

ISTITUTO DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

Sezione del Dipartimento di scienze giuridiche della Sapienza, Università di Roma  
I.S.DI.T. — ISTITUTO PER LO STUDIO DEL DIRITTO DEI TRASPORTI  
ANNO XXXIII - N. 1



# DIRITTO DEI TRASPORTI 2020



ISSN 1123-5802

**I.S.DI.T.**

**Istituto per lo Studio del Diritto dei Trasporti**

### **A tutti i gentili lettori della Rivista**

Nel marzo 2018 l'Assemblea dei soci dell'ISDIT ha deliberato di proseguire soltanto *on line* la pubblicazione della Rivista *Diritto dei Trasporti*.

A partire dal fascicolo n. 1/2019, la Rivista sarà pertanto liberamente accessibile attraverso il sito [www.dirittodeitrasporti.it](http://www.dirittodeitrasporti.it).

L'ISDIT continuerà a curare la parte scientifica e redazionale della Rivista. Venuti meno gli introiti garantiti dagli abbonamenti, per la sua sopravvivenza occorrerà però un significativo sostegno dei soci mediante un incremento delle adesioni all'Istituto, il cui costo è stato peraltro ridotto a soli 80 euro l'anno.

I soci saranno informati della pubblicazione della Rivista e avranno un link diretto per la sua consultazione, inoltre riceveranno le altre pubblicazioni (monografie e studi) edite dall'ISDIT.

Per questo invitiamo tutti i lettori di *Diritto dei Trasporti* a formalizzare l'adesione all'ISDIT attraverso il sito [www.isdit.it/adesioni](http://www.isdit.it/adesioni)

ISTITUTO DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE  
Sezione del Dipartimento di scienze giuridiche della Sapienza, Università di Roma  
I.S.DI.T. — ISTITUTO PER LO STUDIO DEL DIRITTO DEI TRASPORTI  
ANNO XXXIII - 1

# DIRITTO DEI TRASPORTI 2020



**Dal 2019 la rivista *Diritto dei Trasporti* sarà edita in formato elettronico e sarà disponibile gratuitamente *on line* sul sito [www.dirittodeitrasporti.it](http://www.dirittodeitrasporti.it).**

**Eventuali copie cartacee potranno essere richieste all'editore all'indirizzo [edizioniav@edizioniav.it](mailto:edizioniav@edizioniav.it).**

Annate arretrate 1992-2018: .....	{ Italia .....	€ 105,00
	{ Estero .....	€ 130,00
Singolo fascicolo arretrato 1992-2018: .....		€ 50,00
CD indici generali 1988/2009 (per gli abbonati): .....		€ 55,00
CD indici generali 1988/2009 (per i non abbonati): .....		€ 120,00

Pagamenti tramite bonifico bancario Banco di Sardegna S.p.A. Sede di Cagliari  
IBAN IT 89 F 01015 04800 000000035089 per l'estero codice BIC/SWIFT BPMOIT22  
oppure sul c/c postale n. 16720096 entrambi a EDIZIONI AV di Antonino Valveri

Rivista quadrimestrale. Le richieste di fascicoli e gli eventuali reclami per mancato ricevimento vanno indirizzati all'amministrazione presso

EDIZIONI AV di *Antonino Valveri*

Via Pasubio, 22/A – 09122 Cagliari

Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22

e-mail: [edizioniav@edizioniav.it](mailto:edizioniav@edizioniav.it)

sito web: [www.edizioniav.it](http://www.edizioniav.it)

Direttore responsabile: LEOPOLDO TULLIO

Redazione: [rivista@isdit.it](mailto:rivista@isdit.it)

Sito web: [www.dirittodeitrasporti.it](http://www.dirittodeitrasporti.it)

REGISTRAZIONE TRIBUNALE DI CAGLIARI N. 2 DELL'8 GENNAIO 1992

Finito di comporre nel mese di agosto 2020

**Direttore emerito:** LEOPOLDO TULLIO, prof. emerito di Diritto della navigazione nella Sapienza, Univ. di Roma.

**Comitato direttivo:** ALFREDO ANTONINI, prof. ordinario di Diritto dei trasporti nell'Univ. di Udine; MASSIMO DEIANA, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Cagliari; MASSIMILIANO PIRAS, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Cagliari; ALESSANDRO ZAMPONE, prof. ordinario di Diritto della navigazione nella Sapienza, Univ. di Roma.

**Comitato scientifico:** IGNACIO ARROYO MARTÍNEZ, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad autónoma de Barcelona; MICHELE M. COMENALE PINTO, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Sassari; ENZO FOGLIANI, avvocato; MARIO FOLCHI, presidente de la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial; FERNANDO MARTÍNEZ SANZ, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad Jaume I de Castellón de la Plana; GERARDO MASTRANDREA, presidente di sezione del Consiglio di Stato; ANNA MASUTTI, prof. ordinaria di diritto aeronautico nell'Univ. di Bologna; FRANCESCO MORANDI, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Sassari; MARÍA VICTORIA PETIT LAVALL, catedrática de Derecho mercantil en la Universidad Jaume I de Castellón de la Plana; JUAN LUIS PULIDO BEGINES, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad de Cádiz; ELISABETTA ROSAFIO, prof. ordinaria di Diritto della navigazione nell'Univ. di Teramo; MANUEL GUILLERMO SARMIENTO GARCÍA, director del Centro de Estudios en Derecho del Transporte de la Universidad Externado de Colombia; STEFANO ZUNARELLI, prof. ordinario di Diritto dei trasporti nell'Univ. di Bologna.

**Comitato editoriale:** LUCA ANCIS, Univ. di Cagliari, *redattore capo*; GIUSEPPE REALE, Univ. del Molise; CHIARA TINCANI, Univ. di Verona; DANIELE CASCIANO, Univ. di Udine; ROCCO LOBIANCO, Univ. di Udine; SIMONE VERNIZZI, Univ. di Modena e Reggio Emilia; DONATELLA BOCCHESI, Sapienza, Univ. di Roma; VALENTINA CORONA, Univ. di Cagliari; GIOVANNI MARCHIAFAVA, Roma; GIOVANNI PRUNEDDU, Sassari; LAURA MASALA, Univ. di Sassari; ALESSANDRO CARDINALI, Roma; MARTINA CARRANO, Roma; ALESSANDRO DASARA, Sassari; ANNALISA DE GRANDI, Sassari; CRISTINA DE MARZI, Roma; GIOVANNA DI GIANDOMENICO, Roma; CARLA FIORILLO, Roma; SARA GIACOBBE, Roma; ALESSANDRA GUANDALINI, Cagliari; FILOMENA GUERRIERO, Roma; FRANCESCO IBBA, Sassari; MARCELLA LAMON, Sassari; CARLO LENZETTI, Massa; FRANCESCO MANCINI, Roma; ELENA NIGRO, Roma; DANIELE RAGAZZONI, Roma; GIULIA RASI, Roma; SARA REVERSO, Roma; GIUSEPPINA ROSATO, Teramo.

## REFERAGGIO

Referaggio non è una brutta parola, ma un neologismo che deriva dal latino *refertum agere* ed ha l'obiettivo di asseverare la dignità scientifica della pubblicazione.

**Procedura.** — Lo scritto che aspira ad essere pubblicato nelle rubriche «Saggi» o «Interventi» è sottoposto a un esame preliminare da parte del direttore della Rivista, concernente:

- la connessione dell'argomento alla materia dei trasporti;
- l'eventuale presenza di evidenti e grossolane carenze sotto il profilo scientifico;
- la corrispondenza del testo alle regole redazionali della Rivista.

In caso di esito positivo dell'esame preliminare, si passa alla successiva fase di referaggio vero e proprio.

Lo scritto è sottoposto alla valutazione di due revisori, professori ordinari o giuristi di chiara fama esperti nella materia oggetto dello scritto medesimo, italiani o stranieri. Il direttore della Rivista può assumere la responsabilità della pubblicazione in assenza di referaggio: nel caso di scritti provenienti da autori di sicuro prestigio o di fama internazionale; nel caso di scritti provenienti da professori ordinari del settore scientifico-disciplinare IUS-06; nel caso di scritti che sono stati oggetto di relazioni a convegni, perché in tal caso il revisore potrebbe identificare l'autore.

È adottato il sistema di referaggio cosiddetto doppio cieco (*double blind peer review*): lo scritto è inviato dal direttore della Rivista ai due revisori in forma anonima e all'autore non sono rivelati i nomi dei revisori, i quali sono vincolati (alla pari del direttore della Rivista) a tenere segreto il loro operato.

Lo scritto che aspira ad essere pubblicato nella rubrica «Giurisprudenza al vaglio» è sottoposto a referaggio con valutazione congiunta di un revisore e del direttore della Rivista. Al revisore è noto l'autore, ma questi può non conoscere il revisore, se costui così decide (*single blind peer review*).

**Criteri.** — I criteri seguiti dai revisori, che devono compilare un'apposita scheda di referaggio, sono i seguenti:

- la correttezza dell'impostazione metodologica;
- l'adeguatezza della bibliografia essenziale, ad eccezione degli scritti volutamente privi di riferimenti bibliografici;
- la chiarezza espositiva;
- il contributo di novità apportato allo stato di avanzamento degli studi sull'argomento; nelle note a sentenza, il contributo di novità è quello apportato alla motivazione della sentenza stessa, in senso critico o migliorativo.

**Esito.** — L'esito del referaggio può portare alla:

- accettazione dello scritto per la pubblicazione;
- accettazione subordinata a modifiche migliorative, che sono sommariamente indicate dal revisore; in questo caso lo scritto è restituito all'autore per le modifiche da apportare; l'adeguatezza delle modifiche apportate è valutata dal direttore della Rivista;
- non accettazione dello scritto per la pubblicazione.

In caso di valutazione divergente dei due revisori, la decisione finale è presa dal direttore della Rivista.

# indice sommario

## Saggi

ALESSANDRO ZAMPONE, <i>La Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo nell'interpretazione della Corte di giustizia europea — The 1999 Montreal Convention on the international carriage by air in the interpretation of the Court of Justice of the European Union</i> .....	Pag.	1
PAOLO ZAMPELLA, <i>Gli effetti dell'impiego delle nuove tecnologie in relazione ai titoli rappresentativi e ai documenti utilizzati per la circolazione delle merci nel trasporto marittimo internazionale — The effects of new technologies on documents of title and other documents used in international maritime transport</i> .....	»	35
ROCCO LOBIANCO - FIORENZA PRADA, <i>Il trasporto pubblico locale di passeggeri: origini e sviluppi del servizio fra legislazione nazionale e sovranazionale. L'esempio virtuoso della Regione Friuli Venezia Giulia — Local public passenger transport: origins and development between national and supranational legislation. The virtuous example of Friuli Venezia Giulia</i> .....	»	63

## Interventi

ALFREDO ANTONINI, <i>L'esercizio della navigazione marittima: l'armatore e il proprietario della nave — The owner and the disponent owner of the vessel in maritime navigation</i> .....	Pag.	87
FILIPPO LORENZON - MASSIMILIANO PIRAS, <i>La clausola BIMCO per il Sea Traffic Management (STM) a supporto di un business model più efficiente e una rinnovata attenzione all'ambiente — The new BIMCO Sea Traffic Management (STM) clause: towards a more efficient and environmentally aware business model</i> .....	»	95

## Fatti e misfatti

<i>Emergenza sanitaria, vuoti d'aria e pie illusioni</i> (LUCA ANCIS) .....	Pag.	111
<i>Diritti dei passeggeri aerei a quattro zampe: il cane Jack potrà avere il risarcimento per la cancellazione del volo?</i> (VALENTINA CORONA) .....	»	114
<i>L'art. 35 della Convenzione di Montreal: prescrizione o decadenza? Tutt'e due!</i> (ENZO FOGLIANI) .....	»	115
<i>Copiare humanum est, diabolicum (?) non indicare le fonti</i> (FRANCESCO MANCINI) .....	»	117

**Giurisprudenza al vaglio**

C. cost. 2 marzo 2018 n. 47 .....	Pag.	119
con nota di BEATRICE BALDONI, <i>Costi minimi di esercizio: una questione senza tempo — Cost minimums of exercise: an eternal question</i> .....	»	126
C. cost. 29 ottobre 2019 n. 226 .....	»	133
con nota di GIANFRANCO BENELLI, <i>Brevi note sulla legittimità costituzionale dell'azione diretta del sub-vettore contro il committente — Brief remarks on the constitutional legitimacy of the sub-carrier's direct action against the sender</i> .....	»	137
C. giust. UE 24 ottobre 2019, C-756/18 .....	»	147
con nota di ROCCO LOBIANCO, <i>I presupposti necessari ai fini della corresponsione della compensazione in caso di ritardo all'arrivo — The necessary requirements for payment of the compensation in case of delay in arrival</i> .....	»	151
Cass., sez. VI, 9 agosto 2018 n. 20703 .....	»	159
con nota di MATTEO MIATTO, <i>Sulle funzioni e sull'efficacia probatoria della lettera di vettura — About the functions and the evidentiary effects of the consignment note</i> .....	»	161
Cass., sez. III, 30 novembre 2018 n. 30978 .....	»	169
con nota di ALESSANDRO ZAMPONE, <i>Ancora una pronuncia, forse una delle ultime, sui presupposti della limitazione della responsabilità dell'armatore secondo il codice della navigazione — Another judgment, perhaps one of the last, on the conditions for limiting the shipowner's liability according to the Italian Navigation Code</i> .....	»	175
Cass., sez. III, 26 settembre 2019 n. 23975 .....	»	185
con nota di ELENA NIGRO, <i>Richiesta e riconsegna incaute delle merci ex art. 437 c. nav.: al vaglio la responsabilità del raccomandatario-spedizioniere e del custode giudiziario — Incautious request for and redelivery of goods ex art. 437 of the Code of Navigation: analysis of the shipping agent and judicial custodian's liability</i> .....	»	193
TAR Lazio-Roma, sez. I, 29 ottobre 2019 n. 12455 .....	»	205
TAR Lazio-Roma, sez. I, 29 ottobre 2019 n. 12456 .....	»	215
Juzgado de lo Mercantil n. 13 de Madrid, 24 ottobre 2019 n. 373 .....	»	225
con nota di FRANCESCO MANCINI, <i>Un nuovo costo aggiuntivo alla tariffa low cost: il «bagaglio a mano grande» al vaglio della giurisprudenza — A new additional cost to the low cost rate: «large cabin bag» examined by jurisprudence</i> .....	»	229
<b>Massimario</b> .....	Pag.	239



**Osservatorio legislativo**

<i>Rassegna di legislazione</i> (a cura di CARLO e CARLA TALICE).....	Pag.	285
Repertorio scelto .....	»	290

<b>Segnalazioni bibliografiche</b> .....	Pag.	295
--	------	-----

**Materiali**

Convenzione sui contratti per il trasporto internazionale di merci interamente o parzialmente per mare (New York, 11 dicembre 2008) aperta alla firma a Rotterdam il 23 settembre 2009 (traduzione in italiano dal testo ufficiale inglese a cura di Enzo Fogliani) .....	Pag.	309
I nuovi Incoterms® 2020 .....	»	350
Comunicazione della Commissione Europea (2020/C 89 I/01). <i>Orientamenti interpretativi relativi ai regolamenti UE sui diritti dei passeggeri nel contesto dell'evolversi della situazione connessa al Covid-19</i> .....	»	353
Quotazioni del DSP, del franco Poincaré e del franco Germinal .....	»	364

<b>Collaboratori</b> .....	Pag.	365
----------------------------	------	-----



ALESSANDRO ZAMPONE

## LA CONVENZIONE DI MONTREAL DEL 1999 SUL TRASPORTO AEREO NELL'INTERPRETAZIONE DELLA CORTE DI GIUSTIZIA EUROPEA

*The essay focuses on the jurisprudence of the EU Court of Justice which concerned the provisions of the Montreal Convention of 1999. The Court, in fact, was able to intervene by directly interpreting the rules of the Montreal Convention, the provisions of which, starting from its entry into the force, first and foremost, are integral part of the EU legal order as rules of international relevance. Moreover, pursuant to Regulation 2027/1997/EC, as amended by Regulation 889/2002/EC, the rules of the Convention on the carrier's liability in the carriage of passengers and baggage by air apply to the flights carried out by an EU air carrier holding a valid operating license issued in accordance with Regulation 2008/1008/EC. On the other hand, the Court of Justice was also able to define the boundary line between the Montreal Convention framework and those European rules concerning aspects not directly covered by the Convention, such as protecting consumer and passenger right measures in case of denied boarding, flight cancellation and long delay. In this scenario are highlighted, and not without critical elements, the aspects of continuity or complementarity between the Montreal Convention and the other abovementioned European rules.*

SOMMARIO — 1. Introduzione — 2. La Convenzione di Montreal nel diritto dell'Unione europea — 3. La dilatazione dei confini soggettivi ed oggettivi del contratto di trasporto di passeggeri oggetto della Convenzione di Montreal — 4. La sentenza *Wucher Helicopter* — 5. La sentenza *Air Baltic* — 6. Gli ulteriori elementi di contraddittorietà che possono trarsi dal quadro generale — 7. Gli effetti del rapporto di continuità tra Convenzione di Montreal e disciplina europea di tutela del passeggero — 8. La nozione di «accident» ed il problema della sua riconducibilità ad una anomalia del servizio di trasporto—9. Il danno risarcibile secondo i principi internazionali — 10. La compensazione *ex art. 7* regolamento 261/2004/CE ed il danno risarcibile secondo la Convenzione di Montreal — 11. Conclusioni.

