittimo di persone, Milano, 2012, 338 ss.; M. DEIANA, Il Regolamento CE n. 392/2009 sulla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidenti, in Sicurezza e libertà nell'esercizio della navigazione, a cura di M. P. Rizzo, C. Ingratoci, Milano, 2014, 129 ss.; M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, I diritti dei passeggeri marittimi in caso di danni alla persona, al bagaglio ed al veicolo, in Riv. dir. nav., 2014, 27 ss.; S. M. CARBONE, P. CELLE, M. LOPEZ DE GONZALO, Il diritto marittimo, Torino, 2015, 229 ss.; S. ZUNARELLI, M. M. COMENALE PINTO, Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti, cit., 381 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, Manuale di diritto della navigazione, cit., 491 ss.

⁽⁷⁾ In GUUE n. L 334/1 del 17 dicembre 2010. Cfr. A. ZAMPONE, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, in *Codice dei trasporti*, cit., 552 ss.; ID., *Il trasporto marittimo di persone*, in *I contratti del trasporto*, cit., 442 ss.; S. ZUNARELLI, *Il regolamento (UE) n. 1177/2010 sui diritti dei passeggeri che viaggiano per mare: obblighi di vettori e di operatori dei terminali e problemi applicativi*, in *Dir. maritt.*, 2012, 779 ss.; ID., *L'attuazione nell'ordinamento italiano della disciplina europea in materia di tutela degli utenti dei servizi di trasporto marittimo di persone*, in *Infrastrutture e navigazione: nuovi profili della sicurezza marittima e aerea*, a cura di E. Turco Bulgherini, F. Salerno, Roma, 2013, 227 ss.; S. ZUNARELLI, A. ROMAGNOLI, *Contratto di trasporto marittimo di persone*, cit., 216 ss.; M. BRIGNARDELLO, *I diritti dei passeggeri marittimi in caso di cancellazione o di ritardo della partenza della nave*, in *Riv. dir. nav.*, 2014; S. M. CARBONE, P. CELLE, M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo*, cit., 235 ss.; S. ZUNARELLI, M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 404 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 477 ss.

⁽⁸⁾ In GUUE n. L 55/1 del 28 febbraio 2011. Cfr. A. CLARONI, *La tutela del passeggero nel trasporto effettuato con autobus nell'ambito del reg. (UE) n. 181/2011 del 16 febbraio 2011*, in *Dir. trasp.*, 2011, 505 ss.; G. REALE, *Il contratto di trasporto di persone e cose su strada*, in *Codice dei trasporti*, cit., 1246 ss.; S. BUSTI, *Il contratto di trasporto di persone su strada*, in *I contratti del trasporto*, II, cit., 1049 ss.; S. ZUNARELLI, M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 329 ss.

La progressiva fioritura normativa unionale nelle diverse modalità di trasporto (marittimo, aereo, ferroviario e stradale) di passeggeri è andata a fraporsi, negli Stati membri, tra la disciplina già presente consistente da un lato dalla legislazione interna e dall'altro da quella di recepimento di Convenzioni internazionali di diritto materiale uniforme riguardanti la medesima materia, comportando, in alcune circostanze, la perdita di uniformità all'interno delle fonti normative di riferimento.

In linea con la prospettiva sopra delineata, occorre precisare, invero, che i regolamenti comunitari in materia di trasporto marittimo e terrestre di passeggeri non hanno incontrato la presenza di apposite fonti internazionali applicabili nel nostro ordinamento giuridico non avendo l'Italia provveduto a ratificare la Convenzione di Atene del 13 dicembre 1974 (Convenzione PAL) sull'unificazione di certe regole relative al trasporto marittimo di passeggeri e loro bagagli (entrata in vigore, a livello internazionale, il 28 aprile 1987) ⁽⁹⁾, né il Protocollo di Londra del 1° novembre 2002 di emendamento alla stessa (entrato in vigore il 23 aprile 2014) ⁽¹⁰⁾,

⁽⁹⁾ L'Italia non è parte della Convenzione di Atene. Si vedano: A. DANI, *La Convenzione di Atene, 1974, sul trasporto marittimo di passeggeri e bagaglio*, in *Dir. maritt.*, 1975, 137 ss.; M. CASANOVA, *La tutela del passeggero nella Convenzione di Atene*, in *Dir. maritt.*, 2006, 1089 ss.; M. M. COMENALE PINTO, *Il passaggio marittimo fra codice della navigazione, convenzioni non ratificate e prospettive comunitarie*, in *Arch. giur. «Filippo Serafini»*, 2006, 342 ss.; S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2008, 33 ss.; F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009, 1131 ss.; S. ZUNARELLI, A. ROMAGNOLI, *Contratto di trasporto marittimo di persone*, cit., 237 ss.; A. ZAMPONE, *Il trasporto marittimo di persone*, in *I contratti del trasporto*, cit., 429 ss.; M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *I diritti dei passeggeri marittimi in caso di danni alla persona, al bagaglio ed al veicolo*, cit., 27 ss.; S. ZUNARELLI, M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 396 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 491 ss.

