

LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE MARITTIMO DI PERSONE
DAL CODICE DELLA NAVIGAZIONE AL REGOLAMENTO (CE) 392/2009

MARCO LOPEZ DE GONZALO*

1. L'entrata in vigore, alla data del 21 dicembre 2012, del Regolamento (CE) 392/2009, che recepisce in larga misura i contenuti della Convenzione di Atene come modificata dal Protocollo del 2002, è destinata a modificare profondamente la disciplina della responsabilità del vettore di persone che ad oggi (giugno 2012) è, nell'ordinamento italiano, regolata soltanto dalle norme del Codice della Navigazione.

A un quadro assai semplice, quanto all'individuazione delle fonti della disciplina, se ne sostituisce così uno molto più complesso, caratterizzato da una articolata pluralità di fonti normative.

La fonte prevalente della disciplina risulta costituita da un regolamento dell'Unione Europea che a sua volta richiama e recepisce (salvo alcuni aspetti particolari) una convenzione di diritto internazionale uniforme. Il Regolamento inoltre integra la disciplina della Convenzione con il richiamo alle IMO Guidelines, uno strumento di *soft law* (avente appunto natura di raccomandazione) che viene invece reso cogente. Infine, residua ancora uno spazio, negli ambiti non coperti dalla Convenzione e dal Regolamento, per la normativa nazionale.

Si ritrova così, anche in questo specifico settore, una conferma di come sia corretta la ricostruzione del diritto della navigazione come "polisistema, caratterizzato dal sovrapporsi di una pluralità di livelli normativi¹.

2. Si può anche aggiungere che il Regolamento (CE) 392/2009 segnala, una volta di più, il crescente rilievo che nell'ambito di tale "polisistema", viene assunto dalla dimensione comunitaria.

Volendo riassumere in pochi tratti una vicenda assai complessa, è noto che, dopo una fase iniziale di estrema prudenza (per non dire riluttanza) della Comunità Europea rispetto ad interventi nel settore dei trasporti, a partire da alcune importanti decisioni della Corte di Giustizia², il legislatore comunitario ha prima ridise-

* Professore associato di Diritto della Navigazione presso l'Università di Milano.

¹ Sulla ricostruzione del diritto della navigazione come "polisistema" cfr. CARBONE, *Il diritto marittimo in Italia al momento della sua codificazione ed agli inizi degli anni 80*, in questa *Rivista*, 1983, pag. 48 ss; ID., *L'internazionalità e la specialità delle fonti del diritto della navigazione nel terzo millennio*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 2005, pag. 889 ss.

² Corte di Giustizia 4 aprile 1974, causa 163/73, "*Marinai francesi*" in questa *Rivista*, 1974, 372; Corte di Giustizia 22 maggio 1985, causa 13/83, *Parlamento c. Consiglio*, in *Riv. dir. int.*, 1986, 551; Corte di Giustizia 30 aprile 1986, cause riunite 209-213/84 "*Nouvelle Frontières*" in *Racc.*, 1986, I, 1425.

gnato la organizzazione dei mercati dei trasporti, con l'applicazione anche a tali mercati dei principi di diritto comunitario in tema di concorrenza e libera prestazione di servizi, ed ha poi inciso sulla stessa disciplina privatistica dei contratti di trasporto. Questa "comunitarizzazione" del diritto dei trasporti ha in alcuni casi una connotazione tipicamente "consumerista", mentre in altri (come appunto nel Regolamento 392/2009) si affianca e si sovrappone alle normative di diritto internazionale uniforme.

3. Fatte queste considerazioni introduttive di ordine generale³, il primo tema che ritengo di dover affrontare è quello dell'ambito di applicazione della Convenzione e del Regolamento⁴. La Convenzione di Atene (come modificata dal Protocollo) si applica i trasporti internazionali di persone via mare; il carattere di internazionalità va inteso, come precisato nella definizione fornita all'art. 1.9, in senso oggettivo e sulla base delle previsioni contrattuali.

L'art. 2 prevede che la Convenzione si applichi ai trasporti internazionali (a) se la nave batte la bandiera di uno Stato contraente o è immatricolata in tale Stato o (b) se il contratto è stato concluso in uno Stato contraente o (c) se, in base al contratto, il luogo di partenza o di destinazione si trova in uno Stato contraente.

