

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 – 2018

© Gli Autori – 2018

Editore

Gioacchino Onorati editore S.r.l. – unipersonale
via Vittorio Veneto, 20

00020 Canterano (RM)

(06) 45551463

www.gioacchinoonoratieditore.it

info@gioacchinoonoratieditore.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 978-88-255-1396-7

Condizioni di acquisto

Italiaeuro 25,00

Per ordini

Sito: www.gioacchinoonoratieditore.it

Telefax: 06 45551463

e-mail: info@gioacchinoonoratieditore.it

Skype: aracneeditrice

Modalità di pagamento

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

IBAN: IT28B0306938860100000003170

Causale: *Mauro Menicucci, La responsabilità del vettore marittimo di persone*

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.

LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE MARITTIMO DI PERSONE

**RISCHIO E ADEGUATEZZA
DELL'ASSETTO ORGANIZZATIVO DELL'IMPRESA**

Mauro Menicucci

**ARACNE
2018**

INDICE

PREMESSA..... pag. IX

CAPITOLO I

INTRODUZIONE

1. Il contratto di trasporto di persone in generale: l'obbligo di protezione » 1
 - 1.1. *Segue.* Le parti del contratto..... » 7
2. Il trasporto marittimo di persone come «sottotipo» del contratto di trasporto di persone in generale..... » 8

CAPITOLO II

IL TRASPORTO MARITTIMO DI PERSONE

1. La disciplina del trasporto marittimo di persone: osservazioni preliminari..... » 15
 - 1.1. *Segue.* Gli accadimenti suscettibili di impedire la regolare esecuzione della prestazione di trasporto..... » 16
 - 1.2. *Segue.* La responsabilità del vettore *ex art.* 408 c. nav. e la derogabilità delle disposizioni del codice della navigazione ai sensi dell'art. 415 c. nav. » 26
 - 1.3. *Segue.* Il reg. (Ue) n. 1177/2010..... » 27
2. La responsabilità del vettore marittimo per i sinistri che colpiscono la persona del passeggero » 36
 - 2.1. *Segue.* Il momento dal quale il vettore «inizia» ad essere responsabile e il momento in cui questa responsabilità «cessa» » 37
 - 2.2. *Segue.* Il rapporto fra gli artt. 409 c. nav. e 1681 c.c.; i sinistri «a causa» e «in occasione» del trasporto..... » 39
 - 2.2.1. *Segue.* Ulteriori osservazioni sulla distinzione fra sinistri «a causa» e «in occasione» del trasporto: la rilevanza del profilo organizzativo » 51

2.3. <i>Segue.</i> La gestione del rischio nel diritto internazionale ed internazionaluniforme.....	pag.	67
2.3.1. <i>Segue.</i> Riflessioni conclusive sul rapporto fra normativa internazionale e organizzazione; l'importanza della circolazione delle informazioni.....	»	78

CAPITOLO III

IL REGIME DI RESPONSABILITÀ DEL VETTORE MARITTIMO DI PERSONE NEL REG. (CE) N. 392/2009

1. Introduzione	»	89
-----------------------	---	----

Sezione I

La responsabilità del vettore marittimo nel reg. (Ce) n. 392/2009

1. Premessa	»	96
1.1. <i>Segue.</i> Prime considerazioni sulla responsabilità del vettore marittimo di persone.....	»	101
1.2. <i>Segue.</i> La tesi della non imputabilità al debitore del fatto generatore del pregiudizio.....	»	103
1.3. <i>Segue.</i> La tesi della «immodificazione del diritto» e quella della «garanzia»	»	106
1.4. <i>Segue.</i> Ulteriori considerazioni sulla qualificazione della responsabilità del vettore marittimo di persone quale responsabilità oggettiva per rischio d'impresa	»	112
1.5. <i>Segue.</i> Le (apparenti?) «incongruenze» del sistema della <i>two-tier liability</i>	»	123

Sezione II

Il risarcimento del danno non patrimoniale

1. Il danno psichico.....	»	127
2. Il danno morale e il danno c.d. «esistenziale»	»	140
3. Considerazioni conclusive sul risarcimento del danno non patrimoniale al passeggero.....	»	150
4. Sulla risarcibilità (?) del danno punitivo.....	»	150