1. *Introduzione* — La Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 è in vigore a livello internazionale dal 4 novembre 2003. In Italia è in vigore dal 28 giugno 2004, decorsi sessanta giorni dal 29 aprile 2004, data del deposito del proprio strumento di ratifica e di quello di altri dodici Stati membri della Comunità europea, della Comunità stessa e della Norvegia <sup>(1)</sup>. La Convenzione, per il rilevante numero di adesioni, tra le quali quelle degli Stati cui è riferibile il più significativo volume di traffico aereo, rappresenta la disciplina di riferimento del contratto di trasporto aereo internazionale. Le soluzioni allora accolte, molte delle quali assai significative, destinate a superare il sistema della Convenzione di Varsavia del 1929 e dei suoi protocolli di emendamento — che pure tanti contributi positivi, di modernità ed efficienza, aveva portato alla regolazione privatistica del trasporto aereo — hanno rivelato in questi anni una sorprendente capacità di tenuta. Infatti, in termini generali, può osservarsi come numerosi aspetti sostanziali della disciplina, soprattutto quelli che ripropongono le soluzioni già accolte e sperimentate nell'ambito del sistema di Varsavia, risultino ormai consolidati. Dove, al contrario, si registrano evoluzioni degne di nota, ma pur sempre eccezionali, rispetto alle interpretazioni invalse a proposito del sistema di Varsavia, ci si è affrettati a porre in risalto come i criteri ispiratori della Convenzione di Montreal siano diversi rispetto a quelli che suggerirono al legislatore internazionale, conclusosi il primo conflitto mondiale, l'assetto originario della disciplina del trasporto aereo. Anche soluzioni normative essenzialmente coincidenti con le precedenti impongono quindi una nuova lente ermeneutica proprio alla luce delle diverse finalità che la Convenzione di Montreal si prefigge di conseguire rispetto alla Convenzione di Varsavia. Questa diversa chiave di lettura è stata espressamente illustrata in una recente sentenza statunitense <sup>(2)</sup> nella quale viene affermata a chiare lettere l'autonomia della Convenzione di Montreal rispetto alla Convenzione di Varsavia le cui disposizioni non erano principalmente ispirate, come la più recente Convenzione di Montreal, dall'intenzione di fornire uno standard internazionale uniforme di tutela del passeggero

---

<sup>(1)</sup> Cfr. TULLIO, *Presentazione* al volume *La nuova disciplina del trasporto aereo*, (a cura di L. Tullio), Napoli, 2006, XI.

<sup>(2)</sup> U.S. Court of Appeal, 6th circ., 30 agosto 2017, *Jane Doe e Jhon Doe v. Etihad Airways Inc*, in *Dir. mar.* 2018, 723 ss., con nota di MERIALDI, *Danno psichico ai sensi dell'art. 17 della Convenzione di Montreal*.

bensi dall'esigenza di favorire lo sviluppo della nascente industria del trasporto aereo. In questo caso, smentendo anni di giurisprudenza sulla risarcibilità del danno psichico alla sola condizione che esso derivi causalmente da *bodily injury (lésion corporelle)* (3), i giudici statunitensi, con una interpretazione evidentemente di maggior favore per il danneggiato, ne ammettono la risarcibilità a prescindere dalla relazione causale con il danno fisico, valorizzando il semplice elemento della coesistenza delle due tipologie di lesioni, entrambe necessariamente collegate al presupposto dell'*accident*.

Sotto altro aspetto, alcune decisioni riconoscono indirettamente alla disciplina un significativo carattere di modernità e, soprattutto, di flessibilità. A questa considerazione di base possono infatti essere ricondotti i tentativi di lettura evolutiva di determinate disposizioni della Convenzione compiuti dalla giurisprudenza, chiamata a verificare la tenuta di alcune norme rispetto ad una prassi via via progredita in ragione dell'incessante progresso tecnologico (carattere, quest'ultimo, che, fin dagli albori, distingue il diritto aeronautico rispetto ad altri rami del diritto) (4). Si pensi alle tecniche di conclusione e documentazione del contratto, in relazione alle quali molto recentemente la Cassazione italiana (5) ha espresso il principio in materia di giurisdizione secondo il quale, con riguardo all'individuazione del foro alternativo del luogo ove è situato lo stabilimento attraverso il quale il contratto è stato concluso, in caso di contratto di trasporto aereo perfezionato *on line* con vettore extraeuropeo, ove la contrattazione e l'acquisto siano intervenuti esclusivamente *on line* (6), la giurisdizione deve essere radicata ai sensi dell'art. 33 della Convenzione nel luogo di domicilio del passeggero acquirente (criterio che

---

(3) Cfr. ANTONINI, *Il danno risarcibile nel trasporto di persone*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commentario della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999* (a cura di L. Tullio), Napoli, 2006, 86 ss., e BUSTI, *La responsabilità per danni alla persona nel trasporto aereo*, in *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea* (a cura di L. Masala e E. G. Rosafio), Milano, 2006, 61. Cfr. anche l'articolata motivazione della Camera dei Lords nei casi riuniti *King v. Bristol Helicopters* e *Morris v. K.L.M.*, in *Dir. trasp.* 2003, 976, con nota di ZAMPONE, *Sulla risarcibilità del danno psichico nel trasporto aereo internazionale di persone*.

(4) Cfr. ZAMPONE, *Los principios fundamentales del Derecho aeronautico. Consecuencia practica de su reconocimiento*, in *RLADA-XIV-300*, num. 21-ottobre 2014.

(5) Cass. SS. UU. 8 luglio 2019 n. 18257.

(6) Cfr. MOTRONI, *Corrispettività e forma del contratto di trasporto aereo di persone, con particolare riferimento ai c.d. voli «low cost»*, in *Dir. mar.* 2015, 111 ss.

soccorre a neutralizzare la constatazione secondo la quale l'ambiente internet è per definizione un «non luogo»).

Tuttavia, al di là di considerazioni di carattere essenzialmente generale, dalle quali si ricava comunque un dato di affidabilità dell'attuale impianto della disciplina internazionale del contratto di trasporto aereo, riflessioni specifiche si impongono riguardo alla situazione in Europa. In tale più circoscritto ambito, effettivamente, sono emersi aspetti peculiari particolarmente significativi che, probabilmente, trovano origine nel netto mutamento di prospettiva che il diritto dell'Unione nel suo complesso ha reso palese nella lettura sempre più orientata in chiave economica di tutti i fenomeni sociali.

2. *La Convenzione di Montreal nel diritto dell'Unione europea* — La specificità alla quale mi riferisco muove essenzialmente dalla considerazione di due presupposti. Il primo, di natura endogena alla Convenzione; il secondo, sollecitato dalla reazione dell'ordinamento continentale a tale caratteristica.

La Convenzione di Montreal, come del resto la Convenzione di Varsavia, è per sua stessa ammissione lacunosa; essa regola solo alcuni aspetti del trasporto aereo internazionale <sup>(7)</sup>; rimane quindi affidata al diritto nazionale la disciplina delle fattispecie non espressamente oggetto di regolazione internazionale. Per altro verso, nella parte in cui dispone, la Convenzione finisce per sovrapporsi ai diritti nazionali i cui particolarismi, qualora si riferiscano ad ambiti di specifica attenzione — quali la tutela della persona ed i diritti del consumatore — volgono verso una sostanziale armonizzazione ed uniformità in sede europea <sup>(8)</sup>.

---

(7) La disciplina uniforme in materia di trasporto aereo internazionale riguarda principalmente i temi della responsabilità del vettore, della documentazione del contratto di trasporto e della competenza giurisdizionale. Il rilevante numero di ratifiche della Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 e, successivamente, della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, nonché la progressiva attuazione di tali regole nell'ambito degli ordinamenti domestici mediante strumenti di diversa tipologia, hanno dato vita ad un sistema uniforme, potenziato dalla esplicita previsione di inderogabilità a vantaggio del vettore, il cui carattere «obbligatorio ed esclusivo» (CORONA, *La derogabilità della normativa*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, a cura di L. Tullio, Napoli, 2006, 238) finisce per trovarsi ridimensionato dalla limitatezza dei pochi seppure rilevanti aspetti del contratto di trasporto aereo espressamente disciplinati.

(8) La Corte di giustizia UE ha precisato ripetutamente che le disposizioni della Convenzione di Montreal devono essere oggetto di una interpretazione che non tenga

Il diritto dell'Unione, infatti, ha cercato di neutralizzare il rischio di frammentazione e non omogeneità ritenendo non solo di accogliere al suo interno la Convenzione di Montreal, sottoscrivendola direttamente, ma anche disciplinando i rapporti di rilevanza intracomunitaria facendo esplicito ed integrale richiamo delle norme della Convenzione in tema di responsabilità nel trasporto di passeggeri. In termini analoghi si è comportato il legislatore italiano mediante la tecnica del rinvio dinamico alle convenzioni internazionali in vigore nella Repubblica italiana (rinvio che, a dire il vero, riguarda anche il trasporto di merci).

La Comunità europea ha partecipato alla conferenza diplomatica internazionale di diritto aeronautico svoltasi a Montreal dal 10 al 28 maggio 1999 ed ha quindi firmato la Convenzione di Montreal il 9 dicembre 1999 sulla base dell'art. 300, n. 2, TCE. Il 5 aprile 2001, il Consiglio dell'UE ha adottato la decisione 2001/539/CE relativa alla conclusione da parte della Comunità europea della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo (Convenzione di Montreal); la Convenzione è entrata in vigore per l'Unione europea il 28 giugno 2004.

Parallelamente, la Comunità europea ha varato anche un sistema interno di norme sulla responsabilità del vettore aereo di passeggeri che rinvia espressamente alla Convenzione di Montreal (reg. CE n. 2027/1997 e reg. CE n. 889/2002).

A tutto ciò occorre aggiungere che l'Unione è dotata di un proprio sistema di tutela dei diritti dei passeggeri del trasporto aereo mediante misure minime di assistenza (come per tutte le altre modalità di trasporto) che finiscono per ampliare il perimetro della prestazione di protezione del passeggero anche a quegli effetti che sono la naturale conseguenza di ogni patologia che possa eventualmente soffrire la prestazione di trasferimento. Tali misure, infatti, rappresentano applicazione della tutela del consumatore nella sua veste di passeggero aereo mirando anche a conservare, ove non sia di svantaggio per il passeggero, l'equilibrio contrattuale in tutti i casi in cui la prestazione non sia resa dal vettore, a prescindere dalla imputabilità o meno dell'impedimento, secondo i termini e le condizioni originariamente convenuti. Si tratta del noto regolamento CE

---

conto dei differenti significati che il diritto nazionale può loro attribuire, ma si ispiri alle regole interpretative del diritto internazionale generale uniforme; C. giust. UE 7 novembre 2019, causa C-213/18, *Guaitoli ed altri*, punto 47.

n. 261/2004 in materia di misure di protezione minima del passeggero in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo rilevante <sup>(9)</sup>.

In questo composito quadro si colloca l'opera interpretativa della Corte di giustizia che, per il notevole livello di uniformità destinata a produrre nell'ambito dell'UE, è naturalmente particolarmente significativa. Il contesto è evidentemente quello del trasporto di passeggeri e dei loro bagagli. La Corte di giustizia, quindi, intervenendo per interpretare il diritto dell'Unione nell'ambito delle competenze che le sono attribuite dall'art. 267 TFUE, si è ripetutamente espressa in relazioni a casi che, pur se di rilevanza intraunionale, hanno tutti presupposto la disciplina della Convenzione di Montreal muovendo da presupposti diversi.

Da un lato, infatti, la Corte è intervenuta interpretando direttamente le norme della Convenzione di Montreal le cui disposizioni in primo luogo costituiscono, a partire dall'entrata in vigore di quest'ultima, parte integrante dell'ordinamento giuridico dell'Unione quali norme di rilevanza internazionale e destinate a ricevere applicazione nei rapporti tra Europa e Stati contraenti <sup>(10)</sup>. Inoltre, in virtù del regolamento CE 2027/1997, come modificato dal regola-

---

<sup>(9)</sup> La letteratura sul regolamento CE n. 261/2004 è molto ampia. Diffusamente su tale disciplina e sui temi ad essa correlati, da ultimo ANCIS, *Informazione e assistenza del passeggero nel trasporto aereo. Il mutamento dei connotati dell'obbligo di protezione*, Napoli, 2017. Ampiamente dibattuta in dottrina è la natura giuridica da attribuire alle forme di assistenza stabilite dal regolamento. Con particolare riguardo alle misure previste dagli artt. 8 e 9 del regolamento, prevale la tesi secondo la quale risulterebbero ampliati e rafforzati gli obblighi di protezione cui è tenuto il vettore nei confronti del passeggero. La finalità ad esse sottesa sarebbe infatti quella di garantire e, comunque, tutelare l'integrità psico-fisica del passeggero costretto, a causa della inattuazione della prestazione di trasferimento secondo i tempi e le modalità originariamente convenuti, a sopportare disagi e pregiudizi (cfr. PIRAS, *Il rifiuto di trasportare e il ritardo del vettore aereo nella nuova disciplina comunitaria*, in *Studi su: negato imbarco, cancellazione e ritardo nel trasporto aereo* (a cura di M. Deiana), Cagliari, 2005, 177 s.; CORONA, *La natura delle prestazioni di assistenza del vettore aereo in caso di ritardo*, in *Dir. trasp.* 2006, p. 871 ss.; TULLIO, *Interventi interpretativi della Corte di giustizia europea sul reg. (CE) n. 261/2004*, in *Dir. trasp.* 2009, 369. Diversamente, BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999* (a cura di L. Tullio), Napoli, 2006, p. 173, ritiene che tali misure siano di ordine pubblico perché finalizzate a mitigare i pregiudizi che possono derivare al passeggero dalla patologia della prestazione di un servizio di trasporto per sua natura di interesse pubblico.

<sup>(10)</sup> La Corte è quindi competente a pronunciarsi in via pregiudiziale sull'interpretazione della Convenzione di Montreal; C. giust. UE 12 aprile 2018, causa C-258/16, *Finnair*, punti 19 e 20.



mento CE 889/2002, le regole della responsabilità del vettore nel trasporto di passeggeri e del bagaglio si applicano ai passeggeri di voli eseguiti da un «vettore aereo dell'Unione» e quindi un vettore munito di valida licenza di esercizio rilasciata ai sensi del reg. 2008/1008/CE<sup>(11)</sup>. Si noti che l'art. 941 c. nav., nel rinviare anch'esso alle norme internazionali in vigore nella Repubblica sulla responsabilità del vettore aereo di passeggeri, ne impone l'applicazione anche ai trasporti eseguiti da vettore non munito di licenza di esercizio.