Quest'ultimo criterio di collegamento non crea particolari problematiche, corrispondendo ad una semplice logica di collegamento oggettivo-spaziale. Gli altri due criteri destano invece qualche perplessità.

³ In generale, sul trasporto marittimo di persone, cfr. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2008, pag. 245 ss.; BOI, voce "Trasporto marittimo di persone", in *Dizionari del diritto privato - Diritto della navigazione*, Milano, 2010, pag. 523 ss.; BOI, voce "Trasporto marittimo di persone (responsabilità del vettore nel)", *ibidem*, pag. 531 ss.; BUSTI, *Il contratto di trasporto di persone*, in FRANCESCHELLI-MORANDI, *Manuale di diritto del turismo*, Torino, 2003, pag. 452 ss.; CASANOVA, *Trasporto di persone*, in VISINTINI, *Trattato della responsabilità contrattuale. I singoli contratti*, vol. II; Padova, 2009, pag. 1049 ss.; CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, vol. II, Milano, 2012, pag. 132 ss.; COMENALE PINTO, *Il contratto di trasporto di persone*, in MORANDI-COMENALE PINTO-LA TORRE, *I contratti turistici*, Milano, 2004, pag. 147 ss.; D'ALESSIO, *Diritto dei trasporti*, Milano, 2003, pag. 232 ss.; FOGLIANI, *Il trasporto marittimo di persone*, in RIGUZZI-ANTONINI, *Trasporti e turismo*, Torino, 2008, pag. 175 ss.; MASTRANDREA, *Il trasporto marittimo di persone*, in ANTONINI, *Trattato breve di diritto marittimo*, vol. II, Milano, 2008, pag. 67 ss.; POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2008; RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, vol. II, Milano, 1990, pag. 1189 ss.; ROMAGNOLI, *Il passaggio marittimo nel diritto interno e nel diritto internazionale*, Bologna, 2008; VERNIZZI, *Trasporto marittimo di persone*, in AA.VV., *I nuovi contratti*, vol. XVII, Torino, 2004, pag. 235 ss.; ZAMPONE, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, in TULLIO-DEIANA, *Codice dei trasporti*, Milano, 2011, pag. 465 ss.; ZUNARELLI, voce "Trasporto marittimo", in *Enc. dir.* vol. XLIV, Milano, 1992, pag. 1204 ss.

⁴ Con particolare riferimento alla Convenzione di Atene del 1974 ed al Protocollo di Londra del 2002 cfr. F. BERLINGIERI, *L'adozione del Protocollo 2002 alla Convenzione di Atene del 1974 sul trasporto per mare di passeggeri e loro bagagli*, in questa *Rivista*, 2002, pag. 1498 ss.; F. BERLINGIERI, *Le Convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009, pag. 1131 ss.; CASANOVA, *La tutela del passeggero nella Convenzione di Atene*, in questa *Rivista*, 2006, pag. 1089 ss.; DANI, *La Convenzione di Atene del 1974 sul trasporto di passeggeri e bagaglio*, in *Trasp.*, 1976, n. 8, pag. 101 ss.; 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, pag. 337 ss.

Il criterio di collegamento costituito dal luogo di conclusione del contratto è da tempo guardato con sospetto dalla dottrina internazionalistica, sia per la difficoltà di ricostruire in modo univoco il luogo di conclusione del contratto stipulato “tra assenti”, sia per il fatto di essere talvolta puramente casuale e non indice di un legame effettivo con il rapporto, sia infine per la possibilità che esso venga “manipolato”. Con specifico riferimento alla materia oggetto della Convenzione, si può anche aggiungere che oggi i biglietti per i traghetti e per le crociere vengono spesso acquistati *on-line*, rendendo così ancor più problematica la individuazione del luogo di conclusione del contratto.

Anche la adeguatezza della nazionalità della nave a fungere da criterio di collegamento internazionalprivatistico è da tempo oggetto di ripensamento critico da parte della dottrina. La scelta dello Stato di registrazione della nave (a maggior ragione nel momento in cui si afferma anche a tale riguardo, la “concorrenza tra ordinamenti”) ha spesso poco a che vedere con l’effettivo radicamento territoriale dell’impresa di trasporto. Sarebbe stato quindi forse preferibile utilizzare il criterio di effettiva localizzazione dell’impresa, costituito dal *principal place of business* o dalla sede effettiva.