INDICE

5. Brevi considerazioni in merito alla quantificazione del danno: riflessi sull'onere della prova	pag. 154
6. La «certezza» e la «adeguatezza» del risarcimento e l'obbligo di assicurazione: profili di probabile incostituzionalità della disciplina introdotta con il reg. (Ce) n. 392/2009	» 158
6.1. <i>Segue</i> . Riflessioni conclusive sul rispetto dei principi di «certezza» e di «adeguatezza» del risarcimento.....	» 166
7. Le ipotesi in cui viene meno la limitazione.....	» 166
8. La limitazione della responsabilità ai sensi del reg. (Ce) n. 392/2009, dell'art. 275 c. nav. e della convenzione LLMC del 1976.....	» 174

Sezione III

Il concorso di responsabilità e il trasporto gratuito o di cortesia

1. Il concorso tra responsabilità contrattuale ed extracontrattuale.....	» 178
2. La responsabilità del vettore marittimo nel trasporto gratuito e in quello amichevole o di cortesia	» 188

BIBLIOGRAFIA	» 195
--------------------	-------

PREMESSA

Lo studio della responsabilità del vettore marittimo di persone ha tratto nuova linfa dal 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» (applicato, in Italia, a far data dal 31 dicembre 2016 per le navi di classe A e dal 31 dicembre 2018 per quelle di classe B), che sostanzialmente recepisce e incorpora, integrandone alcune previsioni, la convenzione di Atene del 1974 e il protocollo di Londra del 2002, di cui all'all. I, nonché la riserva e gli orientamenti dell'IMO per l'attuazione della convenzione di Atene adottati dal Comitato giuridico dell'IMO il 19 ottobre 2006, di cui all'all. II, dichiarati espressamente vincolanti dall'art. 3.2.

La normativa innanzi indicata ha significativamente inciso sulle norme del codice della navigazione relative alla materia, con la conseguente necessità di rivalutare la dottrina e la giurisprudenza che, nel tempo, queste disposizioni hanno, rispettivamente, interpretato e applicato; e, tuttavia, l'esame delle norme navigazionistiche, interessanti i precipui aspetti del presente lavoro, non si è voluto trascurare, e ciò per due ordini di ragioni: innanzitutto, perché esse continuano ad applicarsi alle navi di categoria B (fino all'indicato termine), C e D ⁽¹⁾; in secondo luogo, perché alcuni articoli del codice della navigazione restano comunque applicabili, interessando aspetti del trasporto non oggetto della normativa comunitaria.

Naturalmente, ciò ha comportato la necessità di esaminare, in via preventiva, la diversa conformazione della disciplina del codice della navigazione rispetto all'impianto civilistico del trasporto di persone, evidenziandone la diversa *ratio* e le differenti tutele.

Peraltro, un'indagine in chiave storica si è rivelata, comunque, necessaria per verificare la possibilità di continuare ad applicare, nella interpretazione del reg. 392, alcuni principi, elaborati nel vigore della discipli-

(1) Sulla distinzione fra le diverse classi di navi si v. l'art. 3 del d. lgs. 4 febbraio 2000, n. 45.

na previgente, anche in presenza della c.d. «decodificazione» del codice della navigazione.

In altri termini, l'analisi di ciò che fino ad oggi è stato, ossia le conclusioni a cui la giurisprudenza e la dottrina erano giunte in attesa della introduzione della disciplina eurouniforme, è parsa utile per comprendere anche ciò che sarà (o, forse, ciò che potrebbe essere) ove si ponga mente, ad esempio, alla distinzione fra sinistri «a causa» e «in occasione» del trasporto, che sostanzialmente ritroviamo nella PAL 2002 ⁽²⁾: distinzione che in un certo senso già anticipava la possibilità di rendere meno netta la differenza fra responsabilità contrattuale ed extracontrattuale del vettore marittimo di persone, in una prospettiva più generale inerente le conseguenze dannose del sinistro e la loro conformazione.

In tale ottica, l'esame dei principi consolidatisi prima della entrata in vigore del reg. 392, in uno a quelli via via emersi per discipline analoghe (si pensi al problema della limitazione della responsabilità nel trasporto aereo di persone), ha consentito di giungere alle conclusioni evidenziate nel presente lavoro, anche in punto di eventuali profili di incostituzionalità del citato regolamento.