Da altro lato, la Corte ha voluto anche definire la linea di confine tra la disciplina della Convenzione di Montreal e le norme europee riguardanti quegli aspetti non direttamente contemplati dalla prima, quali le misure minime di protezione del passeggero in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato, evidenziando gli aspetti di continuità o complementarità tra la prima e le seconde. Opera questa destinata a rilevare non solo sotto il profilo sostanziale, ma anche con riguardo alla determinazione del criterio in base al quale stabilire a chi compete la giurisdizione sulla specifica controversia. Infatti, secondo la Commissione europea, alle controversie relative ai diritti stabiliti dal reg. CE 261/2004 nei voli tra Stati europei, la giurisdizione deve essere individuata mediante la disciplina europea generale del reg. (UE) n. 1215/2012. Diversamente, alle controversie in materia di responsabilità del vettore governate dalla Convenzione di Montreal si devono applicare i criteri di giurisdizione stabiliti dall'art. 33 della medesima<sup>(12)</sup>.

### 3. La dilatazione dei confini soggettivi ed oggettivi del contratto di trasporto di passeggeri oggetto della Convenzione di Montreal — Sotto

---

<sup>(11)</sup> C. giust. UE causa C-240/14, *Prüller-Frey*, punto 29; in *Dir. trasp.* 2016, 471 ss., con nota di ZAMPPELLA, *Dalla Corte di giustizia due prevedibili interpretazioni in tema di trasporto aereo di persone e azione diretta contro l'assicuratore*.

<sup>(12)</sup> Comunicazione della Commissione del 15 giugno 2016 «*Orientamenti interpretativi*» relativi al regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e al regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio (2016/C 214/04), in G.U.U.E 15 giugno 2016 C214/S. Cfr. anche C. giust. CE 9 luglio 2009, C-204/08, *Redher*, in *Dir. trasp.* 2010, 102. Da ultimo, C. giust. UE 7 marzo 2018, cause riunite C-274/16, C-447/16, C-448/16, in *Dir. trasp.* 2018, 471, con nota di CORONA, *Vettore operativo, vettore contrattuale e giurisdizione*.

il primo dei profili sopra accennati, è doveroso osservare come il rinvio del regolamento CE 2027/1997 (modificato dal regolamento CE 889/2002) alle disposizioni della Convenzione di Montreal riguardi la disciplina sostanziale del trasporto aereo con riferimento alle regole di responsabilità nel trasporto di passeggeri e bagaglio. Benché non espressamente oggetto del rinvio, il richiamo deve intendersi comprensivo anche delle norme della Convenzione complementari alla disciplina sostanziale di tale regime, come quelle relative al carattere imperativo delle norme (art. 29), all'estensione dei criteri di responsabilità del vettore ai suoi preposti e dipendenti (art. 30), alla responsabilità del vettore di fatto (art. 39), alla giurisdizione (art. 33), alla decadenza dall'azione (art. 35).

Dubbi invece permangono riguardo alla comprensività o meno del rinvio rispetto a quei principi espressi dalla Convenzione che sono strettamente funzionali alla dimensione internazionale del trattato perché ne garantiscono la sua applicazione delineandone l'ambito mediante la c.d. norma strumentale<sup>(13)</sup>.

Il campo di applicazione stabilito dal regolamento CE 2027/1997 (reg. CE 889/2002), individuato nei trasporti eseguiti da vettori dell'Unione titolari di licenza di esercizio (ai sensi del regolamento CE 1008/2008) a prescindere dalla dimensione geograficamente intra o extra europea del trasporto, certamente collide con il carattere della internazionalità del trasporto prescritto e descritto nella Convenzione (che attribuisce rilevanza al dato geografico dei luoghi di partenza e destinazione del trasporto).

Il medesimo criterio soggettivo dovrebbe anche sovrapporsi all'ambito di applicazione sostanziale delimitato dall'art. 1 della Convenzione che espressamente si riferisce al contratto di trasporto aereo internazionale anche a titolo gratuito, purché, in tale ultimo caso, eseguito da una impresa di trasporto aereo. Con riferimento a questo aspetto, viene in particolare in rilievo il carattere contrattuale del trasporto che la Convenzione di Montreal, a differenza della disciplina europea, espressamente prevede quale elemento indispensabile perché possa ricevere applicazione. In altri termini ci si chiede se l'applicazione o meno della disciplina del regolamento CE 2027/1997 (reg. CE 889/2002) pretenda o meno che la fattispecie presenti le caratteristiche oggettive e soggettive del contratto di tra-

---

<sup>(13)</sup> Cfr. CHASSOT, *Le domaine de la responsabilité du transporteur aérien international a la lumière de deux décisions récentes*, in RFDAS 2016, 5 ss.

sporto aereo presupposto dalla Convenzione di Montreal. In questo senso l'opera della Corte di giustizia UE è stata molto significativa soprattutto negli ultimi anni.

4. *La sentenza Wucher Helicopter* — Nella sentenza della Corte di giustizia 26 febbraio 2015, *Wucher Helicopter* <sup>(14)</sup>, è stato stabilito che la persona a bordo di un elicottero di un vettore aereo comunitario, trasportato sulla base di un contratto concluso dal suo datore di lavoro ed il vettore aereo medesimo per l'effettuazione di un particolare servizio (nella specie, monitoraggio ai fini della messa in sicurezza di ghiacciai e piste da sci), rappresenta un «passeggero» ai sensi del reg. (CE) n. 785/2004 (sugli obblighi assicurativi dei vettori dell'Unione) e della Convenzione di Montreal. Il problema concreto era quello di stabilire se tale persona, rimasta danneggiata durante il trasporto, dovesse essere considerata un passeggero, e quindi legittimata ad agire in base al contratto di trasporto ai sensi della Convenzione di Montreal e del regolamento CE 2027/1997; ovvero, un membro dell'equipaggio, e quindi titolare della pretesa risarcitoria contro il proprio datore di lavoro ai sensi della normativa nazionale in materia di incidenti sul lavoro.

I giudici europei, in tal caso, hanno ricondotto il titolo in base al quale il danneggiato si trovava a bordo dell'elicottero nell'ambito del contratto di trasporto. Secondo i giudici, è trasporto aereo ai sensi della Convenzione di Montreal anche il contratto non concluso dal passeggero; è trasporto anche il contratto che prevede la presenza a bordo del passeggero finalizzata al compimento di un'opera o un servizio nei cui confronti la prestazione di trasferimento del passeggero è in rapporto di strumentalità necessaria (il lancio di cariche esplosive per prevenire il distacco improvviso di valanghe). Si tratta di conclusioni discutibili alle quali la Corte giunge senza tuttavia chiarire la posizione del datore di lavoro del danneggiato il cui rapporto con l'esercente dell'aeromobile sembrerebbe (il condizionale è d'obbligo non essendo note le condizioni del contratto in questione) dovere essere più correttamente ricondotto ad un contratto diverso, quale il noleggio (anche «a tempo», nel caso di contratto di durata ad esecuzione perio-

---

(14) C. giust. UE 26 febbraio 2015 C-6/14, *Wucher Helicopter GmbH, Euro-Aviation Vericherungs AG c. Fridolin Santer* in *Dir. trasp.* 2016, 165 ss, con nota di SALIU, *Danni all'impiegato del noleggiatore e responsabilità del vettore aereo.*

dica, piuttosto che appalto di servizi di trasporto) <sup>(15)</sup>. Quel che lascia quindi perplessi in tale decisione non è tanto il contenuto delle conclusioni cui perviene — in ogni caso effettivamente criticabili, come meglio si dirà in seguito anche a proposito di una più recente decisione — ma lo schema interpretativo applicato che sembra avere trascurato la nozione esclusivamente contrattuale del trasporto che la Convenzione di Montreal presuppone ai fini della propria applicazione (art. 1). L'azione proposta contro il vettore ai sensi della Convenzione di Montreal deve scaturire dal contratto di trasporto e non da altre ipotesi; se non muove direttamente dal contratto di trasporto, per come esso deve intendersi, l'azione può ben essere comunque ammissibile, ma non ai sensi della Convenzione di Montreal bensì in virtù del diritto interno di volta in volta applicabile <sup>(16)</sup>.

Del resto, queste ultime sono proprio le considerazioni apprezzate dalla giurisprudenza di numerosi paesi che ha escluso, ripetute volte, che possa essere proposta, ai sensi della Convenzione di Montreal (o di Varsavia), l'azione in garanzia avanzata dal costruttore di aeromobile che abbia risarcito i passeggeri contro il vettore responsabile dell'incidente <sup>(17)</sup>. L'azione in tal caso non si fonda sul contratto di trasporto e quindi è esterna al perimetro della Convenzione.

5. *La sentenza Air Baltic* — Più recentemente, la Corte è ritornata sul tema della fisionomia del contratto di trasporto aereo di passeg-

---

<sup>(15)</sup> Cfr. Trib. Vallo della Lucania 27 ottobre 2005, in *Dir. trasp.* 2007, 177 ss. con nota critica di TULLIO, *Servizio di eliambulanza tra trasporto e noleggio*. Sul tema cfr. anche TULLIO, *Una fattispecie improponibile: l'appalto di servizi di trasporto*, in *Dir. trasp.* 1993, 89 ss.

<sup>(16)</sup> Pertanto il trasporto amichevole (o di cortesia), in quanto reso al di fuori di ogni obbligo di prestazione (siccome non inquadrato in alcun contesto negoziale, o comunque genericamente obbligatorio, bensì governato dai principi della responsabilità extracontrattuale), sfugge all'applicazione della Convenzione di Montreal che, ai sensi dell'art. 1, è infatti circoscritta a tutti i casi di trasporto oneroso, nonché ai casi di trasporto gratuito purché quest'ultimo sia effettuato da un imprenditore attivo nell'ambito dei servizi di trasporto aereo. Con riguardo alla inapplicabilità del termine di decadenza biennale di cui all'art. 35 della Convenzione di Montreal ad un caso di trasporto di cortesia, da ultimo Cass. 13 dicembre 2019 n. 32778.

<sup>(17)</sup> Cass. fr. 4 marzo 2015 n. 13-17392, *Airbus c. Armavia*; U.S. District Court, Eastern District of New York, 16 agosto 2004, *in re Air Crash Near Nantucket Island Mass., on October 31, 1999*, 340 F. Supp. 2d 240 (E.D.N.Y. 2004).

geri oggetto della Convenzione di Montreal. La sentenza della Corte 17 febbraio 2016 <sup>(18)</sup> si pone in continuità ideale con il caso *Wucher Helicopter*. Questa volta, la Corte è stata chiamata ad interpretare le disposizioni della Convenzione di Montreal in tema di ritardo nel trasporto e del relativo limite di responsabilità giungendo a conclusioni significative in relazione ai seguenti temi di carattere generale: a) l'individuazione del creditore della prestazione di trasporto di persone quando non sia il passeggero a concludere materialmente il contratto; b) nel suddetto caso, l'individuazione del soggetto legittimato a proporre l'azione di responsabilità per inadempimento del trasporto; c) la natura dell'azione risarcitoria promossa da colui che acquista il biglietto pur non essendone beneficiario (nel caso di specie, il datore di lavoro del passeggero). Ebbene, la sentenza, con un percorso argomentativo discutibile, giunge a riconoscere fondata sul contratto di trasporto l'azione promossa contro il vettore da colui che acquista i biglietti in luogo dei passeggeri effettivamente beneficiari del trasporto e vittime dell'inadempimento del vettore. Viene quindi esclusa la posizione di terzietà rispetto al contratto di colui che acquista il biglietto di passaggio per altri. Se così non fosse stato, la questione avrebbe finito per incanalarsi nel solco di un tema ampiamente dibattuto; l'esperibilità da parte del terzo dell'azione risarcitoria in seguito ad ipotesi tipiche di inadempimento contrattuale del vettore. Si tratta del tema dell'ammissibilità del c.d. concorso e cumulo improprio o soggettivo di azioni e delle caratteristiche di tale azione <sup>(19)</sup>. Nel caso di specie, invece, il terzo (il datore di lavoro

---

<sup>(18)</sup> C. giust. UE 7 febbraio 2016 C-429/14, *Air Baltic Co. c. Lietuvos Respublikos*, in *Dir. trasp.* 2016, 783 ss., con nota di ZAMPONE, *Azione del datore di lavoro contro il vettore aereo internazionale per il ritardo nel trasporto di un proprio dipendente*.

<sup>(19)</sup> In termini generali, si tratta del caso in cui il debitore inadempiente arreca con lo stesso inadempimento un danno *ex contractu* al proprio creditore e un danno *ex delicto* ad un terzo che non è parte del rapporto obbligatorio. Si pensi all'ipotesi della responsabilità del notaio che potrebbe astrattamente essere chiamato a rispondere nei confronti di danneggiati distinti, il cliente e altri soggetti che non sono parti del contratto d'opera professionale. Cfr. sul punto ANTONINI, *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 de *Dir. mar.*, 2010, 96 ss. Cfr. anche BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001, 109 ss.; ANTONINI, *Il risarcimento del danno alla persona nel trasporto aereo: contenuto e soggetti dell'azione risarcitoria*, in *Trasporti*, n. 81/2000, 19 ss.; ROSAFIO, *L'azione extracontrattuale*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, a cura di L. Tullio, Napoli, 2006, 272 ss.

ro) che acquista il biglietto del passeggero è stato, per questo solo motivo, ritenuto parte del contratto di trasporto aereo oggetto della Convenzione di Montreal. L'azione pertanto, poiché esercitata da colui che, pur non essendo passeggero, è parte del contratto di trasporto aereo, rimane immediatamente sottoposta alle condizioni e, soprattutto, alle limitazioni stabilite dalla Convenzione di Montreal <sup>(20)</sup>.

In realtà, la ricostruzione della Corte sembrerebbe non considerare adeguatamente le caratteristiche e gli obblighi assunti da entrambe le parti con il trasporto di persone <sup>(21)</sup>; caratteristiche che hanno indotto parte della dottrina ad evidenziare che nel trasporto di persone, a differenza dal trasporto di cose, oggetto del trasferimento è lo stesso contraente. Il contraente non può che essere lo stesso passeggero, cioè colui che è creditore della prestazione e viene trasportato. Pertanto, conducendo alle naturali conseguenze tale argomento, e contraddicendo le conclusioni cui giunge la Corte, si ritiene che sia fattispecie contrattuale diversa dal contratto di trasporto di persone quella nella quale il creditore del servizio non sia un passeggero; cioè quando il contratto sia stipulato da un terzo non trasportato che agisca per conto proprio <sup>(22)</sup>.

Già in passato mi sono espresso criticamente sulla sentenza <sup>(23)</sup>. L'azione risarcitoria per i danni derivati dal ritardo nel trasporto su-

---

<sup>(20)</sup> Secondo ROVELLI, *Il trasporto di persone*, Torino, 1970, 56, il datore di lavoro che stipuli il contratto di trasporto per i propri dipendenti ha interesse all'esecuzione del trasporto ed è quindi titolare dell'azione per inadempimento del trasporto. I lavoratori trasportati, da parte loro, hanno interesse alla propria sicurezza ed incolumità e sono quindi titolari esclusivi dell'azione di responsabilità per il danno alla persona.

<sup>(21)</sup> Nel contratto di trasporto è il passeggero ad acquistare i diritti, ed i corrispondenti obblighi, che non potrebbero essere altro che suoi propri, come in particolare il diritto alla protezione della sua incolumità personale; in questo senso, cfr. COMENALE PINTO, *Voli charter e pacchetto turistici*, in *Diritto e storia*, 11/2013, «<http://www.dirittoestoria.it/11/contributi/Comenale-Pinto-Voli-charter-pacchetti-turistici.htm>»<http://www.dirittoestoria.it/11/contributi/Comenale-Pinto-Voli-charter-pacchetti-turistici.htm>.