Nessun rilievo viene invece attribuito, quale criterio di collegamento idoneo ad estendere l’ambito di applicazione della Convenzione, alla volontà delle parti.

4. Il Regolamento (CE) 392/2009 assume i criteri di collegamento dettati dalla Convenzione, estendendone l’efficacia anche ai trasporti nazionali effettuati con navi appartenenti alle categorie A e B ai sensi dell’art. 4 della Direttiva 98/18/CE (salvo la possibilità per gli Stati di differire l’applicazione del Regolamento ai trasporti nazionali nei termini fissati dall’art. 11 del Regolamento stesso)⁵.

Alla legge nazionale (e quindi, per l’ordinamento italiano, al Codice della Navigazione) resta sottoposta solo quella parte di trasporti nazionali che sono esclusi dall’ambito di applicazione del Regolamento. A questo riguardo, il legislatore italiano potrebbe valutare l’opportunità di introdurre, in relazione al trasporto marittimo di persone, una disposizione analoga all’art. 941 cod. nav., in forza del quale “il trasporto aereo di persone e di bagagli, compresa la responsabilità del vettore per lesioni personali del passeggero, è regolato dalle norme comunitarie ed internazionali in vigore nella Repubblica”, così uniformando del tutto la disciplina dei trasporti nazionali a quella dei trasporti internazionali.

⁵ Sul Regolamento (CE) 392/2009 cfr. 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 questa *Rivista*, 2011, pag. 1125, ss.; CASOLARI, *Le nuove regole internazionali per il trasporto via mare dei passeggeri e l’ordinamento comunitario*, in *Dir. tur.*, 2003, pag. 380 ss.; COMENALE PINTO, *Le tendenze unificatrici nella disciplina del trasporto di persone*, in AA.VV. *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, Genova, 2010, pag. 385 ss., 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. comm. int.*, 2007, pag. 205 ss.

5. Peraltro, anche quando il trasporto sia sottoposto alla disciplina della Convenzione e del Regolamento, residua comunque un ambito di operatività per la legge nazionale. Si tratta di quelle ipotesi nelle quali è la stessa Convenzione a rinviare, per l'integrazione della propria disciplina, alla legge nazionale: più precisamente l'art. 6 (in tema di concorso di colpa), l'art. 7 (in tema di corresponsione del risarcimento sotto forma di rendita vitalizia), l'art. 16 (in tema d'interruzione e sospensione della prescrizione).

Nelle ipotesi di cui agli artt. 7 e 16 il rinvio è direttamente alla *lex fori* (così forse affermandosi implicitamente una qualificazione in chiave processuale dei relativi istituti); l'art. 6 si esprime invece semplicemente in termini di "legge nazionale", rendendo necessario il ricorso alle norme di conflitto che, nello spazio giudiziario europeo, sono quelle del Regolamento (CE) 593/2008 (c.d. Regolamento "Roma I") ed in particolare dall'art. 5.2 di detto Regolamento.

6. Nella definizione dell'ambito di applicazione *ratione materiae* non viene precisato se il trasporto debba essere a titolo oneroso (come invece previsto dall'art. 1.1 della Convenzione di Montreal del 1999 in tema di trasporto aereo); si può quindi ritenere che la Convenzione ed il Regolamento si applichino a tutti i trasporti marittimi di persone aventi natura contrattuale, ivi compresi quelli che nell'ordinamento italiano ricadono nella definizione di trasporto gratuito, con esclusione invece del c.d. "trasporto di cortesia".

Merita piuttosto un cenno la delimitazione spazio-temporale del trasporto oggetto della disciplina convenzionale (e, di riflesso, comunitaria). Secondo l'art. 1.8 della Convenzione il trasporto comprende il periodo nel quale i passeggeri "si trovavano a bordo della nave o durante l'imbarco o lo sbarco" e quello nel quale "sono trasportati per via d'acqua dalla banchina alla nave e viceversa"; sono invece esclusi i periodi in cui il passeggero si trovi "in una stazione marittima o in un terminal marittimo o su una banchina o altra infrastruttura portuale".