In questa prospettiva, la nuova normativa sulla responsabilità del vettore marittimo di persone è stata esaminata e valutata tenendo conto anche delle conclusioni cui dottrina e giurisprudenza erano giunte, ad esempio, in tema di danno non patrimoniale o di perdita del beneficio della limitazione, in tale ottica tentando di rielaborare, fra normativa interna, comunitaria e internazionale, le problematiche relative al danno risarcibile, alle cause esimenti, al dolo, alla colpa. Processo valutativo che ha considerato come quella di trasporto resti un'attività d'impresa e, pertanto, per questa assumeranno rilievo peculiare e necessario i profili di adeguatezza degli assetti organizzativi, nella più ampia ottica della gestione del rischio e della responsabilità ad esso collegata.

(2) Acronimo con cui ci si riferisce, com'è noto, alla convenzione di Atene del 1974 come modificata dal protocollo di Londra del 2002, non ratificata dall'Italia e allegata al reg. 392.

CAPITOLO I

INTRODUZIONE

SOMMARIO: 1. Il contratto di trasporto di persone in generale: l'obbligo di protezione. –
1.1. *Segue.* Le parti del contratto. – 2. Il trasporto marittimo di persone come
«sottotipo» del contratto di trasporto di persone in generale.

1. *Il contratto di trasporto di persone in generale: l'obbligo di protezione.*

Il ruolo essenziale e indispensabile del contratto di trasporto è rinvenibile nelle parole di un autore, il quale affermava, già nella prima metà del secolo scorso, che «se è vero che non si può, astrattamente e propriamente, considerare il trasporto come un elemento di essenza del commercio, perché si può avere commercio senza trasporto, non è men vero che il traffico, inteso il termine in senso lato comprendente i trasporti di beni economici, di persone e di notizie da un luogo ad un altro, fu e rimarrà sempre il fulcro intorno a cui s'è determinata e svolta, e si determina e si svolge, l'incessante evoluzione e la nuova sistemazione dei rapporti umani e sociali [...]», essendo ormai «incontrastabile che il trasporto, come cosa, come atto e come operazione è forma dell'attività sociale ed umana, tra le più necessarie, le più complesse e le più delicate. Si può dire che ogni atto nostro si connette in qualche modo, all'idea di spostamento di cosa, di persona e di pensiero; non vi ha rapporto giuridico, non vi ha contratto [...] che non si colleghi, nell'inizio o nell'esecuzione o nella conclusione sua, ad un trasporto, sia esso piccolo o grande» ⁽¹⁾: ciò anche alla luce del rilevante collegamento, sovente strumentale, con altri tipi contrattuali, quali, ad esempio, la compravendita mobiliare, la logistica, la crociera turistica, la sommini-

⁽¹⁾ L. ABELLO, *Trattato della locazione. vol. V. Contratto di trasporto*, Napoli-Torino, 1927, 3 s.

strazione, il deposito, con tutto ciò che ne consegue in punto di disciplina applicabile ⁽²⁾.

L'art. 1678 c.c. com'è noto, statuisce che «col contratto di trasporto il vettore si obbliga, verso corrispettivo, a trasferire persone o cose da un luogo a un altro».

La fattispecie parrebbe inquadrabile nella più generale categoria della *locatio operis*, «qualificata dall'assunzione del trasporto» ⁽³⁾, «irrilevanti essendo sia l'entità fisica ed economica dell'oggetto da trasportare, sia la maggiore o minore lunghezza e complessità del trasferimento» – pur dovendo avere, la prestazione, un contenuto minimo ⁽⁴⁾ – o che vi sia «un'organizzazione complessa di mezzi propri o altrui» ⁽⁵⁾; irrilevanti sono anche il mezzo utilizzato e le modalità con cui il trasporto viene effettuato, in una visione unitaria che prescinde dalla circostanza che esso interessi persone o cose ⁽⁶⁾.

Il contratto è consensuale, non formale, bilaterale ed essenzialmente oneroso, essendo – sembra quasi ovvio rilevarlo – normativamente di-

⁽²⁾ Per un esame di tali, ed ulteriori problematiche, cfr. U. LA TORRE, *La definizione del contratto di trasporto*, Napoli, 2000, 38 ss.; ID., *Il trasporto come fatto e come contratto: una ricognizione di problemi*, in *Dir. maritt.*, 2016, 673 ss., ove ampi riferimenti.