<sup>(22)</sup> LEFEBVRE D'OVIDIO-PESCATORE-TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2019, 481; TULLIO, *Chi sono le parti del contratto di trasporto aereo di persone?*, in *Dir. trasp.* 2017, 487 ss.

<sup>(23)</sup> ZAMPONE, *Azione del datore di lavoro contro il vettore aereo internazionale per il ritardo nel trasporto di un proprio dipendente*, cit. Cfr. anche MANCINI, *Danno da ritardo, azione contro il vettore aereo da parte di persona diversa dal passeggero e Convenzione di Montreal*, in *Dir. trasp.* 2017, 407 ss. In senso favorevole alla sentenza in questione, cfr. COMENALE PINTO, *In tema di danno risarcibile nel trasporto aereo internazionale e di legittimazione a farlo valere*, in *Riv. dir. nav.* 2016, 287 ss.

bito dal passeggero (nella specie, due passeggeri, funzionari dell'Amministrazione della Repubblica di Lituania e da questa inviati in missione all'estero) proposta dal datore di lavoro che, a causa del ritardo nel trasporto dei propri dipendenti, aveva dovuto sopportare superiori oneri retributivi e previdenziali in favore di quest'ultimi, non può rappresentare, a mio giudizio, l'esercizio di una azione in virtù del contratto di trasporto ai sensi della Convenzione di Montreal. Si tratta piuttosto di un caso che presenta evidenti analogie con quelli divenuti ormai di scuola circa la tutela aquiliana del credito del datore di lavoro avente ad oggetto le prestazioni lavorative del proprio dipendente (rimasto danneggiato per l'inadempimento del contratto di trasporto aereo) <sup>(24)</sup>. Ipotesi nelle quali, come si è visto, non è stata messa in discussione la natura extracontrattuale dell'azione che trova fondamento non già nel contratto di trasporto ma nel diritto di credito del terzo (il datore di lavoro) nei confronti della persona risultata lesa, nella veste di passeggero, in seguito all'inadempimento della prestazione di protezione assunta dal vettore. Peraltro, la sempre più condivisa configurabilità dell'ipotesi di una responsabilità extracontrattuale non solo in presenza della violazione di norme di diritto e di situazioni di diritto assoluto, ma anche della disciplina contrattuale, consentirebbe di ritenere anche l'inadempimento della prestazione di trasporto possa essere riguardato alla stregua di qualunque evento pregiudizievole privo di giustificazione e quindi quale causa mediata del pregiudizio patrimoniale sofferto dal titolare del diritto di credito <sup>(25)</sup>. Anche nel caso in commento, il pregiudizio per il risarcimento del quale il datore di lavoro ha ritenuto di agire contro il vettore trova origine nel diritto soggettivo relativo derivante dal rapporto di lavoro del datore con il proprio dipendente (il passeggero); contesto nel quale devono essere necessariamente ricondotte anche tutte le ipotesi, come quella in esa-

---

<sup>(24)</sup> Il definitivo ampliamento del concetto di ingiustizia del danno meritevole di tutela risarcitoria anche nella lesione di diritti soggettivi relativi, quali il diritto di credito, è riconducibile nella nostra giurisprudenza alla decisione della Corte di Cassazione a Sezioni Unite 26 gennaio 1971 n. 174, in *Foro it.* 1971, I, 342, nota agli interpreti come caso Meroni; in tale storica decisione, la Corte, ribaltando il precedente orientamento (caso Superga, sopra citato), riconosce la tutela risarcitoria della società per avere subito la lesione del proprio diritto a ricevere le prestazioni sportive del proprio calciatore rimasto ucciso in un incidente stradale. SANTOSUOSSO, *Le nuove frontiere della tutela aquiliana del credito*, in *Giust. civ.* 1971 I, 20 ss.; BUSNELLI, *Un clamoroso révirement della Cassazione: dalla questione di Superga al caso Meroni*, in *Foro it.* 1971, I, 1286 ss.

<sup>(25)</sup> In questi termini, Cass. 28 febbraio 2012 n. 3003.



me, nelle quali il fatto del vettore (terzo rispetto al rapporto di lavoro subordinato tra il datore di lavoro ed il passeggero/lavoratore) abbia aggravato l'esposizione debitoria del datore di lavoro nei confronti del proprio lavoratore <sup>(26)</sup>.

Le perplessità in ordine alle conclusioni cui giunge la Corte permangono inalterate anche tenendo in debita considerazione la variabile che sembrerebbe caratterizzare la fattispecie. In questo caso, infatti, il biglietto di trasporto dei passeggeri era stato acquistato dallo stesso datore di lavoro. Sulla base di tale presupposto i giudici di Lussemburgo, riconoscendo a colui che acquista il biglietto la qualificazione di «parte» del contratto di trasporto (non potendo tuttavia mancare di definirlo con significativa contraddittorietà «terzo»), attribuiscono legittimazione contrattuale a tale soggetto ritenendo la corrispondente azione sottoposta alle condizioni ed ai limiti di responsabilità stabiliti dalla Convenzione di Montreal <sup>(27)</sup>.

Gli argomenti utilizzati nella motivazione, articolati e di diversa natura, tradiscono una certa liquidità nell'approccio da parte dei giudici europei. Essi, infatti, non sembrano ispirarsi ad alcuna particolare metodologia sistematica, ma piuttosto privilegiare la valorizzazione di aspetti isolati ed estemporanei: 1) il primo, di natura sostanziale, attribuisce rilevanza al momento giuridico dell'acquisto del biglietto da parte del terzo; 2) il secondo, di carattere letterale, offre una interpretazione economicamente orientata delle definizioni di «passeggero», «parte contrattuale» ed «utente» impiegate dalla Convenzione nella sua parte generale; 3) il terzo, di stampo prettamente economico-giuridico, muove da una ricostruzione senza dubbio originale del funzionamento dell'istituto della limitazione del debito del vettore nell'ipotesi della responsabilità da ritardo nel trasporto (art. 22.1 Convenzione di Montreal).

Come già ho avuto modo di osservare <sup>(28)</sup>, a mio giudizio nessuno dei tre argomenti dai quali la suddetta ricostruzione dovrebbe trovare sostegno appare convincente.

---

<sup>(26)</sup> Cfr. Cass. 7 luglio 1962 n. 1760.

<sup>(27)</sup> Si veda tuttavia MANKIEWICZ, *The liability regime of the International air carrier*, cit., il quale, a proposito dell'art. 24 della Convenzione di Varsavia, afferma, seppure incidentalmente, che «the right of compensation under Article 17 belongs first of all to the party to the contract of carriage, namely the passenger or the person who had bought the ticket and, when the contract contained, as it does under French law and elsewhere, an implied *stipulation pour autrui*, its beneficiariers».

<sup>(28)</sup> ZAMPONE, *Azione del datore di lavoro contro il vettore aereo internazionale per il ritardo nel trasporto di un proprio dipendente*, cit.



In primo luogo, non appare infatti ragionevole che un elemento quale quello del solo pagamento del prezzo del trasporto (con conseguente emissione del biglietto in capo al soggetto diverso dal pagatore) possa avere un rilievo tanto determinate. Già in passato la giurisprudenza ha dato prova di non ricondurre a tale elemento valenza decisiva ai fini della legittimazione all'azione<sup>(29)</sup>. Considerando, peraltro, che la prestazione del pagamento del prezzo nell'ambito del contratto di trasporto oltre a non qualificare la posizione del passeggero (unico soggetto creditore delle prestazioni di trasferimento e di protezione e tenuto agli oneri di collaborazione) non appare neanche essenziale; ben potendosi configurare un contratto di trasporto aereo internazionale gratuito e quindi senza pagamento di alcun corrispettivo (art. 1.1 Convenzione di Montreal). Piuttosto, nel caso concreto, il trasporto è di carattere senz'altro oneroso, con la sola particolarità che il corrispettivo risulta pagato da un terzo anziché dal passeggero<sup>(30)</sup>. A tale riguardo autorevole dottrina ha ritenuto di potere ricostruire il rapporto contrattuale nell'ambito del contratto a favore del terzo<sup>(31)</sup> dove il rapporto tra lo stipulante ed il terzo beneficiario, il passeggero, può anche rivestire il carattere della gratuità in quanto giustificato da un diverso tipo di vincolo<sup>(32)</sup>. Ma a conclusioni maggiormente in linea con i caratteri fondanti il contratto di trasporto aereo di persone si perviene qualora la posizione del passeggero, nel caso considerato, non venga identificata in quel-

---

(29) Cfr. Cass. fr. 27 giugno 2006, in *RFDA* 2006, 426, che ha stabilito che il passeggero è legittimato all'azione di responsabilità per i danni da ritardo anche qualora non abbia provveduto personalmente al pagamento del prezzo del biglietto di passaggio.

(30) Cfr. RIESE-LACOUR, *Précis de droit aérien*, 236. Diversamente può argomentarsi nel caso di servizio di aerotaxi eseguito in favore dei dipendenti di un'impresa, dal momento che tale attività presuppone, da un lato, il contratto tra l'esercente dell'aeromobile ed il committente/datore di lavoro (da ricondurre al noleggio di aeromobile), dall'altro, il contratto di trasporto gratuito tra i passeggeri ed il proprio datore di lavoro, vettore contrattuale e noleggiatore dell'aeromobile; il caso è stato affrontato da Cass. 20 aprile 1989 n. 1855, in *Dir. trasp.*, II/1991, 194 ss., con nota di FOGLIANI, *Aerotaxi e sistema di Varsavia*.

(31) ROMANELLI, *In tema di trasporto su voli charter*, in *Annali dell'Istituto di diritto aeronautico* 1970-1971, 31, 41; BENTIVOGLIO, *Disciplina giuridica del volo charter nel quadro di una politica nazionale del trasporto aereo*, in *Trasp.* 11/1977, 15.

(32) ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1966, 105. CHASSOT, *Le domaine de la responsabilité du transporteur aérien international a la lumière de deux décisions récentes*, in *RFDA* 2016, 17 s.

la del terzo beneficiario di un contratto concluso da altri. Sarebbe piuttosto preferibile ricondurre l'intero rapporto nell'ambito di un mandato con rappresentanza che attribuisce titolo al vettore, dietro richiesta del mandatario (in tal caso, il datore di lavoro), di emettere il biglietto direttamente in favore del passeggero mandante. Nell'ipotesi in esame, infatti, il mandato costituisce uno strumento accessorio al rapporto di impiego nel cui ambito si colloca la trasferta del dipendente disposta dal datore di lavoro in funzione delle sue specifiche prerogative datoriali ed alle quali il prestatore è obbligato ad attenersi. Il mandato all'acquisto del biglietto, in un contesto del genere, si pone come modalità operativa alternativa al rimborso, al termine della missione, delle spese di viaggio (sostenute dal lavoratore secondo regolamenti interni e debitamente documentate) generalmente coincidenti col prezzo del biglietto (in tal caso acquistato direttamente dal lavoratore) e con le restanti spese di vitto e di alloggio sostenute al di fuori della propria sede lavorativa. Mandato disposto quindi nell'interesse di entrambe le parti del rapporto di lavoro nell'ambito della indispensabile collaborazione che qualifica la relazione contrattuale e valorizza l'interesse del lavoratore che, in tal modo, non è costretto ad anticipare i costi del viaggio. Solo il passeggero, peraltro, è il titolare del biglietto di passaggio fin dalla sua emissione che rappresenta il momento della conclusione del contratto di trasporto e quindi dell'adesione del passeggero stesso (e non del datore di lavoro) al complesso di disposizioni contrattuali contenute nelle condizioni generali praticate dai vettori<sup>(33)</sup>. Il biglietto aereo, peraltro, costituisce prova della esistenza del contratto e, per la sua necessaria dimensione nominativa, mal si presta ad essere utilizzato, per le suddette finalità probatorie, da un terzo che al contratto deve essere considerato estraneo (eclatante è il caso del regalo degli amici o dei familiari agli sposi avente ad oggetto i biglietti aerei relativi al viaggio di nozze)<sup>(34)</sup>.

Anche il secondo argomento interpretativo, che muove dalla lettura dell'art. 1.1 della Convenzione di Montreal, non convince affat-

---

<sup>(33)</sup> BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, cit., 109 ss.

<sup>(34)</sup> Sulla responsabilità dell'intermediario/mandatario ai sensi della Convenzione internazionale relativa al contratto di viaggio (CCV), firmata a Bruxelles il 23 aprile 1970 (CCV), ratificata e resa esecutiva con l. L. 27 dicembre 1977, n. 1084. Cfr. Cass. 12 novembre 2013 n. 25410, in *Dir. trasp.* 2014, 889 e nota di COCCA, *Contratto di acquisto di biglietti aerei per il viaggio di nozze: collegamento negoziale e diligenza dell'intermediario*.

to. Secondo la sentenza la Convenzione, nel delimitare con tale disposizione il proprio ambito di applicazione, contemplerebbe la figura del passeggero, con il bagaglio e le merci, solo quale oggetto della prestazione materiale di trasporto, ricavandone la conclusione secondo la quale la categoria dei soggetti legittimati a far valere i diritti derivanti dalla Convenzione andrebbe estesa a quella molto più ampia degli «utenti del trasporto» ai sensi del terzo comma del preambolo della medesima Convenzione. Tra questi figurerebbe anche il datore di lavoro che stipulerebbe il contratto per il trasporto dei propri dipendenti. Al riguardo appare sufficiente una decisiva considerazione di metodo; le definizioni del preambolo della Convenzione, essendo espresse con formulazioni necessariamente sintetiche, e cioè utilizzabili per ogni tipologia di trasporto disciplinato dalla Convenzione (di passeggeri, bagaglio e merci), fanno ricorso a termini neutri, quali «utenti del trasporto» o «parte contrattuale»; ne consegue che dall'impiego di tali espressioni, proprio in ragione del descritto carattere comprensivo, non è corretto derivare conclusioni specifiche.

Infine, il terzo ed ultimo argomento sostenuto dalla sentenza, che coinvolge il delicato tema della limitazione del debito del vettore, non è condivisibile. Ed infatti la Corte ipotizza un meccanismo di determinazione del limite risarcitorio che muove da una considerazione complessiva che tiene conto della somma limite indicata dalla norma moltiplicata per il numero di passeggeri trasportati in base al contratto concluso dal terzo (si noti che così argomentando il contratto di trasporto sarebbe unico per i due passeggeri e non si tratterebbe di distinti rapporti giuridici). In tal modo si determinerebbe un tetto complessivo entro il quale dovrebbero trovare soddisfazione le domande proposte da tutti i soggetti coinvolti dal ritardo subito da tali passeggeri. Si tratta di una soluzione che oltre a rappresentare una grave forzatura del dato letterale (art. 22.1), confligge con il meccanismo della limitazione del debito per come viene tradizionalmente inteso. Infatti, poiché la ricostruzione operata dalla Corte, ammettendo l'azione autonoma del datore di lavoro, non può escludere che, per il ritardo dello stesso passeggero, possano concorrere più domande risarcitorie — non ultima proprio quella del passeggero interessato per il personale pregiudizio subito — si presenterebbe indispensabile, a causa della eventuale incapienza del limite complessivo, un meccanismo di sostanziale perequazione. In altri termini, in caso di insufficienza della somma limite, concorrendo le pre-

tese di più soggetti, si imporrebbe una riduzione proporzionale delle poste risarcitorie secondo criteri tuttavia non contemplati dalla Convenzione e che sembrano in realtà estranei al sistema della limitazione del debito il quale — in base ad un principio che possiamo comunque definire di carattere generale <sup>(35)</sup> — dovrebbe garantire forme di riparazione certe ed adeguate in tutti quei casi in cui non sia consentito all'interessato rendere una dichiarazione speciale di interesse (come è previsto per il trasporto del bagaglio o delle merci).