Ho qualche dubbio sull'opportunità di questa esclusione: se la *ratio* è costituita dall'assunto che terminal e infrastrutture portuali siano spazi sui quali il vettore marittimo non ha alcun controllo, essa è destinata a venir meno quando, come accade con una certa frequenza, i terminal d'imbarco passeggero siano invece utilizzati e gestiti in maniera esclusiva dal vettore marittimo (sulla base di un rapporto di tipo concessorio con l'ente portuale) e quindi si inseriscano a pieno titolo nel ciclo operativo e nell'organizzazione imprenditoriale del vettore. Considerazioni analoghe si potrebbero svolgere per eventuali servizi di *shuttle* tra l'aeroporto ed il porto e viceversa.

7. Il nucleo fondamentale della disciplina del trasporto marittimo di persone è costituito dalle regole che definiscono i criteri di imputazione della responsabilità e la distribuzione degli oneri probatori.

Sotto questo profilo la soluzione adottata dal Codice della Navigazione è, almeno all'apparenza, semplice e lineare. L'art. 409 cod. nav. dispone infatti che "il

Marco Lopez de Gonzalo

vettore è responsabile per i sinistri che colpiscono la persona del passeggero se non prova che l'evento è derivato da causa a lui non imputabile". Si tratta del modello classico di responsabilità per colpa presunta, analogo a quello previsto in via generale per la responsabilità contrattuale dall'art. 1218 cod. civ., nel quale la prova liberatoria, comprensiva in primo luogo della individuazione della causa del sinistro, fa carico al debitore della prestazione. Ho detto che la norma dettata dall'art. 409 cod. nav. è "almeno all'apparenza" semplice e lineare, perché in realtà essa è stata oggetto, come è noto, di una vicenda giurisprudenziale del tutto singolare. A partire dalle prime decisioni in argomento e fino ai giorni nostri, la giurisprudenza italiana, ed in particolare quella della Corte di Cassazione, ha ritenuto che (i) spetti al passeggero dimostrare l'esistenza di una "anomalia" del trasporto e quindi, in sostanza, individuare la causa del sinistro e (ii) occorra distinguere i sinistri verificatisi "a causa" del trasporto da quelli verificatisi "in occasione" del trasporto, con la conseguenza che, nel primo caso, il vettore, per andare esente da responsabilità, deve dimostrare che il sinistro sia dovuto a fatto fortuito, mentre nel secondo caso gli sarà sufficiente la prova di aver predisposto quanto necessario per l'incolumità del passeggero.

Si può discutere (e si è discusso) a lungo se l'assetto così delineato della ripartizione degli oneri probatori corrisponda ad una corretta ed equilibrata allocazione del rischio tra vettore e passeggero; mi sembra però dirimente la considerazione che esso non trova il benché minimo riscontro nella lettera della norma⁶.

8. Peraltro, l'idea che vi debba essere una diversa articolazione dei criteri di imputazione della responsabilità del vettore, a seconda della natura del sinistro, viene affermata in termini inequivoci nella Convenzione e, di riflesso, nel Regolamento. Ciò che avrebbe dovuto uscire dalla porta di un'interpretazione coerente con il dato letterale dell'art. 409 cod. nav. rientra così dalla finestra con l'autorevole sigillo della normativa di origine internazionale-comunitaria.

L'art. 3 della Convenzione di Atene distingue infatti l'ipotesi di danni alla persona del passeggero causati da un "incidente marittimo" da quella di danni imputa-

⁶ Nella giurisprudenza italiana relativa all'art. 409 cod. nav. cfr. Cass. 14 ottobre 1959, n. 2821, *Az. Com. Navigazione Interna Lagunare di Venezia c. Tagliani*, in questa *Rivista*, 1960, 167; Trib. Napoli 19 novembre 1959, *Macchia c. Tirrenia*, in questa *Rivista*, 1960, 671; Cass. 9 agosto 1972, n. 2658, *Fortunio c. Navig Italia*, in questa *Rivista*, 1974, 137; Cass. 3 luglio 1978 n. 3285, *Portolano c. Italia Navigazione*, in *Porti, mare, terr.*, 1979, 119; Cass. 29 marzo 1979, n. 1803, *Guelfi c. Soc. Navig. Toscana*, in *Giur. it.*, 1980, I, 1, 688; App. Napoli 27 febbraio 1981, *Tirrenia c. Piccirillo*, in questa *Rivista*, 1981, 385; Trib. Napoli 7 maggio 1983, *Marceddu c. Tirrenia*, in questa *Rivista*, 1984, 896; Trib. Genova 17 ottobre 2002, *Lisi c. Costa Crociere* in questa *Rivista*, 2004, 515; per alcuni commenti a tale giurisprudenza cfr. ROMANELLI, *In tema di responsabilità del vettore per i danni alle persone*, in *Riv. dir. nav.*, 1960, II, pag. 265; I. ABBATE, *Questioni in tema di ripartizione dell'onere della prova nel contratto di passaggio*, in questa *Rivista*, 1962, pag. 559; DANI, *Sulla distribuzione dell'onere della prova nel contratto di trasporto di persone*, in questa *Rivista*, 1981, pag. 385; MONZANI, *Brevi note sulla responsabilità del vettore marittimo di persone*, in questa *Rivista*, 2004, pag. 515.