⁽³⁾ A. FIORENTINO, *Il contratto di passaggio marittimo*, Firenze, 1940, 45; T.C. GIANNINI, *Il passeggero marittimo istruito*, Milano, 1939, 391; A. ASQUINI, voce *Trasporto (in genere)*, in *Nss. dig. it.*, XIX, Torino, 1973, 566; G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone. Nozione e disciplina*, Padova, 1966 (rist.), 15 s.; M. IANNUZZI, *Del trasporto*, in *Comm. cod. civ.*, a cura di A. Scialoja, G. Branca, *Libro Quarto: Obbligazioni, art. 1678-1702*, Bologna-Roma, 1970, 4 ss.; F. A. QUERCI, *Diritto della navigazione*, Padova, 1989, 460; V. BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, Torino, 2003, 29; A. FLAMINI, *I contratti di utilizzazione dei veicoli*, Napoli, 2003, 193 ss.; M. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto in generale e le figure contrattuali ad esso affini*, in *Trasporti e turismo*, a cura di M. Riguzzi, A. Antonini, Torino, 2008, 6; S. ZUNARELLI, C. ALVISI, *Del trasporto*, in *Comm. cod. civ.*, A. Scialoja, G. Branca, F. Galgano, a cura di G. De Nova, *Libro Quarto: Obbligazioni, art. 1678-1702*, Bologna-Roma, 2014, 18. Evidenziano l'autonomia assunta dal contratto di trasporto rispetto alla *locatio operis* G. MIRABELLI, *Dei singoli contratti. Del trasporto*, in *Comm. cod. civ.*, I, IV, t. 3., 3^a ed., Torino, 1991, 468 e U. LA TORRE, *La definizione del contratto di trasporto*, cit., 171 s.; ID., *Il trasporto come fatto e come contratto: una ricognizione di problemi*, cit., 658 ss.; S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, 30.

⁽⁴⁾ S. ZUNARELLI, M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, 3^a ed., s.l. (ma Padova), 2016, 311, ove riferimenti.

⁽⁵⁾ V. BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, cit., 30.

⁽⁶⁾ Da ult. A. LA MATTINA, *Il contratto di trasporto e il codice civile: premesse per un'analisi sistematica*, in *Dir. traspt.*, 2015, 311, ove riferimenti.

sciplinato il trasporto gratuito di persone (art. 1681, c. 3, c.c.) ⁽⁷⁾.

La bilateralità del rapporto deriva dalla circostanza che obbligazioni sorgono a carico di entrambe le parti, dovendo, il vettore, trasferire incolume ⁽⁸⁾ una persona o una cosa da un luogo ad un altro ⁽⁹⁾, e il passeggero corrispondere il prezzo pattuito: il vettore dovrà, quindi, condurre, indenne, il passeggero a destinazione ⁽¹⁰⁾, gravando su di lui l'obbligo di «vigilanza o protezione [...] durante tutto il viaggio e che si estrinseca nella prevenzione dei danni che possono verificarsi durante l'esercizio della navigazione alla salute o alla vita dei passeggeri e, quindi, nella sal-

⁽⁷⁾ Per la individuazione delle diverse tesi, relative al carattere essenziale o solo naturale del corrispettivo, nonché alle conseguenze in punto di qualificazione del trasporto gratuito, cfr. U. LA TORRE, *Il trasporto come fatto e come contratto: una ricognizione di problemi*, cit., 667 s.; V. BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, cit., 30 s.