6. *Gli ulteriori elementi di contraddittorietà che possono trarsi dal quadro generale* — A tali considerazioni, che muovono direttamente dalla valutazione degli argomenti addotti dalla Corte a sostegno del proprio iter motivazionale, se ne aggiungono ulteriori di carattere generale che possono trarsi dalla indiscutibile esigenza di coordinamento ed armonizzazione che, nell'ambito del diritto dell'Unione, deve trovare luogo tra i diversi provvedimenti normativi e le decisioni degli organi giurisdizionali.

In primo luogo, infatti, non può non essere opportunamente valutato come nell'ambito della disciplina europea del trasporto di passeggeri la definizione di «contratto di trasporto» è esplicita nel volere affermare che «il contratto di trasporto» è «un contratto [...] tra un vettore ed il passeggero per la fornitura di uno o più servizi passeggeri». Ciò è affermato esplicitamente non già nelle norme in materia di trasporto aereo, ma in quelle sul trasporto marittimo (reg. CE 1177/2010, art. 3, lett. m) e terrestre (reg. CE 181/2011, art. 3, lett. c) relative ai diritti minimi del passeggero. Discipline, queste ultime, che rappresentano l'evoluzione più recente dei principi di assistenza del passeggero affermatasi in prima battuta per il solo trasporto aereo e progressivamente applicati, con modifiche ed integrazioni che non ne alterano l'ispirazione originaria, alle altre modalità di trasporto.

---

<sup>(35)</sup> C. cost. 6 maggio 1985 n. 132, in *Dir. mar.* 1985, 751, con nota di FOGLIANI, *La limitazione della responsabilità del vettore aereo internazionale di persone nel giudizio della Corte costituzionale*, nonché in *Foro it.* 1985, I, 1586, con nota di PARDOLESI, in *Dir. prat. av. civ.* 1985, 370, con nota di TURCO BULGHERINI, *Protezione delle vittime degli incidenti e diritti inviolabili delle persone nel sistema costituzionale*, e in *Giust. civ.*, 1985, I, 2451, con nota di GRIGOLI, *Luci ed ombre della sentenza della Corte Costituzionale sulla parziale illegittimità delle leggi di esecuzione della Convenzione di Varsavia e del Protocollo dell'Aja, relativi al trasporto aereo internazionale*.

In secondo luogo, i dati che emergono dalla lettura trasversale delle sentenze della Corte di giustizia in tema di trasporto aereo sembrano ugualmente condurre ad escludere che, nel trasporto di passeggeri, la titolarità del contratto di trasporto possa essere configurata anche in capo a colui che si preoccupi del pagamento del prezzo del trasporto, sollecitando l'emissione del biglietto, e non coincida con il passeggero effettivo a nome del quale il biglietto viene emesso. Parte del contratto di trasporto non può che essere il passeggero. Una sentenza in particolare pare contraddire, implicitamente, la diversa conclusione cui giunge la Corte nella decisione del 17 febbraio 2016 *Air Baltic*. Nella sentenza 22 novembre 2012, causa C-410/11 *Espada Sanchez*, è stato affermato che l'azione di responsabilità per danno al bagaglio può essere esercitata anche da quel passeggero a nome del quale il bagaglio risultato danneggiato non sia stato registrato, a condizione che tale bagaglio contenga gli effetti personali del passeggero reclamante. L'azione pertanto può essere esercitata da ciascun passeggero interessato dalla distruzione, dalla perdita, dal deterioramento e dal ritardo durante il trasporto del bagaglio registrato a nome di altro passeggero. Colui che rivendica il risarcimento del danno, tuttavia, deve provare la titolarità degli effetti personali contenuti nel bagaglio e la sua qualità di passeggero sul medesimo volo. Diversamente, applicando il principio espresso dalla sentenza *Air Baltic*, l'azione di responsabilità ben potrebbe essere proposta ai sensi della Convenzione di Montreal anche da chiunque rivendichi e dimostri la proprietà degli effetti personali contenuti nel bagaglio registrato, smarrito, distrutto, danneggiato o riconsegnato in ritardo, a prescindere dalla propria qualità di passeggero su quel volo (se presto la mia macchina fotografica ad un amico perché la porti con sé in un viaggio, e il bagaglio che la conteneva viene smarrito dal vettore, posso agire ai sensi della Convenzione di Montreal contro il vettore che aveva assunto l'obbligo di custodia del bagaglio del mio amico?). Circostanza che la stessa Corte, nella sentenza *Espada Sanchez* sembra escludere <sup>(36)</sup>.

---

<sup>(36)</sup> C. giust. UE 22 novembre 2012 C-410/11 *Espada Sánchez*, in *Dir. trasp.* 2014, 547 con nota di LI VOLSI, *Nel trasporto aereo è risarcibile il danno al bagaglio consegnato a nome di altro passeggero?* Si legge al paragrafo 24 della decisione: «discende dalle disposizioni menzionate al punto precedente che, da un lato, è il danno derivante dalla perdita del bagaglio che comporta la chiamata in causa della responsabilità del vettore aereo e che, dall'altro, è il passeggero che ha diritto al risarcimento del danno subito, nei limiti ivi fissati».

7. *Gli effetti del rapporto di continuità tra Convenzione di Montreal e disciplina europea di tutela del passeggero* — La comunitarizzazione della Convenzione di Montreal ha prodotto l'effetto di calare le norme internazionali in un contesto nel quale la disciplina di tutela del consumatore, cui sono ispirate anche le misure di protezione del passeggero di cui al regolamento 261/2004, finisce per corrodere quell'esclusivismo che, al contrario, viene generalmente riconosciuto alle norme della Convenzione. In Europa, infatti, l'opera interpretativa ha da subito fatto i conti con l'ambiente nel quale la Convenzione è stata calata e con la sempre più marcata caratterizzazione in senso economicistico del diritto dell'Unione. L'esigenza di coordinare le soluzioni stabilite dalla Convenzione con i principi della tutela del consumatore europeo ha condotto ad interpretazioni che sembrano alterare lo spirito originario della Convenzione riguardo a rilevanti aspetti sostanziali per i quali la continuità tra Convenzione di Varsavia e Convenzione di Montreal ha consentito la stratificazione di numerosi risultati interpretativi ed applicativi. Decisiva in tale contesto si è rivelata anche l'opera volta a determinare l'ambito di applicazione delle disposizioni uniformi ed il confine con le norme di rilevanza esclusivamente interna all'Unione (con le richiamate inevitabili ricadute sul problema della competenza giurisdizionale).

Finiscono per risentire di questa impostazione anche quelle decisioni della Corte che hanno preso spunto dalla necessità di dare contenuto ad alcuni termini impiegati dalla Convenzione ed immessi, in virtù del rinvio dei regolamenti CE 2027/1997 e 889/2002, in un contesto molto diverso rispetto a quello di origine. Il richiamo, sempre più esplicito, alle regole interpretative del diritto internazionale generale, ed in particolare all'art. 31 della Convenzione di Vienna del 1969 sul diritto dei trattati, ha condotto la Corte a soffermarsi sull'interpretazione dei singoli termini impiegati dalla Convenzione; ma non sempre il risultato è apparso coerente con l'oggetto e lo scopo di riferimento originari. Peraltro, l'obiettivo della uniformità connaturato alla disciplina convenzionale avrebbe dovuto imporre all'Unione, secondo le regole del diritto internazionale generale, una interpretazione dei termini impiegati il più possibile uniforme ed autonoma, nonostante i significati differenti attribuiti loro nel diritto interno degli Stati parti di tale Convenzione. L'intervento della Corte di Giustizia che, per le ragioni indicate sopra, si è occupata essenzialmente del trasporto di passeggeri, ha condotto a risultati interessanti che denotano una propensione ad avvertire le norme in-

ternazionali, al di là delle petizioni di principio, sostanzialmente permeabili alle esigenze ed alle finalità che puntellano la produzione normativa dell'Unione in materia di trasporto di persone.

8. *La nozione di «accident» ed il problema della sua riconducibilità ad una anomalia del servizio di trasporto* — L'interpretazione del termine «accident», impiegato dalla Convenzione di Montreal quale presupposto dell'azione di responsabilità contro il vettore per il danno alla persona del passeggero, è stata oggetto di decisioni da parte di giudici di Stati diversi apparse sostanzialmente confermatrice dell'interpretazione offerta della corrispondente nozione impiegata dalle norme della Convenzione di Varsavia<sup>(37)</sup>. Nel sistema della Convenzione di Montreal, analogamente alla Convenzione di Varsavia, l'azione di responsabilità contro il vettore per il danno da *bodily injury* del passeggero, perché abbia esito positivo, pretende che venga data dal danneggiato la prova della ricorrenza di un *accident*<sup>(38)</sup>. Proprio recentemente, una sentenza della High Court of Justice, Queen's Bench Division (sentenza del 31 luglio 2019)<sup>(39)</sup> è tornata nuovamente sulla definizione di tale espressione. La Corte, confermando l'orientamento della giurisprudenza americana a partire dal caso *Saks*<sup>(40)</sup>, generalmente condiviso dalle magistrature continen-

<sup>(37)</sup> Il danno da morte o lesione corporale del passeggero di cui il vettore aereo è chiamato a rispondere — secondo il modello della Convenzione di Varsavia, confermato, per questo aspetto, dalla Convenzione di Montreal — deve derivare da un *accident*. Cfr. PELLEGRINO, *La nozione di incidente nel trasporto aereo*, in *Il trasporto aereo tra normative comunitaria ed uniforme*, (a cura di R. Tranquilli Leali e E. G. Rosafio), Milano, 2011, 45; LIBERATOSCIOLI, *La nozione di accident per il risarcimento dei danni al passeggero aereo*, in *Dir. tur.* 2008, 259.

<sup>(38)</sup> Cass. 14 luglio 2015 n. 14666, in *Dir. traspr.* 2017, 535, con nota di COCCA, *La responsabilità del vettore aereo per lesioni al passeggero: sulla nozione di accident e sulla ripartizione dell'onere della prova*; e in *Dir. mar.* 2015, 589, con nota di SECCHIAROLI, *La Corte di cassazione, sez. III, 14 luglio 2015 n. 14666, qualifica il concetto di «evento» — «accident» di cui all'art. 17, primo comma, della Convenzione di Montreal del 1999: «la prova della ricorrenza di un siffatto evento [...] costituisce la preliminare chiave di accesso per il vittorioso esperimento di qualsivoglia azione di responsabilità che l'infortunato intenda svolgere. E invero, solo dopo che tale prova sia stata fornita, scattano gli oneri probatori a carico del vettore, variamente articolati a seconda della soglia di responsabilità».*

<sup>(39)</sup> *Labbadia v. Alitalia* [2019] EWHC 2103 (QB).

<sup>(40)</sup> U.S. Supreme Court 4 marzo 1985, *Air France v. Saks*, 470 US 392.



tali <sup>(41)</sup>, conferma che non qualsivoglia evento che provochi una lesione al passeggero costituisce ragione di responsabilità del vettore, ma solo quello esterno, inusuale o inatteso rispetto alle normali condizioni di operatività del trasporto <sup>(42)</sup>. Deve essere raggiunta la prova di una assoluta indipendenza del fattore produttivo del danno rispetto ad una azione od omissione del passeggero medesimo. Ebbene, questa dimensione di estraneità e distanza rispetto al passeggero appare chiaramente delineata quando a rilevare sia un fatto diverso rispetto ad un atto compiuto dal passeggero (ad esempio, la caduta di un bagaglio dalla cappelliera). Diversamente, quando il danno trae origine o sia connesso ad una attività compiuta dal danneggiato durante l'esecuzione del trasporto, anche allorché sia pretesa nel compimento dell'attività di collaborazione alla quale è tenuto il passeggero perché il vettore adempia la propria obbligazione (salire o scendere dalla scaletta di imbarco o sbarco), la ricerca dei caratteri di alterità, lontananza ed estraneità dell'*accident* si complica. Questo perché l'*accident* finisce per connotarsi in termini positivi, con riferimento ad un elemento diverso rispetto alla prova della sola indipendenza dell'accadimento dall'azione o omissione del passeggero medesimo. Si pretende infatti la prova di un evento che sia inusuale, inatteso rispetto alle normali condizioni di operatività del trasporto <sup>(43)</sup>. In altri termini, si è in presenza di un *accident* quando il danno derivi da una anomalia delle procedure operative del trasporto. Il caso più ricorrente è proprio quello dell'infortunio occorso al passeggero nello scendere dalla scaletta dell'aereo. La sentenza inglese sopra richiamata riguarda siffatta ipotesi; nella circostanza, il passeggero aveva agito contro il vettore per il risarcimento dei danni subiti a causa della propria rovinosa caduta durante la discesa dalla scaletta dell'aereo, resa scivolosa dalla neve posatasi improvvisamente in coincidenza con il repentino mutamento delle condizioni meteo sul-

---

<sup>(41)</sup> Cass. fr. 8 ottobre 2014 e 15 gennaio 2014; Cass. 14 luglio 2015 n. 14666, cit.

<sup>(42)</sup> Anche la Camera dei Lords inglese, nel caso *The Deep Vein Thrombosis*, in *Dir. mar.* 2006, 923, si è espressa in termini sostanzialmente analoghi. Cfr. COMENALE PINTO, *Nozione di «incidente» e condotte omissive del vettore e dei suoi preposti nel trasporto aereo internazionale di persone*, nota a Corte Suprema degli Stati Uniti nel caso *Olympic Airways c. Husain*, in *Dir. trasp.* 2006, 603 ss.