⁽¹⁰⁾ L'Italia non è parte del Protocollo di Londra del 2002, mentre l'Unione europea vi ha aderito in data 12 dicembre 2011. Alla data del 10 maggio 2017, risultano 27 Stati contraenti. In dottrina, cfr.: F. BERLINGIERI, *L'adozione del protocollo 2002 alla Convenzione di Atene del 1974 sul trasporto per mare di passeggeri e loro bagagli*, in *Dir. maritt.*, 2002, 1498 ss.; L. TULLIO, *Protocollo di Londra del 1° novembre 2002 alla Convenzione di Atene del 1974 sul trasporto marittimo di passeggeri e del loro bagaglio*, in *Dir. trasp.*, 2003, 337 ss.; F. CASOLARI, *Le nuove regole internazionali per il trasporto via mare dei passeggeri e l'ordinamento comunitario*, in *Dir. tur.*, 2003, 380 ss.; M. CASANOVA, *La tutela del passeggero nella Convenzione di Atene*, cit., 1089 ss.; F. PERSANO, *Problematiche concernenti l'incorporazione della Convenzione di Atene del 2002 in materia di responsabilità dei vettori marittimi di persone nel diritto comunitario*, in *Dir. commercio intern.*, 2007, 205 ss.; M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *I diritti dei passeggeri marittimi in caso di*

né la Convenzione di Ginevra del 1° marzo 1973 (CVR) sul contratto di trasporto internazionale su strada di passeggeri e bagagli (entrata in vigore, a livello internazionale, il 12 aprile 1994) ⁽¹⁾.

Nella cornice sopradescritta, la questione da affrontare è quella di verificare, tenuto fermo il principio della sovraordinazione dell'ordinamento comunitario, se la normativa nazionale, rappresentata, per il trasporto marittimo di passeggeri, dagli artt. 396-418 c. nav. e, per il trasporto terrestre di passeggeri, dagli artt. 1681-1682 c.c., in quale misura e portata sia ancora applicabile, tenuto conto del carattere di internazionalità del trasporto contraddistinto da elementi di estraneità rispetto ad un solo ordinamento giuridico che si profila elemento di non indifferente verifica in materia.

Ne potrebbe derivare che, in assenza di una convenzione internazionale recepita dall'ordinamento giuridico italiano, come nel caso del trasporto marittimo e terrestre di passeggeri, la fattispecie in esame non rientri nel campo applicativo delineato dal regolamento comunitario per cui risulta necessario individuare la legge applicabile tra le regole di conflitto interne al singolo Stato, dovendosi precisare che in casi di controversie riguardanti obbligazioni contrattuali in materia civile e commerciale è intervenuto il Reg. (CE) n. 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (c.d. Roma I), in sostituzione della Convenzione di Roma del 19 giugno 1980, sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (che l'Italia aveva reso esecutiva con legge 18 dicembre 1984, n. 975 ed in vigore dal 1° aprile 1991), onde evitare che i singoli Stati continuassero ad applicare differenti criteri introdotti dai loro sistemi di diritto internazionale privato a scapito della certezza del diritto nello spazio giudiziario europeo ⁽²⁾.

danni alla persona, al bagaglio ed al veicolo, cit., 27 ss.; S. M. CARBONE, P. CELLE, M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo*, cit., 232 ss.; S. ZUNARELLI, M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 396 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 493 ss.

⁽¹⁾ La Convenzione di Ginevra del 1° marzo 1973 risulta essere stata ratificata da un numero esiguo di Stati. In argomento, cfr. S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 387.

⁽²⁾ Il reg. Ce n. 593/2008 (in *GUUE* n. L 177/6 del 4 luglio 2008) è applicabile in tutti gli Stati membri, ad eccezione della Danimarca. In dottrina, cfr.: T. BALLARINO, *Dalla Convenzione di Roma del 1980 al Regolamento Roma I*, in *Riv. dir. intern.*, 2009, 40 ss.; L. VILLANI, *Brevi note sul Regolamento della Comunità europea n. 593/2008 sulla legge applicabile*

L'operatività della disciplina è contenuta nell'art. 5, secondo comma, del regolamento c.d. Roma I, relativo ai contratti di trasporto di persone, in base al quale, in assenza della scelta delle parti sulla legge applicabile al contratto (art. 3), si considera, quale legge applicabile, quella di residenza abituale del Paese del passeggero, purché il luogo di partenza o di destinazione sia situato in tale Paese. In caso tali condizioni non siano soddisfatte, la legge applicabile è quella del Paese dove il vettore ha la residenza abituale (che si deve intendere il luogo dove si trova l'amministrazione centrale). Se, però, dal complesso delle circostanze, il contratto di trasporto presenti collegamenti più stretti con un altro Paese diverso da quelli sopra indicati, si applica la legge di tale Paese. La residenza abituale viene determinata al momento della conclusione del contratto di trasporto (art. 19.3) ⁽¹³⁾.