⁽⁸⁾ A. ASQUINI, *La responsabilità del vettore per infortunio del viaggiatore*, nota a Cass., 14 novembre 1918, in *Riv. dir. comm.*, 1919, II, 360, ora (con revisioni e aggiunte) in *Scritti giuridici*, vol. II, Padova, 1939, 88, secondo cui il vettore deve «eseguire il trasporto in modo da far arrivare incolume il passeggero a destinazione»; ID., *Il contratto di trasporto terrestre di persone. Pt. g.*, Padova, 1915, riedito in ed. an., Napoli, s.a., 119; ID., voce *Trasporto di persone (contratto di)*, in *Nss. dig. it.*, XIX, Torino, 1973, 615. In giur., fra le altre, Cass., 25 febbraio 2009, n. 4482, in *Dir. trasp.*, 2010, 207 (s.m.), nella cui motivazione si legge che «nel trasporto di persone, il vettore, per effetto della disposizione dell'art. 1681 c.c., assume la responsabilità della incolumità del passeggero “durante” il trasporto salvo che per gli eventi che non siano in alcun modo causalmente ricollegabili al trasporto, perché imputabili a caso fortuito (sent. n. 7423 del 13/07/1999 [...]). [...] Si tratta, del resto, di una responsabilità strettamente connessa all'obbligo fondamentale di trasportare che implica quello di trasferire incolume a destinazione l'oggetto trasportato e che, nel trasporto di persone, si caratterizza anche come obbligo di vigilanza e di protezione dell'incolumità del passeggero, con i livelli di qualità della prestazione dovuti dal debitore secondo le regole di correttezza imposte dalla stessa natura del rapporto». Secondo G. CAMARDA, *La sicurezza nel diritto della navigazione: molteplicità di norme ed unicità di approccio sistematico*, in *Dir. trasp.*, 2010, 263, «risulta affetto da nullità per mancanza di causa un contratto di trasporto in cui il passeggero accetti di viaggiare a suo pieno rischio e pericolo, impegnandosi a nulla pretendere ove non giunga incolume».

⁽⁹⁾ Si avrà contratto di trasporto anche nel caso in cui il luogo di partenza coincida con quello di arrivo: G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone. Nozione e disciplina*, cit., 5 ss.

⁽¹⁰⁾ F. MESSINEO, *Manuale di diritto civile e commerciale*, vol. III, p. I, t. I, Milano, 1954, 233, parla di prestazione di un risultato da cui deriva il diritto del passeggero ad essere «deposto puntualmente e incolume, ossia senza danni, al luogo di destinazione, contro l'obbligo di pagare il prezzo del viaggio»; nello stesso senso O. CAGNASSO, G. COTTINO, *Contratti commerciali*, Padova, 2009, 411; L. MENGONI, *Obbligazioni «di risultato» e obbligazioni «di mezzi» (Studio critico)*, in *Riv. dir. comm.*, 1954, I, 185.

vanguardia dell'incolumità dei passeggeri medesimi (cosiddetta obbligazione di protezione)»⁽¹¹⁾.

Tematica, a questa, immediatamente connessa, è quella della inquadriabilità, o meno, del suddetto obbligo di protezione fra le obbligazioni autonome o accessorie⁽¹²⁾, o forse strumentali rispetto al trasporto.

La questione non è di poco momento, atteso che dalla sua soluzione discendono rilevanti conseguenze in punto di «sorte» della obbligazione che sia, eventualmente, accessoria.

La prevalente dottrina non esita a definire autonoma l'obbligazione di protezione, atteso che, diversamente opinando, mancherebbe, per il passeggero, la *legitimatō ad causam* ogni qualvolta non resti inadempita l'obbligazione principale consistente nel trasferirlo a destinazione, pur in presenza di pregiudizi fisici, il che apparirebbe non solo in contrasto con la casistica giurisprudenziale, ma altresì «inadeguato» in riferimento ad una lettura costituzionalmente orientata della norma⁽¹³⁾; peraltro, «la

(11) S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2008, 147, ove ampi riferimenti.; T. C. GIANNINI, *Il passeggero marittimo istruito*, cit., 192 ss.; F. M. DOMINEDÒ, *Natura giuridica del contratto di passaggio*, in *Riv. dir. nav.*, 1940, I, 9 s.; A. FIORENTINO, *I contratti navali*, 2ª ed., Napoli, 1959, 53 s.; P. MANCA, *Studi di diritto della navigazione*, II, Milano, 1961, 134; G. MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, Padova, 1994, *passim*; C. CASTRONOVO, *Obblighi di protezione*, in *Enc. giur. Treccani*, XXI, Roma, 1990, 1 ss.; A. FLAMINI, *I contratti di utilizzazione dei veicoli*, cit., 248. Osserva L. LAMBO, *Responsabilità civile e obblighi di protezione*, in *Danno resp.*, 2008, 131, «che oggi, a seguito di nuovi tentativi di generalizzazione e astrazione del concetto di obbligazione, si presentano sempre più mobili i riferimenti, dogmatici e di diritto positivo, che consentono di individuare la fattispecie costitutiva degli obblighi di protezione». L'obbligazione di protezione si caratterizza anche per gli obblighi di informazione e assistenza al passeggero: sul tema cfr., da ult., L. ANCIS, *Informazione e assistenza del passeggero nel trasporto aereo. Il mutamento dei connotati dell'obbligo di protezione*, Napoli, 2017, 434 ss., nonché L. LAMBO, *Gli obblighi di protezione*, Padova, 2007, 130 ss.