<sup>(43)</sup> Cass. 14 luglio 2015 n. 14666, cit.: «*Accident*, si è detto, non è qualsivoglia accadimento, ma solo quello esterno al passeggero, inusuale e inatteso rispetto alle normali condizioni di operatività del trasporto».



l'aeroporto di Milano. La decisione, anche in tal caso, ha inteso attribuire rilievo all'individuazione della causa della caduta del passeggero durante una fase del trasporto che normalmente si svolge secondo una procedura operativa standardizzata. L'indagine ha quindi riguardato il rapporto causa-effetto tra una eventuale anomalia della procedura e la caduta del passeggero (nel caso della sentenza inglese, l'assenza della prevista tenda di copertura della scaletta rimasta esposta quindi alla neve). La nozione di *accident* viene intesa in termini maggiormente articolati che non si limitano a pretendere che venga data prova, secondo le caratteristiche di estraneità ed inusualità sopra indicate, della causa più prossima del pregiudizio, ma impongono che il momento immediatamente produttivo del danno (la caduta) venga ricondotto ad una anomalia nell'esecuzione della prestazione di trasporto globalmente intesa. Il medesimo approccio interpretativo ha condotto i giudici della Corte di cassazione italiana a risolvere in termini diametralmente opposti un caso dalle caratteristiche analoghe nel quale, tuttavia, è stato condiviso il medesimo approccio ermeneutico secondo il quale si è in presenza di *accident* qualora venga dimostrato che l'infortunio sia avvenuto in un contesto di anomalia operativa e sia dipeso da un fattore esterno al comportamento del passeggero<sup>(44)</sup>. In tal caso, tuttavia, poiché la prova dell'*accident* coincide con l'accertamento della causa del danno, che necessariamente finisce per coinvolgere l'analisi delle modalità operative osservate per l'esecuzione del trasporto (dall'inizio dell'imbarco fino allo sbarco del passeggero), il problema è quello di stabilire quale intensità debba attribuirsi al momento della allegazione della sussistenza dei presupposti per l'azione di responsabilità. Aspetto che, pur rappresentando un antecedente necessario, finisce per sovrapporsi in termini concreti con il contenuto della prova liberatoria che il vettore può essere chiamato ad invocare; sia con riguardo alla ipotesi della cosiddetta negligenza contributiva che, ai sensi dell'art. 20 della Convenzione di Montreal, esonera il vettore da ogni obbligo riparatorio nei confronti del passeggero (e quindi anche dalla prestazione stabilita dall'art. 21, paragrafo 1 della Convenzione); sia con riguardo alla prova liberatoria stabilita dall'art. 21, paragrafo 2, della Convenzione per l'esonero della responsabilità del vettore per la morte e le lesioni subite dal passeggero. Non a caso, la

---

(44) Cass. 14 luglio 2015 n. 14666, cit.

sentenza della Cassazione italiana cui sopra si è fatto riferimento ha tratto dalla mancata allegazione da parte del danneggiato dei requisiti integranti la nozione di *accident* la prova che il danno fosse dipeso dal fatto del viaggiatore stesso, in quanto causa esclusiva della caduta dalla scaletta dell'aereo, e, come tale, idoneo ad essere qualificato in termini di caso fortuito e quindi di impossibilità non imputabile della prestazione di protezione <sup>(45)</sup>. Si tratta quindi di un tema che, coinvolgendo, come sostengono esplicitamente i giudici, il rapporto tra evento dannoso ed anormalità del servizio di trasporto, appare strettamente connesso a quello della prova della riconducibilità dell'incidente ad un rischio inerente l'attività di trasporto aereo e quindi alla sfera di operatività del vettore. La stessa Cassazione italiana afferma che quella stessa causa del danno, la cui prova in termini di *accident* rappresenta il presupposto indispensabile per l'azione di responsabilità, coincide con il contenuto della prova liberatoria che il sistema della Convenzione attribuisce al vettore. A tale riguardo, non può sottacersi un certo disagio a dovere prendere atto che un sistema di responsabilità così evoluto ed attento all'effettività del principio di riparazione, quale è quello della Convenzione di Montreal in tema di danni alla persona del passeggero, pretenda che sia il danneggiato a dovere dimostrare, quale condizione della proposizione dell'azione risarcitoria, che sussista un nesso tra l'*accident* e l'impiego o il movimento dell'aeromobile ovvero i dispositivi utilizzati per le operazioni imbarco e sbarco dei passeggeri. In relazione a tale aspetto è intervenuta di recente proprio la Corte di giustizia UE la quale ha stabilito che la nozione di *accident* ricomprende tutte le situazioni che si producono a bordo di un aeromobile, senza che occorra acclarare se tali situazioni risultino da un rischio inerente al trasporto aereo <sup>(46)</sup>. Si tratta di una soluzione condivisibile, che

---

<sup>(45)</sup> Per il ruolo della negligenza contributiva del danneggiato nel sistema di responsabilità (*two tier liability*) della Convenzione di Montreal 1999, si rinvia a ZAMPONE, *Il rischio dell'impossibilità della prestazione nel contratto di passaggio*, Napoli, 2008, 235 ss.

<sup>(46)</sup> C. giust. UE 19 dicembre 2019, causa C-532/18, *Niki Luftfahrt*. Durante il volo, veniva servito ad un passeggero un bicchiere di caffè caldo, il quale, una volta posto sul tavolino dinanzi al medesimo, si rovesciava sulla coscia destra nonché sul petto del figlio minorenni del passeggero a lui seduto accanto, causando al bambino ustioni di secondo grado. Non ha potuto essere appurato se il bicchiere di caffè si sia rovesciato a causa di un difetto del tavolino pieghevole sul quale era posto o per effetto delle vibrazioni dell'aereo. Il giudice di rinvio, l'Oberster Gerichtshof (Corte supre-

sembra stemperare il rigore dell'interpretazione maggiormente accreditata (e via via consolidatasi) del concetto di *accident* che impone al passeggero il relativo onere probatorio con tutte le intuibili conseguenze in termini di difficoltà di tale prova. Richiedere infatti la dimostrazione del nesso tra evento dannoso ad un accadimento riconducibile alle attività di trasporto, da un lato, pone sul danneggiato un onere complesso e a volte insormontabile<sup>(47)</sup>; dall'altro, rappresentando la dimostrazione dell'*accident* condizione della responsabilità del vettore, finisce per accordare forme di esonero automatico, in entrambi i livelli di responsabilità stabiliti dal combinato disposto degli artt. 17 e 21 della Convenzione, in tutti quei casi in cui il danneggiato non sia in grado di dimostrare la relazione causale tra danno subito ed anormalità del servizio di trasporto. Ed è proprio in tal senso che la Corte di giustizia si esprime: «subordinare la responsabilità del vettore alla condizione che il danno sia dovuto alla concretizzazione di un rischio inerente al trasporto aereo ovvero all'esistenza di un nesso tra l'«incidente» e l'impiego o il movimento dell'aeromobile non è conforme né al senso comune della nozione d'«incidente», di cui all'art. 17, § 1, della Convenzione di Montreal, né agli obiettivi dalla medesima perseguiti» (n. 41).

9. *Il danno risarcibile secondo i principi internazionali* — Tra i temi principali oggetto di attenzione da parte della Corte di giustizia compaiono, ovviamente, anche le questioni legate alla nozione di danno risarcibile (*préjudice, dommage, daño*). In particolare, si è posto il problema della esatta definizione della fisionomia del danno risarcibile quale danno conseguenza delle diverse ipotesi di inadempimento previste da quelle norme della Convenzione di Montreal che possono es-

---

ma austriaca) ha posto alla Corte la seguente questione pregiudiziale: «se costituisca un «incidente» implicante la responsabilità del vettore ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal lo scivolamento e il rovesciamento, per motivi non precisati, di una tazza di caffè caldo appoggiata sul tavolino del sedile anteriore durante il volo di un aereo, a seguito dei quali un passeggero subisca ustioni».

(47) Sostiene l'Avvocato generale nelle proprie conclusioni che «dato che la persona lesa non ha accesso a tutti i dati tecnici riguardanti la navigazione dell'aeromobile o l'attività aerea, di cui solo il vettore aereo dispone, sarebbe eccessivamente difficile per essa provare l'esistenza di un rischio tipico del trasporto aereo o persino di un nesso di causalità con quest'ultimo, al fine di poter chiedere un risarcimento sul fondamento di tale art. 17, § 1» (n. 53).

sere ritenute comprese nel rinvio del regolamento CE 2027/1997 come modificato dal regolamento CE 889/2001. Gli interventi della Corte di giustizia UE hanno ripetutamente affrontato il tema del danno risarcibile; a) sia muovendo dal significato da attribuire ai termini direttamente impiegati dalla Convenzione (*dommage, préjudice*); b) sia muovendo, indirettamente, dalla nozione di «risarcimento supplementare» ex art. 12 reg. CE 261/2004, cioè il ristoro di quel pregiudizio ulteriore che non trova e non può trovare soddisfazione nelle diverse forme di assistenza previste dal reg. CE 261/2004, ivi compresa la compensazione pecuniaria forfettaria stabilita dall'art. 7. Tale danno, pertanto, può essere riconosciuto mediante l'applicazione di discipline, interne o internazionali, diverse dal reg. 261/2004 (come, appunto, la Convenzione di Montreal e i regolamenti CE 2027/1997 e 889/2002).

La sentenza 6 maggio 2010 (*Walz*)<sup>(48)</sup> ha stabilito che i termini *préjudice, dommage, damage, daño*, contemplati nel capitolo III della Convenzione di Montreal secondo le diverse versioni linguistiche, debbano essere intesi nel senso che includono tanto danni di natura materiale quanto quelli di natura morale<sup>(49)</sup>. E nello stabilire ciò la Corte ha ritenuto dovere fare riferimento, in primo luogo, ad una nozione di danno di origine non convenzionale, comune a tutti i sistemi di diritto internazionale. Ad essa si ispira la disciplina della responsabilità degli Stati per atti internazionalmente illeciti la quale, tra gli Articoli elaborati dalla Commissione del diritto internazionale dell'ONU (dei quali l'Assemblea generale ha preso nota con risoluzione n. 56/83 del 12 dicembre 2002), all'art. 31 n. 2 chiarisce che il pregiudizio comprende ogni danno, sia materiale che morale. Del resto, il principio di riparazione cui è ispirata esplicitamente la Convenzione di Montreal, secondo una concezione evoluta della responsabilità civile, conduce ad una nozione quanto mai comprensiva del danno, con esclusione dei soli danni punitivi.

Il principio è stato ribadito nella sentenza 13 ottobre 2011<sup>(50)</sup>. Si tratta quindi di ogni forma di pregiudizio subito dal passeggero,

---

(48) C. giust. CE 6 maggio 2010, C-63/09, in *Dir. trasp.* 2010, 733, con nota di FABRIO, *La risarcibilità del danno morale entro il limite della responsabilità del vettore aereo e l'assicurazione obbligatoria*.

(49) Cfr. TULLIO, *Il danno risarcibile nel trasporto aereo: il danno morale*, in *Dir. trasp.* 2011, 777; PIRAS, *Il danno non patrimoniale nel trasporto aereo*, in *Dir. trasp.* 2012, 387.

(50) C. giust. CE 13 ottobre 2011, C-83/10, *Aurora Sousa Rodríguez ed altri c. Air France*.

materiale e morale, che non si identifica con il semplice disagio, quale quello conseguente alla perdita di tempo o alle assenze di comodità che, in caso di negato imbarco, cancellazione del volo o ritardo, trovano ristoro, nel diritto dell'Unione, mediante le forme di assistenza stabilite dal regolamento 261/2004. In altri termini, la nozione di danno risarcibile ai sensi della Convenzione di Montreal pretende anche che si stabilisca cosa non lo sia. Perché, ovviamente, il presupposto giuridico dell'eventuale riconoscimento al danneggiato di ogni ipotesi di utilità che sia estranea alla disciplina internazionale va ricercato altrove.

Il riferimento operato dai giudici europei ad una nozione internazionale di danno è molto importante; essa infatti consente di ritenere che la Convenzione di Montreal debba essere interpretata nel senso che la definizione del danno risarcibile si alimenta dal contesto internazionale in cui si colloca la stessa Convenzione senza necessità di fare ricorso ai singoli diritti nazionali. In altri termini, la Convenzione stabilisce essa stessa la risarcibilità dei danni morali accanto ai danni materiali e non è necessario che per precisare la portata del contenuto dell'obbligazione risarcitoria si debba fare ricorso al diritto nazionale <sup>(51)</sup>. Al tempo stesso, la definizione della distinzione del danno risarcibile ai sensi della Convenzione di Montreal o del diritto nazionale rispetto alle forme di tutela previste dal regolamento CE 261/2004, mentre rappresenta un contributo apprezzabile e, per certi versi, doveroso, rispetto al panorama della disciplina del contratto di trasporto aereo, stimola, tuttavia, ulteriori spunti di riflessione di carattere generale.

10. *La compensazione ex art. 7 regolamento 261/2004/CE ed il danno risarcibile secondo la Convenzione di Montreal* — Infatti, è proprio in ordine al rapporto tra le misure di protezione minima a favore del passeggero stabilite dal regolamento CE 261/2004 ed il risarcimento supplementare, la cui risarcibilità muove, per espresso rinvio, dalla Convenzione di Montreal e dagli ordinamenti nazionali, che le pronunce della giurisprudenza della Corte di giustizia si presentano di particolare interesse e, talvolta, contraddittorie.

---

<sup>(51)</sup> Come invece ha ritenuto Cass. 14 luglio 2015 n. 14667, in *Dir. trasp.* 2017, 545, con nota di TULLIO, *La risarcibilità del danno morale secondo la Convenzione di Montreal: la Cassazione travisa l'interpretazione della Corte di giustizia europea.*

Di sicuro rilievo in tal senso si presenta la questione del rapporto tra la compensazione pecuniaria stabilita dell'art. 7 del reg. 261/2004 in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo a destino superiore alle tre ore <sup>(52)</sup>, ed il c.d. risarcimento supplementare, riconosciuto dall'art. 12 del regolamento 261/2004, ma posto espressamente al di fuori del perimetro applicativo della medesima disciplina europea. Tale rapporto consente, infatti, secondo l'interpretazione che la Corte di giustizia ci ha fornito, di stabilire anche, *a contrario*, i limiti di applicazione della disciplina unionale in materia di assistenza e protezione minima del passeggero rispetto alle previsioni in materia di responsabilità della disciplina internazionale e di quella interna (che ad essa si ispira). Corollario di tale questione è, come detto sopra, anche l'individuazione del corretto criterio di giurisdizione (tra disciplina europea e disciplina internazionale). Ebbene, esaminando la progressione che ha caratterizzato l'opera incessante della Corte nella definizione dei caratteri della forma di assistenza (*ex art. 7 reg. 261/2004*) più prossima alle tradizionali tutele risarcitorie proprie di ogni sistema di responsabilità, si scorge una evoluzione terminologica che sembra in qualche modo contraddire l'impostazione iniziale e che finisce per porre in discussione la convinzione secondo la quale sarebbero proprio le norme del regolamento CE 261/2004 a garantire l'armonicità del coordinamento (definendo il rapporto tra le due distinte discipline).

In questo senso, suscita curiosità la distinzione tra il risarcimento supplementare, inteso come riconoscimento del «danno individuale» — che, pur traendo origine da una delle ipotesi dell'art. 1 del reg. 261/2004 (negato imbarco, cancellazione del volo, ritardo rilevante), non è contemplato dall'art. 7 — risarcibile solo secondo la legge nazionale o la disciplina internazionale, e la compensazione

---

<sup>(52)</sup> Con riferimento al ritardo prolungato, l'ammissibilità della compensazione pecuniaria stabilita dall'art. 7 del regolamento è frutto dell'estensione interpretativa operata da alcune sentenze della Corte di giustizia la prima delle quali è la sentenza del 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, *Sturgeon*, in *Dir. trasp.* 2010, 113, con nota di CORONA, *La compensazione pecuniaria per il ritardo aereo tra diritto positivo e giurisprudenza interpretativa della Corte di Giustizia*; successivamente, C. giust. CE 23 ottobre 2012, cause riunite C-581/10, *Emekae altri*, e C-629-10, in *Dir. trasp.* 2013, 491, con nota di CUCCU, *Compensazione pecuniaria per ritardo prolungato all'arrivo e compatibilità con la Convenzione di Montreal*. Si veda anche SANDRINI, *La compatibilità del regolamento (CE n. 261/2004 con la Convenzione di Montreal del 1999 in una recente pronuncia della Corte di giustizia*, in *Riv. dir. int. priv. proc.* 2013, 93.

pecuniaria di cui all'art. 7<sup>(53)</sup>, definita nella giurisprudenza voce di danno predeterminata e forfettaria, riguardante pregiudizi di natura identica per tutti i passeggeri (semplice disagio)<sup>(54)</sup>.

Proprio nella differenziazione ontologica e con il conforto della terminologia impiegata dalla giurisprudenza più recente della Corte (che, a differenza delle sentenze più risalenti, quale quella del 23 ottobre 2012 cause C-581/10 e C-629/10, impiega in maniera ricorrente l'espressione «risarcimento» in luogo di «compensazione pecuniaria»), sembrerebbe essere riconosciuta a tale compensazione natura comunque risarcitoria seppure di un danno, pur sempre individuale, ma riconducibile a priori nel disagio risarcibile in misura pressoché identica per tutti i passeggeri interessati. Mi sia consentito esprimere perplessità in ordine a tale ricostruzione, condividendo tutte le voci dottrinarie che riconducono alla compensazione la natura di pena privata<sup>(55)</sup> o di strumento di ricomposizione di un equilibrio contrattuale compromesso dalla inattuazione della prestazione. In effetti, la compensazione in questione — espressa in una somma di denaro svincolata da ogni rapporto con la misura del prezzo del trasporto — rappresenta una misura il cui evidente carattere preventivo e deterrente mal si concilia con finalità *lato sensu* risarcitorie. C'è tuttavia anche un dato testuale che sembrerebbe confermare la natura non propriamente risarcitoria della compensazione stabilita dall'art. 7 del regolamento<sup>(56)</sup>. Si tratta della stessa disposizione

---

(53) L'espressione compensazione pecuniaria non pare corretta; come giustamente rileva ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2015, 257, il termine inglese *compensation*, tradotto in «compensazione», nella nostra tradizione giuridica ha tutt'altro significato rappresentando la compensazione, nella disciplina degli artt. 1241 ss. c.c., uno dei modi di estinzione delle obbligazioni diversi dall'adempimento.