Su questi territori, ciò nondimeno, si assiste ad una sorta di superamento delle dinamiche di individuazione della legge applicabile, con risoluzione dei conflitti di legge, attraverso l'emanazione di regolamenti comunitari che recepiscono le disposizioni contenute in convenzioni internazionali in modo da renderle vincolanti in tutti gli Stati membri a prescindere dalle ratifiche da parte degli stessi singoli Stati.

L'applicazione diretta di normative internazionali per mezzo di regolamenti comunitari si è avuta per il trasporto marittimo con il citato Reg. (CE) n. 392/2009, che ha introdotto la disciplina sulla responsabilità del vettore marittimo per danni ai passeggeri ed ai loro bagagli, contenuta nella Convenzione di Atene del 1974, emendata dal Protocollo di Londra

alle obbligazioni contrattuali (Roma I), in *Resp. civ. prev.*, 2009, 947 ss.; B. UBERTAZZI, *La legge applicabile alle obbligazioni contrattuali nel Regolamento «Roma I»*, in *Diritto internazionale privato e cooperazione giudiziaria in materia civile*, a cura di A. Bonomi, XIV, Torino, 2009, 345 ss.; F. SALERNO, P. FRANZINA, *Regolamento Ce n. 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali («Roma I»)*, in *Nuove leggi civili*, 2009, 521 ss.; N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, Torino, 2009; M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, cit., 59 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 766 ss.

⁽¹³⁾ Cfr. G. CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, cit., 359; A. LA MATTINA, *Il contratto di trasporto e il codice civile: premesse per un'analisi sistematica*, in *Dir. trasp.*, 2015, 306 ss. Sui conflitti di legge in ambito marittimo, cfr. S. M. CARBONE, L. SCHIANO DI PEPE, *Conflitti di sovranità e di leggi nei traffici marittimi tra diritto internazionale e diritto dell'Unione europea*, Torino, 2010.

del 2002 (PAL 2002), ivi inclusi la riserva e gli orientamenti IMO ⁽¹⁴⁾, e per il trasporto ferroviario con il Reg. (CE) n. 1371/2007 di recepimento della Convenzione internazionale di Berna del 9 maggio 1980, emendata dal Protocollo di Vilnius del 1999 (COTIF CIV 1999) ⁽¹⁵⁾.

In tale maniera, l'irruzione del diritto dell'Unione europea di rendere direttamente efficaci ed operative le normative di diritto internazionale uniforme in materia di trasporto marittimo e ferroviario di passeggeri negli Stati membri tende da un lato a creare un sistema di tutela dei passeggeri maggiormente uniforme e dall'altro a conferire inoperatività alle norme di diritto internazionale privato rimanendo il rapporto attratto nel campo di applicazione degli strumenti internazionali inteso nel contesto normativo comunitario in conformità dei presupposti di applicazione indicati.

Si deve riscontrare, tuttavia, che quanto sopra osservato circa l'immissione diretta in ambito comunitario delle norme della Convenzione di Atene del 1974 e del Protocollo di Londra del 2002, non possa valere per gli altri aspetti del contratto di trasporto marittimo di passeggeri, diversi dai profili della responsabilità per danni (morte e lesioni personali) dei passeggeri e dei bagagli.

E così vale anche per il citato Reg. (UE) n. 1177/2010, sui diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne in caso di cancellazione e ritardi, e per il Reg. (UE) n. 181/2011 sui diritti dei passeggeri nei trasporti effettuati con autobus, che non richiamano disposizioni normative di diritto internazionale uniforme.

⁽¹⁴⁾ Gli orientamenti IMO, adottati nel corso della 92^a sessione del *Legal Committee* dell'IMO, sono dichiarati normativamente vincolanti (art. 3, comma 2, Reg. CE n. 392/2009) e, in quanto tali, sono considerati *lex specialis* (considerando 7 del regolamento). Sul contenuto della riserva e degli orientamenti, cfr. F. BERLINGIERI, *Il Protocollo del 2002 alla Convenzione di Atene e l'assicurabilità del limite del risarcimento*, in *Dir. mar.*, 2007, 322 ss. Gli orientamenti IMO sono stati adottati per rimuovere gli ostacoli individuati all'interno del generale istituto della responsabilità del vettore marittimo (in particolare sia in ordine alla copertura assicurativa legata al limite risarcitorio in caso di morte o lesioni personali ai passeggeri, in considerazione delle attuali dimensioni delle navi da crociera in grado di trasportare oltre 3000 passeggeri, sia in ordine ai danni connessi ad atti di guerra e ad azioni terroristiche che non sono coperti dai *P. & I. Clubs*). Per una posizione critica sull'impiego degli strumenti adottati dall'IMO in un contesto normativo, cfr. A. DANI, *L'assicurazione obbligatoria e gli orientamenti dell'IMO*, in *Dir. trasp.*, 2012, 656.

⁽¹⁵⁾ L'Italia ha autorizzato la ratifica del Protocollo di Vilnius 1999, applicabile, in sede internazionale, dal 1° luglio 2006, con legge 29 novembre 2014, n. 174.