(12) Pur osservando, autorevole dottrina, come tale quesito appaia «superfluo – e un poco astratto» (così O. CAGNASSO, G. COTTINO, *Contratti commerciali*, cit., 411).

(13) G. MASTRANDREA, *Obbligo di protezione e caratteri della responsabilità del vettore di persone*, in *Dir. trasp.*, 1991, 63; ID., *Il trasporto marittimo di persone*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, coordinato da A. Antonini, II. *I contratti di utilizzazione della nave*, Milano, 2008, 68; E. FOGLIANI, *Il trasporto marittimo di persone*, in *Trasporti e turismo*, cit., 182; S. ZUNARELLI, A. ROMAGNOLI, *Contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2012, 111 s.; A. ZAMPONE, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, in *Codice dei trasporti*, a cura di L. Tullio, M. Deiana, Milano, 2011, 490 ss., il quale giunge a tale conclusione traendo

soddisfazione dell'interesse creditorio del viaggiatore è data dalla stessa esecuzione della prestazione di trasferimento, che non può avvenire se non mantenendo il viaggiatore stesso indenne da infortuni, perché fra

spunto dalla ripartizione dell'onere della prova fra passeggero e vettore, laddove è questo a dover dimostrare che «l'evento che ha dato luogo all'infortunio, e quindi alla mancata realizzazione dell'obbligazione di protezione e sicurezza, si è verificato a causa di un fatto estraneo alla sua sfera di controllo e vigilanza o a causa di un fatto a lui non imputabile che abbia reso impossibile la prestazione di protezione»; *amplius*, ID., *Il rischio dell'impossibilità della prestazione nel contratto di passaggio*, Napoli, 2008, 34 ss., ove si osserva che «nell'ambito del contratto di trasporto di persone, la protezione è essa stessa “prestazione”, principale, autonoma, essenziale come la prestazione di trasferimento, né rappresenta la sola specificazione legislativa della regola di correttezza» (38); inoltre, «[...] solo la prestazione di sicurezza e garanzia del passeggero, riguardando valori primari ed assoluti quale il diritto alla salute di rilevanza costituzionale, riceve anche, nella previsione della inderogabilità della disciplina, una difesa per così dire rinforzata, che la pone in posizione preferenziale anche rispetto alla prestazione di trasferimento» (39); infine, che la protezione, «in forza di previsioni di legge proprie, che ne definiscono la portata e la dimensione anche nel tempo e nello spazio rispetto alla prestazione di trasferimento, gode di tutela specifica che non rappresenta semplicemente un'ipotesi di applicazione legale della sola regola della correttezza, ma il riconoscimento, nell'ambito del contratto, di un suo carattere autonomo ed essenziale» (40); secondo L. ANCIS, *Informazione e assistenza del passeggero nel trasporto aereo. Il mutamento dei connotati dell'obbligo di protezione*, cit., 395, l'obbligo di protezione è «essenziale» e «autonomo»; è autonomo anche per E. GUELLA, *Il carattere autonomo degli obblighi di protezione nei sistemi italiano e tedesco. Le ricadute sulla struttura del rapporto obbligatorio e sulla qualificazione della responsabilità*, Brema, 2016, 190 ss.; A. FLAMINI, *I contratti di utilizzazione dei veicoli*, cit., 249, non ritiene accettabile distinguere fra la prestazione principale del trasferimento e l'obbligo particolare di protezione o vigilanza, «perché l'incolumità è centrale nel rapporto contrattuale e la relativa obbligazione nasce nel momento della conclusione del contratto ed il suo adempimento è contemporaneo alla prestazione del trasferimento». Non può, poi, non rinviarsi, sul tema degli obblighi di protezione a L. MENGONI, *Obbligazioni «di risultato» e obbligazioni «di mezzi» (Studio critico)*, cit., 185 ss., *passim*, spec. 380, ove si afferma che l'obbligazione di protezione è un'obbligazione di risultato; *contra* G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone. Nozione e disciplina*, cit., 48, secondo cui il vettore si obbliga unicamente ad adottare tutte le misure idonee per far giungere, incolume, il passeggero al luogo di destinazione; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, II, Milano, 1990, 1142, il quale osserva che «il passeggero non è una *res*, non è preso in cura e custodia, come un pacco o un sacco, dal vettore e dai suoi dipendenti e preposti, conserva autonomia e indipendenza sia nella volizione che nella locomozione, egli stesso è tenuto a comportarsi (spontaneamente) con la dovuta diligenza. Pur essendo doverosamente oggetto di misure di protezione, il suo trasferimento sano e salvo a destino non integra un *risultato* né l'impegno del vettore è relativo ad un'obbligazione di risultato, ma soltanto di diligenza [...]».