(54) Corte giust. UE 29 luglio 2019 C-345/18, *Radu c. Blue Air*.

(55) In questi termini TULLIO, *Interventi interpretativi della Corte di giustizia europea sul reg. (CE) n. 261/2004*, in *Dir. trasp.* 2009, 372; LEFEBVRE D'OVIDIO-PESCATORE-TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 498. In termini di indennità si esprime DI GIANDOMENICO, *Il danno non patrimoniale per negato o ritardato imbarco*, in *Dir. trasp.* 2005, 5, 22; cfr. anche FRANCISETTI BROLIN, *Ritardo nel trasporto aereo e danno esistenziale: riflessioni sul danno non patrimoniale da contratto e la libertà di circolazione*, in *Riv. it. dir. tur.* 2012/IV, 23.

(56) Secondo ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, loc. cit., tale misura di regolazione economica delle conseguenze della cancellazione del volo, del negato imbarco o del ritardo all'arrivo superiore alle tre ore rappresenta un risarcimento forfettario e non un indennizzo «stante il fatto che si riconduce ad un atto illecito contrattuale, e non a un atto illecito dannoso». Cfr. anche BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in*



dell'art. 12, paragrafo 1, seconda frase, del regolamento che consente al giudice nazionale, senza tuttavia obbligarlo, di detrarre tale compensazione dal risarcimento supplementare eventualmente accordato al passeggero («il risarcimento concesso ai sensi del presente regolamento può essere detratto da detto risarcimento»). Ebbene, se la compensazione di cui all'art. 7 avesse effettivamente natura risarcitoria, sarebbe sospetta di illegittimità la norma che, seppure rinviando al diritto nazionale, consenta di escludere la cumulabilità di distinte voci di danno tutte considerate risarcibili; la prima, a ristoro del danno collettivo, il disagio, ma pur sempre sofferto singolarmente; la seconda, a ristoro del danno individuale ove effettivamente dimostrato. È evidente che facendo applicazione di tale previsione, una delle due voci di danno, ben distinte, rimarrebbe in tutto o in parte non riconosciuta con buona pace del principio di riparazione. Invece, il risarcimento del danno supplementare, al quale si riferisce l'art. 12 del regolamento seppure con una discutibile scelta terminologica, rappresenta l'ipotesi della riparazione del pregiudizio effettivamente subito in tutte le sue componenti, fatta salva l'applicazione eventuale delle limitazioni di responsabilità stabilite dalla Convenzione le quali, tuttavia, non incidono sulla qualificazione del danno risarcibile. Del resto, appare significativo come il rapporto tra le due voci, compensazione e danno supplementare, venga proposto secondo la prospettiva della sottrazione al secondo della prima e non dell'addizione alla prima del secondo. In altri termini, la funzione risarcitoria che molti interpreti riconducono alla compensazione di cui all'art. 7 del regolamento 261/2004 avrebbe dovuto suggerire al legislatore comunitario, proprio secondo lo schema della clausola penale da alcuni esplicitamente richiamata<sup>(57)</sup>, di limi-

---

*caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato. Normativa vigente e prospettive di riforma*, Torino, 2013, 62 ss. In termini risarcitori si esprime anche PEPE, *Inadempimento e compensazione pecuniaria nel trasporto aereo*, in *Riv. dir. civ.* 2017, 1657, 1660 ss., secondo il quale la disposizione dell'art. 7 del regolamento 261/2004 si porrebbe in un'ottica riparatoria piuttosto che meramente punitiva, mentre il sistema di liquidazione del pregiudizio si avvarrebbe dello schema della clausola penale la quale, tuttavia, scaturisce direttamente dalla disciplina legale del contratto di trasporto aereo e non da una specifica pattuizione contrattuale («la compensazione pecuniaria sembrerebbe configurarsi come una sorta di clausola penale ex lege, ricalcata sul modello delle c.d. *liquidated damages clauses*»).

<sup>(57)</sup> In questi termini, PIRAS, *Il rifiuto di trasportare e il ritardo del vettore aereo nella nuova disciplina comunitaria*, in *Studi su: negato imbarco, cancellazione e ritardo*



tarsi a prevedere la risarcibilità del danno ulteriore. In una ottica risarcitoria, la non cumulabilità, e quindi la detrazione, sarebbe invece ammessa o in presenza di un divieto esplicito (come accade per i c.d. danni punitivi) o nel caso di identità e sovrapposizione delle due voci di pregiudizio (si pensi agli anticipi di pagamento riconosciuti dall'art. 5 del regolamento CE 889/2002), circostanza quest'ultima esclusa dalla stessa disciplina del regolamento che nettamente le distingue.

A diverse conclusioni, e quindi al generale riconoscimento della detraibilità potenziale della compensazione pecuniaria di cui all'art. 7, si giunge invece tranquillamente qualora alla medesima voce non si riconduca natura squisitamente risarcitoria; in tal caso, infatti, l'eventuale detrazione non mortificherebbe il principio della risarcibilità del danno nella sue diverse articolazioni, ma risponderebbe, qualora stabilito dalla legge nazionale, al principio dell'ingiustificato arricchimento o della *compensatio lucri*. Infatti, mentre il risarcimento trova fonte nell'illecito (in tal caso, contrattuale), una forma di compensazione che risponda a schemi automatici alimentati da finalità essenzialmente solidaristiche, sebbene semplicemente e potenzialmente avente origine dal medesimo illecito (ma ben potrebbe scaturire dalla semplice inattuazione della prestazione), sarebbe suscettibile, concorrendo con il risarcimento, di dare luogo ad una sovracompensazione; quest'ultima, traendo comunque titolo dalla medesima causa (unica condotta del vettore) e gravando sul medesimo soggetto (il vettore), potrebbe trovare esclusione negli ordinamenti che applicano la c.d. teoria differenziale secondo cui l'integrità del ristoro deve emergere da un raffronto tra la situazione patrimoniale del soggetto prima dell'evento lesivo e dopo l'evento lesivo. L'applicazione di tale teoria conduce infatti ad affermare il principio della *compensatio lucri cum damno* — coerentemente con la funzione compensativa e non punitiva della responsabilità (cui è espressamente ispirata la Convenzione di Montreal) — che ha dato luogo ad accese e non ancora sopite discussioni dottrinali e giurisprudenziali <sup>(58)</sup>.

---

*nel trasporto aereo* (a cura di M. Deiana), Cagliari, 2005, 180 s. e PEPE, *Inadempimento e compensazione pecuniaria nel trasporto aereo*, cit., 1660.

<sup>(58)</sup> In Italia, il Consiglio di Stato, sentenza 23 febbraio 2018 n.1, e le Sezioni Unite della Corte di Cassazione, sentenze nn. 12566, 12565, 12564, 12567 del maggio 2018, in seguito ad ordinanza di rimessione n. 15534/2017, sono giunti ad escludere, in presenza di determinati elementi di identità, oggettivi e soggettivi, la possibilità di cumulare indennizzo e risarcimento.

11. *Conclusioni* — Le considerazioni che precedono evidenziano come le norme internazionali, nel momento in cui fanno ingresso, direttamente o indirettamente, in un ambiente caratterizzato da esigenze peculiari, finiscono per essere lette ed interpretate mediante un approccio che pone in secondo piano lo spirito originario del legislatore uniforme. L'articolato processo di comunitarizzazione della Convenzione di Montreal ha prodotto l'effetto, nei diversi piani interpretativi esplorati dalla Corte di giustizia, di ricondurre il sistema ad un equilibrio fondato sulla valutazione economica degli interessi in gioco che finisce per premiare, apparentemente anche oltre la lettera delle norme, la posizione del consumatore che, nel sistema del trasporto aereo, si colloca in una dimensione nuova, maggiormente estesa, che non coincide necessariamente con la posizione del passeggero. Al tempo stesso, gli strumenti di favore che la disciplina europea ha elaborato, molto spesso sono stati applicati anche oltre il perimetro originario, finendo per erodere l'autonomia della Convenzione di Montreal, sovrapponendosi ad essa. Proprio osservando questo fenomeno, gli interpreti continentali hanno stigmatizzato una politica eccessivamente espansiva della Corte di giustizia, ritenuta addirittura in contrasto con il principio di sovranità e con gli obblighi internazionali assunti dall'Europa al momento della sottoscrizione e della ratifica della Convenzione<sup>(59)</sup>. Il recente caso *Wegener*<sup>(60)</sup> appare in effetti emblematico di questa tendenza. E ciò non tanto per il risultato al quale la Corte giunge (applicare il regolamento CE 261/2004 anche nel caso in cui il trasporto di passeggeri sia effettuato da un vettore extra UE, in virtù di un'unica prenotazione che preveda, tra la partenza da un aeroporto situato in uno Stato membro [Berlino] e l'arrivo in un aeroporto situato in un paese terzo [Agadir], uno scalo programmato al di fuori dell'Unione [Casablanca], con un cambio di aeromobile); bensì per le motivazioni addotte<sup>(61)</sup> che, pur trattando il caso come una ipotesi di ritardo

---

<sup>(59)</sup> In tal senso, TOMPKINS JR., *A Commentary on the Article Appearing on Pages 583-618 Relating to the Exclusivity of the Liability Rules of The Montreal Convention of 1999 Applicable to the Carriage of Passengers and Cargo*, in *Air space law* 2019, numb. 1, 119.

<sup>(60)</sup> C. giust. UE 31 maggio 2018, C-537/17, *Claudia Wegener c. Royal Air Maroc SA*.

<sup>(61)</sup> Per un commento critico del caso, cfr. THIJSEN-DESCHUTTERE, *CIEU Extraterritorial Airways: A Critical Analysis of the Judgment of the Court of Justice of the European Union in the Wegener Case*, in *Air space law* 2018 n. 6, 619 ss.

prolungato e non già — come sarebbe stato lecito attendersi — come un negato imbarco, si rivelano del tutto indifferenti alla natura esclusivamente internazionale ed extraeuropea del trasporto in connessione, rispetto al quale il passeggero, cui venne negato l'imbarco, era riuscito a presentarsi in tempo utile nonostante effettivamente il volo originario fosse in ritardo. E ciò si apprezza in particolare modo nel momento in cui la Corte richiama alcuni propri precedenti <sup>(62)</sup> i cui presupposti di fatto, non ultima la natura comunitaria del vettore e della tratta (la prima) in costanza del quale si era verificato il ritardo, si rivelano ben più significativamente caratterizzati da elementi in grado di richiamare naturalmente l'applicazione delle norme europee e quindi del tutto differenti rispetto al caso *Wegener*.

---

(62) C. giust. CE 26 febbraio 2013, C-11/2011, *Folkerts*.



PAOLO ZAMPELLA

GLI EFFETTI DELL'IMPIEGO DELLE NUOVE  
TECNOLOGIE IN RELAZIONE AI TITOLI  
RAPPRESENTATIVI E AI DOCUMENTI UTILIZZATI  
PER LA CIRCOLAZIONE DELLE MERCI  
NEL TRASPORTO MARITTIMO INTERNAZIONALE

*The essay is aimed at examining the impact of digital technologies on documentation in maritime carriage of goods, providing, in particular, an overview of the phenomenon of dematerialisation of bills of lading. The subject, which is observed through its development over time, is investigated starting from the origins of the bill of lading to the advent of electronic documentation, then moving on to the application of the latest innovation: blockchain technology. This breakthrough, thanks to its own features, is set to overcome the issues that have been brought about by paperless bills of lading. The Author also outlines the existing regulatory framework at different levels and the practice of the shipping industry with regard to electronic documentation.*

SOMMARIO — 1. Introduzione — 2. Origine e funzioni della polizza — 3. I problemi della materialità — 4. La nascita del documento elettronico — 5. Il quadro normativo: le Regole del CMI — 6. (Segue): le leggi modello dell'UNCITRAL — 7. (Segue): le Regole di Rotterdam — 8. Le polizze di carico elettroniche esistenti nel mercato — 9. La tecnologia *blockchain* e il suo impatto in materia di polizza di carico — 10. Conclusioni.

1. *Introduzione* — Ogniqualvolta si affronta il tema della documentazione in uso nel trasporto marittimo internazionale, non vi è dubbio sul fatto che l'istituto tradizionalmente di maggior rilievo è quello della polizza di carico. Frutto di una lungimirante invenzione giuridica, considerata «*one of the most remarkable products of the mercantile genius*» <sup>(1)</sup>, la polizza di carico sta conoscendo, negli ulti-

---

<sup>(1)</sup> A. LLOYD, *The bill of lading: do we really need it?*, in *Lloyds' maritime and commercial law quarterly* 1989, 48.

mi decenni, un'evoluzione dovuta all'impatto delle nuove tecnologie in grado di mettere in dubbio il fondamento stesso della sua essenza, ovvero sia il suo carattere materiale <sup>(2)</sup>.

Il presente contributo si prefigge il compito di osservare il fenomeno in chiave evolutiva, esaminando l'impatto delle nuove tecnologie per la circolazione delle merci in ambito marittimo, delineando il quadro attuale della polizza di carico elettronica, già sorta nella prassi e osservata dalla dottrina marittimista negli ultimi decenni. Particolare attenzione verrà, infine, dedicata all'avvento di una recentissima innovazione rappresentata dalla cosiddetta *blockchain technology* <sup>(3)</sup>, la cui applicazione in materia di documentazione del commercio marittimo è stata da molti annunciata come il futuro del settore <sup>(4)</sup>.

2. *Origine e funzioni della polizza* — Sebbene alcuni studi abbiano cercato di indagare l'esistenza di forme embrionali di polizza di carico nel diritto romano <sup>(5)</sup>, è opinione comune collocare la nascita di tale strumento in epoca tardo-medievale <sup>(6)</sup>, come fusione tra l'estratto del cartolario redatto e sottoscritto dallo scrivano, registro in cui venivano annotate tutte le merci caricate sulla nave <sup>(7)</sup>, e la

---

(2) Tecnologie capaci di minare uno dei caratteri apparentemente essenziali del «documento», ovvero sia l'essere costituito di un elemento materiale, il supporto materializzato quale presupposto per la rappresentazione di fatti e cose ivi contenuti (cfr., ad esempio, l'art. 2712 c.c.).

(3) Per la descrizione della tecnologia *blockchain* si rimanda al successivo par. 9.

(4) Cfr. UK P&I CLUB, *Legal Briefing. Electronic bills of lading*, Maggio 2017, 7, disponibile su [https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Documents/2017/Legal\\_Briefing\\_e\\_bill\\_of\\_Lading\\_WEB.pdf](https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Documents/2017/Legal_Briefing_e_bill_of_Lading_WEB.pdf) (ultimo accesso: 9.05.2019).

(5) Cfr. B. SCORZA, *La polizza di carico, Vol. I - Storia, emissione, forma e contenuto, valore probatorio, struttura giuridica*, Roma, 1936, 2, che attesta le origini dell'istituto nella pratica romana del *xeirembolon*, quale documento probatorio che riveste la prima delle funzioni essenziali dell'attuale polizza di carico.

(6) Collocata in un momento in cui il mercante non viaggiava più nella nave insieme alle merci, come conseguenza dell'istituzione di rappresentanze ed agenzie nei vari porti stranieri: ibidem, 22. E. BENZA, *I più antichi esemplari di polizze di carico*, in *Riv. dir. comm.* 1925, I, 326, riporta degli esempi di polizza di carico a testimonianza della piena realizzazione di una prima fase storica dell'istituto già nel XIV secolo.