bili a cause diverse, facendone discendere importanti differenze nella disciplina della responsabilità del vettore.

Nel caso di danni causati da “incidente marittimo” la responsabilità del vettore è oggettiva fino all’importo di 250.000 DSP e per colpa presunta al di sopra di tale limite (e salvo il limite massimo di cui all’art. 7 della Convenzione); negli altri casi, invece, incombe al passeggero l’onere di provare la colpa del vettore (salvo anche in questo caso il limite di cui all’art. 7).

9. Si tratta di un sistema complesso (e mi chiedo se non sarebbe stata preferibile una norma “semplice” come quella dell’art. 409 cod. nav.), non privo di criticità. La prima riguarda l’attribuzione dell’onere di provare se il sinistro che ha determinato la morte o le lesioni del passeggero rientri nell’una o nell’altra categoria, onere che viene posto a carico del passeggero.

La criticità maggiore è quella che deriva dalla definizione di “incidente marittimo”; non sembra dubbio, infatti, che l’elencazione di cui all’art. 3.5.a) della Convenzione abbia natura tassativa e non sia quindi suscettibile di essere estesa in via analogica. Se è vero che la definizione normativa comprende quasi tutti i principali casi di sinistro marittimo, è anche vero che quel “quasi” lascia fuori dalla nozione di “incidente marittimo” alcune non irrilevanti ipotesi di sinistro che costituiscono la realizzazione di rischi tipici del trasporto (o, per usare la terminologia adottata dalla giurisprudenza italiana, sinistri che si verificano “a causa” e non “in occasione” del trasporto).

Molti ricorderanno il tragico incidente verificatosi recentemente nel porto di Genova: due passeggeri stavano imbarcandosi con la propria autovettura su un traghetto allorché questo (verosimilmente per un’erronea manovra) si allontanò dalla banchina, causando la caduta in mare dell’autovettura e l’annegamento dei passeggeri. Mi sembra inevitabile (ma poco soddisfacente) la conclusione che non si sia trattato di un “incidente marittimo”; applicandosi la Convenzione (o il Regolamento) l’onere di provare la negligenza del vettore sarebbe gravato sui congiunti delle vittime. Sempre a questo riguardo, si può anche ricordare una delle poche sentenze edite su riviste italiane che abbiano fatto applicazione della Convenzione di Atene. In quella occasione la Queen Bench Division⁷ era chiamata a giudicare una fattispecie in cui un passeggero era caduto in mare da un traghetto in circostanze non accertate ed era deceduto; la Corte affermò la responsabilità del vettore per negligenza nelle operazioni di ricerca e soccorso, ma ritenne che fosse “*common ground*” la non applicabilità della disciplina prevista per le ipotesi di “incidente marittimo”.

10. L’elencazione delle fattispecie di “incidente marittimo” si chiude con il “difetto della nave”. Ci si può chiedere se tale “difetto” possa essere inteso come sinonimo

⁷ Cfr. Queen Bench Division 17 marzo 2005, *Davis v. Stena Line Ltd.*, in *Lloyd’s Law Rep.*, 2005, 2, 13.

mo di “innavigabilità”: ritengo che la risposta debba essere negativa. Anche la definizione di “difetto della nave”, fornita dalla lett. c) dell’art. 3.5 è (così come quella di “incidente marittimo”) costituita da un’elencazione che mi sembra abbia natura tassativa e non può quindi essere estesa fino a ricomprendersi deficienze organizzative o ipotesi di “*human unseaworthiness*”. Si tratta di una scelta normativa (sulla quale non nascondo qualche perplessità) che sembra porsi in controtendenza rispetto all’evoluzione della “filosofia” e della disciplina positiva della sicurezza, sempre più attenta al fattore umano ed organizzativo, che ha trovato il suo punto di emersione più significativo nel Codice ISM.