comportamento del debitore e risultato utile si realizza una perfetta coincidenza. Il comportamento del vettore, infatti, realizza il risultato utile soltanto se il viaggiatore giunge incolume a destinazione e nel momento in cui ciò avviene. [...] Pertanto l'obbligazione del vettore di vigilare sul viaggiatore e di trasferirlo incolume a destinazione non è né accessoria né strumentale all'obbligazione di trasferimento, ma entra a far parte del contenuto del contratto di trasporto, perché la sua mancanza o il suo inadempimento costituiscono la violazione di un principio generale dell'ordinamento qual è quello della tutela dell'integrità fisica della persona del viaggiatore»⁽¹⁴⁾.

Allo stesso modo, ma con conclusioni differenti, altra autorevole dottrina osserva, invece, come la questione appaia malposta, in quanto non dovrebbe parlarsi di alternatività fra autonomia ed accessorialità, ma fra autonomia e strumentalità⁽¹⁵⁾, atteso che «strumentale è [...] l'obbligazione che non è esigibile da sé sola, perché la sua inosservanza provoca nel contempo l'inesatto adempimento dell'obbligazione principale. Se così è, dunque, l'obbligazione di protezione è al contempo accessoria e autonoma. È accessoria perché segue le sorti dell'obbligazione di trasferimento; è autonoma perché, una volta che l'obbligazione sia stata assunta, il vettore è tenuto all'adempimento indipendentemente dall'adempimento dell'obbligazione di trasferimento, in quanto si tratta di un'obbligazione che ha una propria finalità e una propria giustificazione diverse da quelle che informano l'obbligazione di trasferimento»⁽¹⁶⁾.

⁽¹⁴⁾ A. FLAMINI, *I contratti di utilizzazione dei veicoli*, cit., 251.

⁽¹⁵⁾ Definisce l'obbligo di protezione strumentale rispetto a quello principale di trasferimento A. ANTONINI, da ult., in *Responsabilità contrattuale e responsabilità extracontrattuale: il diritto dei trasporti, banco di prova di una adeguata evoluzione del regime del concorso*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, Numero speciale *Dir. maritt.*, vol. I, Genova, 2010, 98. Nello stesso senso già S. CICCARELLO, *Dovere di protezione e valore della persona*, Milano, 1988, 104.

⁽¹⁶⁾ L. TULLIO, *L'obbligazione di protezione nel trasporto marittimo e aereo*, in *Dir. trasp.*, 2013, 352 s. Osservava I. ABBATE, *Questioni in tema di ripartizione dell'onere della prova nel contratto di passaggio*, nota a Cass., 7 febbraio 1962, n. 244, in *Dir. maritt.*, 1962, 563 s., come il «dovere di protezione, derivando specificamente dalla natura e dai termini dell'obbligazione principale, sia in sostanza da equipararsi al dovere di prestazione. Nell'interno di un'unica obbligazione, infatti, si possono distinguere più obblighi, e quando le prestazioni connesse non formano oggetto di una particolare distinta considerazione dei privati o della legge, debbono intendersi come elementi di un'obbligazione unitaria».