11. La attenuazione, rispetto agli standard normali della responsabilità contrattuale (ed in particolare della responsabilità vettoriale) dei criteri di imputazione della responsabilità del vettore marittimo di persone e dei conseguenti oneri probatori viene tradizionalmente giustificata con la libertà di movimento di cui gode il passeggero a bordo della nave e con la conseguente impossibilità per il vettore di esercitare su di lui un efficace controllo. Nella giurisprudenza italiana si è affermato che “non potendo il passeggero essere equiparato ad una *res*, occorre tener presente che ad esso incombe l’onere di un comportamento ispirato alla comune diligenza”⁸. Il richiamo ad un principio di autoreponsabilità del passeggero è certamente corretto e giustificato; mi chiedo però se tale principio non avrebbe potuto essere valorizzato mediante un impiego accorto ed adeguatamente modulato del principio generale di cui all’art. 1227 cod. civ., certamente più “flessibile” e meno “invasivo” rispetto ad una deviazione così significativa dalle normali regole in tema di responsabilità contrattuale del vettore.

12. Una complessità analoga a quella che ho sottolineato in relazione ai criteri di imputazione della responsabilità si ritrova anche per le limitazioni di risarcimento. Esiste infatti un primo limite (che forse sarebbe più corretto definire come linea di demarcazione quantitativa tra due diversi criteri di responsabilità) posto a 250.000 DSP per i danni derivanti da incidente marittimo, un (vero e proprio) limite fissato a 400.000 DSP per tutti i danni alla persona (indipendentemente dalla loro causa). Per effetto della incorporazione nel Regolamento delle IMO Guidelines, uno specifico diverso limite è previsto per i danni alla persona derivanti da “rischi guerra”. Infine, resta sempre sullo sfondo il limite globale della responsabilità dell’armatore, al quale fa rinvio l’art. 4 del Regolamento.

Non mi soffermo sul tema della limitazione del risarcimento, in quanto oggetto della successiva relazione di Claudio Perrella. Mi limito a due minimi rilievi: il primo riguarda l’adozione di un sistema “*two tier*” che, da un lato, richiama quello della Convenzione di Montreal del 1999 in tema di trasporto aereo ma, dall’altro, ne differisce sostanzialmente nel prevedere un tetto massimo anche al secondo livello; il se-

⁸ Cass. 9 agosto 1972, n. 2658, cit. in nota 6.

condo riguarda la precisazione dei comportamenti del vettore che determinano il venir meno della limitazione, per la quale si è adottata la formula ormai consueta in termini di comportamento intenzionale o temerario e connotato dalla consapevolezza del probabile verificarsi del danno, così riproponendosi il dibattito in merito alla adozione di criteri oggettivi o soggettivi per l'accertamento di tale consapevolezza⁹.

13. Merita qualche cenno anche la questione della quantificazione del danno alla persona “a monte” dei limiti sopra ricordati; la Convenzione non detta norme al riguardo, rendendo quindi inevitabile il ricorso a norme nazionali tramite il diritto internazionale privato. Le profonde differenze che si riscontrano al riguardo nei diversi ordinamenti nazionali rendono il tema assai delicato.

In prima battuta, la legge applicabile alla quantificazione del danno alla persona dovrebbe essere la legge regolatrice del contratto di trasporto, determinata sulla base dell'art. 5.2 del Regolamento “Roma I”¹⁰. I margini di flessibilità consentiti dal citato Regolamento potrebbero però lasciare uno spiraglio anche a soluzioni di tipo diverso, tra quali, in particolare, quella di far riferimento alla legge del luogo di residenza della vittima.

La Convenzione non detta, come visto, criteri per la quantificazione del danno alla persona, ma pone un limite in negativo, escludendo (seppure con formulazione non felicissima) la risarcibilità dei “*punitive damages*”. Emerge così, oltre ad un (minimo) sforzo di uniformità, la diffidenza nei confronti di una figura estranea alla tradizione della maggior parte degli ordinamenti e potenzialmente in grado, nella sua pratica applicazione, di produrre effetti imprevedibili ed arbitrari¹¹.

14. Dal momento che il trasporto marittimo può costituire uno dei servizi che fanno parte di un pacchetto turistico è interessante chiedersi se ed in quale misura la normativa della Convenzione e del Regolamento possa entrare a far parte della disciplina della responsabilità dell'organizzatore di pacchetti turistici. L'art. 44 del Codice del Turismo (d.lgs. n. 79/204) dispone che il danno alla persona “è risarcibile secondo le norme stabilite delle Convenzioni internazionali di cui è parte l'Italia o

⁹ Sulla interpretazione della nozione di comportamento temerario e tenuto con la consapevolezza del probabile verificarsi del danno, cfr. in un caso di trasporto aereo, Cass. 19 aprile 2001, n. 8328 *Empresa Consolidada Cubana de Aviacion c. Toscano*, in questa *Rivista*, 2002, 1288, con nota di BOTTACCHI, e in precedenza, in relazione alla stessa vicenda, Trib. Busto Arsizio 10 gennaio 1996, *Berta c. Empresa Consolidada Cubana de Aviacion*, in *Dir. trasp.*, 1997, 173, con nota di PICCOROSSO.

¹⁰ Sull'art. 5 del Regolamento “Roma I” cfr. CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in Aa.Vv. (a cura di BOSCHIERO), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti*, Torino, 2009, pag. 359 ss; BIAGIONI, *Contratti di trasporto*, in *Nuove leggi civ. comm.*, 2009, pag. 717 ss; TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel Regolamento Roma I*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 2009, 318 ss.

¹¹ Nel senso della impossibilità di dare esecuzione in Italia a sentenze statunitensi recanti condanna al pagamento di *punitive damages* cfr. Cass. 19 gennaio 2007 n. 1183, *Parrot c. Fimez*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 2007, 777.

l'Unione europea, che disciplinano le singole prestazioni che formano oggetto del pacchetto turistico, così come recepite nell'ordinamento italiano"¹².

Occorre in primo luogo chiedersi se la Convenzione di Atene sia, per effetto dell'entrata in vigore del Regolamento (CE) 392/2009, una delle convenzioni alle quali fa riferimento l'art. 44 del Codice del Turismo. Si potrebbe obiettare che l'entrata in vigore del Regolamento non costituisce una ratifica della Convenzione da parte dell'Italia né dell'Unione europea, ma mi sembra che, data la equivalenza degli effetti pratici, si tratterebbe di formalismo eccessivo.

In secondo luogo, va chiarito quale sia la portata del rinvio operato dall'art. 44 alle convenzioni internazionali che regolano singole prestazioni incluse nel pacchetto, se cioè tale rinvio riguardi l'intera disciplina della responsabilità o solo la limitazione del risarcimento. La lettera della norma potrebbe autorizzare la prima soluzione, ma mi sembra che in senso contrario militino la continuità con l'art. 15 del d.lgs. n. 111/1995 (che costituisce la precedente attuazione in Italia della Direttiva 90/314/CEE) e, soprattutto, l'opportunità di adottare un'interpretazione conforme alla citata Direttiva, il cui art. 5.2 consente agli Stati di "ammettere che l'indennizzo sia limitato conformemente alle convenzioni internazionali" che disciplinano le singole prestazioni comprese nel pacchetto.

15. Ritengo non richiedano particolari commenti né le definizioni di vettore, vettore di fatto (che si colloca in una tradizione inaugurata dalla Convenzione di Guadalajara del 1961 in materia di trasporto aereo) e "vettore che esegue realmente la totalità o parte del trasporto" (introdotta in relazione agli obblighi assicurativi) né le norme di cui agli artt. 6 e 7 in tema, rispettivamente, di anticipi di pagamento e di obblighi di informazione, del Regolamento (che trovano diretti antecedenti in analoghe norme in materia di trasporto aereo).

Richiederebbe invece una approfondita trattazione il tema assicurativo, per il quale posso però rinviare alla relazione di Pierangelo Celle.

16. Giustificano invece qualche osservazione le norme della Convenzione di Atene in materia di giurisdizione. L'art. 17 della Convenzione prevede una pluralità di fori alternativi, ad opzione dell'attore, e cioè (a) il tribunale della residenza abituale o del *principal place of business* del convenuto, (b) il tribunale del luogo di partenza o di destinazione stipulato del contratto di trasporto, (c) il luogo di domicilio o residenza abituale dell'attore se il convenuto vi ha una sede della propria attività, (d) il

¹² Sul richiamo, nella normativa in materia di pacchetti turistici, alle disposizioni in tema di limitazione di responsabilità contenute nelle convenzioni di diritto uniforme dei trasporti cfr. PIERRALLINI, *I pacchetti turistici*, Milano, 1998, pag. 73 ss.; SILINGARDI-MORANDI, *La vendita di pacchetti turistici*, Torino, 1998, pag. 216 ss.; MORANDI, *I contratti di viaggio*, in MORANDI-COMENALE PINTO-LA TORRE, *I contratti turistici*, Milano, 2004, pag. 107 ss.; TASSONI, sub art. 94, in *Codice del Consumo* (a cura di CUFFARO), Milano, 2008, pag. 490 ss.; PASQUILLI, sub art. 94, in *Commentario breve al diritto dei consumatori* (a cura di DE CRISTOFARO-ZACCARIA), Padova, 2010, pag. 696 ss.

tribunale del luogo di conclusione del contratto, se il convenuto vi ha una sede della propria attività.

Le norme in materia di giurisdizione della Convenzione di Atene sono però escluse dal recepimento della Convenzione stessa operato dal Regolamento (CE) 392/2009. Almeno fino a quando la Convenzione ed il Protocollo non saranno ratificati dall'Unione europea, alle controversie in materia di trasporto marittimo di persone sottoposte alla disciplina sostanziale del Regolamento si applicheranno le norme del Regolamento (CE) 44/2001 (c.d. "Regolamento Brussels I") ed in particolare gli art. 2, 5.1 e 5.5, ma non gli artt. 15 ss (essendo i contratti di trasporto esclusi dall'ambito di applicazione delle disposizioni in tema di contratti conclusi da consumatori).

Sul piano pratico, l'applicazione delle norme del Regolamento Brussels I, in luogo di quelle della Convenzione, potrebbe non comportare differenze molto significative. Il criterio del domicilio del convenuto, previsto dall'art. 17.1.a), coincide sostanzialmente con quello dell'art. 2 del Regolamento Brussels I. I fori del luogo di partenza e destinazione del trasporto vengono a coincidere con il *forum solutionis* previsto dall'art. 5.1.b) per i contratti aventi ad oggetto la prestazione di servizi, qualora tale norma venga interpretata in conformità alla decisione della Corte di Giustizia¹³ relativa all'applicazione dell'art. 5.1 alle azioni fondate sul Regolamento (CE) 261/2004. I fori dell'attore e quello del luogo di conclusione del contratto, previsti rispettivamente dalle lett. c) e d) dell'art. 17 della Convenzione sembrerebbero a prima vista del tutto estranei al Regolamento Brussels I, ma l'ulteriore requisito della presenza di una sede secondaria del vettore, li avvicina al foro della succursale di cui all'art. 5.5 del Regolamento Brussels I (l'ulteriore requisito dell'intervento della sede secondaria nella conclusione del contratto, non previsto dalle norme della Convenzione, di fatto ricorrerà comunque nella maggior parte dei casi).

17. Una differenza più marcata tra le norme in tema di giurisdizione della Convenzione di Atene e quelle del Regolamento Brussels I riguarda invece le clausole di proroga della giurisdizione, che nella Convenzione sono consentite solo se stipulate in un momento successivo all'evento dannoso, mentre nel Regolamento Brussels I (data la inapplicabilità delle più rigorose disposizioni previste per i contratti conclusi da consumatori) sono valide purché rispettino i requisiti di forma dettati dall'art. 23.

A quest'ultimo riguardo, peraltro, le modalità di contrattazione normalmente adottate renderanno poco frequente il rispetto di tali requisiti formali, né, come precisato da una decisione del Tribunale di Genova¹⁴, si può riscontrare la sussistenza al riguardo di un uso del commercio internazionale (analogo a quello invece ritenuto esistente per la clausola di scelta del foro nelle polizze di carico) che dia luogo ad una attenuazione di tali requisiti di forma.

¹³ Cfr. Corte di Giustizia 9 luglio 2009, causa C-204/08, *Rehder c. Air Baltic* in ECR [2009] I-6073.

¹⁴ Cfr. Trib. Genova 27 febbraio 2007, *Medjdous c. Saimare*, in questa *Rivista*, 2008, 989.