(7) L'estratto del cartolario, che aveva valore probatorio proprio degli strumenti pubblici, veniva rilasciato al mercante, come attestazione dell'avvenuta caricazione della merce e con le condizioni e gli elementi essenziali del trasporto.

polizza emessa personalmente dal capitano <sup>(8)</sup>. Il fenomeno della circolazione del documento ebbe inizio dal momento in cui si diffuse la pratica di inviare al destinatario una «lettera di carico» contenente l'informazione dell'avvenuta spedizione della merce e del nolo dovuto al padrone della nave. Fu a causa degli inconvenienti spesso legati al rischio di frodi che sorse l'esigenza di fondere tutti gli strumenti in un unico documento contenente tutte le informazioni necessarie e le condizioni del trasporto <sup>(9)</sup>. Purtuttavia, stante la natura ancora esclusivamente di documento meramente probatorio del trasporto, fu soltanto nel XVII secolo che si ebbero elementi certi dell'attestarsi della sua natura rappresentativa <sup>(10)</sup>, conducendo la polizza a conoscere il suo pieno sviluppo nella forma e, soprattutto, nelle funzioni, presenti ancora ai giorni nostri <sup>(11)</sup>.

In particolare, «la funzione rappresentativa del titolo del trasporto si consolida in epoca recente soprattutto con l'avvento della navigazione a vapore e la diffusione della vendita *cif* contro documenti, ossia con l'espandersi nel commercio internazionale di merci di quella figura tipica di vendita la cui caratteristica è data dal fatto che l'obbligo della consegna dei beni venduti è sostituito dall'obbligo della consegna dei titoli» <sup>(12)</sup>.

Quanto alle funzioni dell'istituto in esame, la dottrina <sup>(13)</sup> ha tradizionalmente sottolineato le tre funzioni che la polizza assume nel commercio internazionale: da un lato essa costituisce la ricevuta dell'avvenuta caricazione della merce <sup>(14)</sup>; rappresenta *evidence* del

---

<sup>(8)</sup> Poiché non tutte le navi avevano necessariamente a bordo la figura dello scrivano, si diffuse la pratica di far emettere una polizza di carico dal capitano come documento indipendente dall'estratto del cartolario.

<sup>(9)</sup> A. PAVONE LA ROSA, *Polizza di carico*, in *Enc. dir.*, 1985, 205.

<sup>(10)</sup> Come risulta, in particolare, dalla nota *Grande ordonnance de la marine d'août 1681*: cfr. B. SCORZA, *op. cit.*, 27.

<sup>(11)</sup> A conclusione di un processo iniziato verso il Cinquecento, quando, «per garanzia propria e degli assicuratori i proprietari delle merci pretesero un documento della fatta caricazione, che poi venne chiamato *polizza*»: A. ARENA, *La polizza di carico e gli altri titoli rappresentativi di trasporto*, Vol. I, Milano, 1951, 9, nota 12.

<sup>(12)</sup> A. PAVONE LA ROSA, *op. cit.*, 215.

<sup>(13)</sup> Con particolare enfasi nel mondo anglosassone, preoccupato di risolvere il problema, stringente nel diritto inglese, della *privity of contract*, la terzietà rispetto all'originario contratto che si ripercuote significativamente nella disciplina dei titoli rappresentativi delle merci. Cfr. F. DEVESCOVI, *Titolo di credito e informatica*, Padova, 1991, 37.

<sup>(14)</sup> Il documento deve, invero, contenere le indicazioni elencate nell'art. 460 c.nav.: il nome e il domicilio del vettore; il nome e il domicilio del caricatore; il luogo

contratto di trasporto che incorpora <sup>(15)</sup>; infine costituisce titolo di credito rappresentativo delle merci (*document of title*), elemento che la distingue da altre forme di documentazione e ne fonda il valore primario per tutto il mondo dello *shipping*.

Tale ultimo carattere racchiude la vera essenza della polizza e l'acutezza dell'invenzione, basata sull'assimilazione del possesso delle merci al possesso del titolo, materialmente considerato, quale *res* circolante secondo le regole delle cose mobili <sup>(16)</sup>. Nel dettaglio, i diritti cartolari attribuibili al possessore della polizza di carico sono espressamente conferiti da disposizioni di legge, contenute sia nel codice civile <sup>(17)</sup> che nel codice della navigazione <sup>(18)</sup>: 1) diritto alla riconsegna delle merci; 2) il possesso della merce medesima; 3) il diritto di disporne mediante disposizione del titolo.

Proprio il diritto di disporne mediante disposizione del titolo costituisce il suo punto di forza, consentendo la circolazione giuridica delle merci anche in corso di navigazione, nel lungo periodo in cui il carico è trasportato dal porto di caricazione a quello di scaricazione. È in tal modo che la polizza viene a rappresentare il documento fondamentale delle vendite marittime, alla base di tutta l'industria dello *shipping* <sup>(19)</sup>.

---

di destinazione, e, quando la polizza è nominativa, il nome e il domicilio del destinatario; la natura, la qualità e la quantità delle cose da trasportare, nonché il numero dei colli e le marche che li contrassegnano; lo stato apparente delle merci o degli imballaggi; il luogo e la data di consegna; g) il nome o il numero, l'ufficio di iscrizione e la nazionalità della nave; h) il luogo e la data di caricazione.

<sup>(15)</sup> Divenendo essa stessa il contratto di trasporto nel momento in cui viene trasferita a terzi estranei alla originaria regolamentazione contrattuale, frutto del suo carattere di autonomia. La natura della polizza di documento probatorio può anche considerarsi servente rispetto al requisito di forma scritta *ad probationem* del contratto di trasporto sancito dall'art. 420 c.nav.

<sup>(16)</sup> A. ARENA, *op. cit.*, Vol. I, 155.

<sup>(17)</sup> Art. 1996 c.c.

<sup>(18)</sup> Art. 463, comma III, c.nav., richiesti specificatamente per uno dei due esemplari originali emessi dal vettore, quello da questi sottoscritto e rilasciato al caricatore, mentre l'originale sottoscritto dal caricatore e tenuto dal vettore è espressamente dichiarato non trasferibile.

<sup>(19)</sup> M. RIMABOSCHI, *L'era del commercio elettronico nel proposito riformatore del CMI e dell'UNCITRAL*, in *Trasporti* 2003, 170, osserva che «è dunque il commercio internazionale che comanda i documenti anche del trasporto marittimo di cose, in quanto negoziabili». Invero, solo dall'emissione e dalla circolazione della polizza di carico, «quale titolo di credito che sancisce la titolarità e consacra le certezze identi-



Fenomeno della circolazione che è strettamente legato alla materialità del documento, presupposto necessario per permetterne la *traditio* quale momento centrale del trasferimento del bene mobile <sup>(20)</sup> e, conseguentemente e mediatamente <sup>(21)</sup>, dei diritti in esso incorporati <sup>(22)</sup>, unitamente o meno ad altri requisiti richiesti dalla forma di circolazione giuridica dello specifico titolo <sup>(23)</sup>.

3. *I problemi della materialità* — È da ormai diversi decenni che la letteratura sul tema in parola ha debitamente osservato gli inconvenienti che, per ragioni diverse, la natura materiale della polizza di carico comporta negli attuali traffici marittimi.

Primo fra tutti, il rischio di ritardi nell'arrivo a destinazione del titolo rappresentativo delle merci, il quale, come si è detto, conferisce anche il diritto a ricevere la prestazione di riconsegna delle merci. Tale situazione si è manifestata già in tutto il secolo scorso proprio grazie all'evoluzione delle tecniche di navigazione marittima, che hanno significativamente ridotto i tempi delle spedizioni <sup>(24)</sup>. La

---

cative delle merci e il diritto alla riconsegna», derivano il merito bancario e il merito assicurativo, alla base degli intrecci delle vendite marittime: G.A. QUERCI, *I nuovi profili basico-funzionali della polizza di carico*, in *Trasp.* 2003, 36.

<sup>(20)</sup> C. SEVERONI, *I documenti del trasporto marittimo di cose*, in *Trasporti e Turismo* (a cura di M. Riguzzi-A. Antoini), Torino, 2008, 264.

<sup>(21)</sup> A. ARENA, *La polizza di carico e gli altri titoli rappresentativi di trasporto*, Vol. II, Milano, 1951, 74.

<sup>(22)</sup> Cfr. G. SEIDITA, *Smaterializzazione dei titoli rappresentativi di merci e firma digitale*, in *Dir. trasp.* 2003, 109: «[I]a conseguenza più rilevante dell'incorporazione è stata la materializzazione del diritto cartolare, così destinato a circolare secondo le norme dettate in tema di beni mobili, grazie alla finzione giuridica consistente nel ritenere che oggetto della circolazione sia il documento (cosa mobile) anziché il diritto in esso menzionato».

<sup>(23)</sup> Nella specie la sola dazione del titolo è richiesta nei titoli al portatore, mentre nei titoli all'ordine la circolazione avviene mediante dazione del titolo girato: A. ARENA, *op.cit.*, Vol. II, 76.

<sup>(24)</sup> Cfr. C. SEVERONI, *op. cit.*, 283. È corretto osservare, come fa il RIMABOSCHI, *op. cit.*, 169, che il fenomeno non è proprio soltanto degli ultimi decenni, bensì emerse già all'epoca della discussione intorno all'emanazione delle Regole dell'Aia (dunque già nei primi decenni del Novecento), a seguito della quale si diffuse la pratica di utilizzare le polizze «ricevuto per l'imbarco» per ottenere dalle banche l'anticipazione finanziaria necessaria al commercio e spedire il titolo insieme alla merce sulla nave. Solo dopo il ripetuto rifiuto delle banche di accettare le polizze ricevute per l'imbarco, la polizza di carico rimase lo strumento esclusivo del commercio internazionale,

polizza di carico, al contrario, soprattutto a causa dei numerosi passaggi di mano tra i vari attori dell'industria, dal momento della sua emissione all'arrivo presso il destinatario delle merci, passando per caricatore, istituti di credito<sup>(25)</sup>, di dogana e così di seguito, non ha conosciuto la medesima accelerazione nell'esplicazione della sua funzione, spesso comportando un impedimento all'effettuazione delle operazioni di scaricazione<sup>(26)</sup>.

L'espedito più diffuso volto ad eludere il problema dello stallo forzato alla scaricazione della merce è quello di ricorrere alla lettera di garanzia (*letter of indemnity*), volta a tenere indenne il vettore da rischi e costi supplementari conseguenti alla consegna della merce in mancanza di presentazione della polizza di carico<sup>(27)</sup>, non senza ulteriore incremento dell'eccesso di documentazione cartacea prodotta intorno al trasferimento di un determinato carico<sup>(28)</sup>.

Il secondo profilo per il quale l'industria auspica un superamento degli attuali sistemi di emissione della polizza è quello relativo ai

---

riportando alla luce il problema dell'arrivo delle merci al porto di destinazione prima della necessaria documentazione.

(25) Secondo N. GASKELL, *Bills of Lading and Waybills: practical problems and solutions*, in *Dir. mar.* 2001, 1028, infatti, diverse sono le ragioni alle quali è dovuta l'assenza della polizza di carico quando giunge il momento della consegna, più spesso alla circostanza che «*the bill is held up in a banking system*». Il passaggio del documento presso l'istituto di credito è ben descritto da E. FADDA, *Polizza di carico elettronica*, in *Studi in onore di Enzo Volli*, Trieste, 1993, 180: «subito dopo essere stata emessa dal vettore, la polizza viene consegnata al caricatore, il quale ne cura la «negoziazione» bancaria con le modalità previste dalla disciplina vigente in materia. Dopo aver effettuato le opportune verifiche della polizza e di tutta la documentazione che normalmente ne accompagna la circolazione (fatture di vendita; licenze di esportazione; visti e così via), la banca presso cui la polizza è stata negoziata provvede ad inoltrarla ad una sua corrispondente nella località di destino. La polizza viene quindi consegnata al beneficiario del titolo (contro pagamento del controvalore delle merci o a fronte di un'apertura di credito precedentemente disposta ed in tal modo utilizzata) per consentirgli, contro presentazione del documento al vettore, di ottenere la consegna delle merci in essa descritte».

(26) Al tal punto che i documenti cartacei «inseguono vanamente» le navi: C. COSTA *Il credito documentario nell'era dei computers e della «smaterializzazione» dei titoli rappresentativi delle merci nel commercio internazionale*, in *Banca, borsa, titoli di credito* 1989, I, 615.

(27) Cfr. M.M. COMENALE PINTO, *I documenti elettronici del trasporto*, in *Riv. dir. nav.* 2012, 54.

(28) Per un'interessante descrizione di formati e dimensioni delle attuali polizze di carico, vedi N. GASKELL, *Bills of lading in an electronic age*, in *Lloyd's maritime and commercial law quarterly* 2010, 234.

costi. La documentazione cartacea prodotta rappresenterebbe, invece, il 10-15% dei costi totali di trasferimento <sup>(29)</sup>, superabili con il fenomeno della smaterializzazione a cui stiamo assistendo, che determinerebbe anche una significativa riduzione del ricorso alle lettere di garanzia <sup>(30)</sup>.

Infine, ulteriore inconveniente che scaturisce dalla natura materiale della polizza sarebbe il fenomeno della perdita dei documenti spediti per posta o con altri mezzi, nonché il rischio delle frodi documentarie, cui sarebbero meno soggetti gli strumenti equivalenti prodotti e trasmessi in forma digitale <sup>(31)</sup>.

Quella che è stata definita la crisi della polizza di carico <sup>(32)</sup> ha determinato un percorso evolutivo del settore in due principali direzioni. Il primo riflette l'assetto dell'industria marittima che più spesso si incontra nella prassi, in cui caricatore e destinatario, specie nel mondo delle multinazionali, partecipano di una stessa entità commerciale <sup>(33)</sup>, facendo venir meno l'esigenza del carattere di negoziabilità della polizza <sup>(34)</sup>. La documentazione si è adattata in tal modo, mutuando dal settore aeronautico il tipico documento probatorio rappresentato dalla *waybill* <sup>(35)</sup>, che non è un titolo di credito ma la cui principale funzione è quella di individuare il soggetto legittimato alla riconsegna del carico, sulla base dell'indicazione in esso conte-

---

<sup>(29)</sup> M.M. COMENALE PINTO, *op. cit.*, 33.

<sup>(30)</sup> Con una riduzione di costi stimati al 90% secondo il documento redatto da UK P&I CLUB, *Legal Briefing*, cit.

<sup>(31)</sup> G. SEIDITA, *op. cit.*, 112.

<sup>(32)</sup> F. DEVESCOVI, *La polizza di carico e gli svantaggi della smaterializzazione*, in *Studi in onore di Enzo Volli*, Trieste, 1993, 122.

<sup>(33)</sup> *Ibidem*, 126.

<sup>(34)</sup> È stato osservato come il fenomeno sia anche legato all'inadeguatezza della tradizionale polizza di adattarsi al sempre più diffuso trasporto multimodale, in cui la navigazione marittima sarebbe solo una fase del complessivo trasporto del carico: L. SALAMONE, *Polizze di carico elettroniche*, in *Dir. trasp.* 2003, 402.

<sup>(35)</sup> Per utili riferimenti sul tale strumento, vedi A. FRONDONI, *La «sea waybill» come documento diffuso nel settore del trasporto via mare: differenze e similitudini con la «bill of lading»*, in *Dir. mar.* 2016, 179, nota a Trib. Genova sez. civ. 30 settembre 2015; G.M. BOI, *Le Regole uniformi del CMI per la lettera di trasporto marittimo*, in *Dir. mar.* 1990, 792; G. SEIDITA, *op. cit.*, 111. W.H. VAN BOOM, *Certain legal aspects of electronic bills of lading*, in *European Transport Law* 1997, 10, osserva come «one of the alternatives was found in the sea waybill. Over the past decades the sea waybill has proved to be very successful, even though it is generally considered not to be a negotiable document».

nuta<sup>(36)</sup>. La *sea waybill* fu salutata con grande entusiasmo nel periodo di sua introduzione, arrivando a considerare il suo impiego in maniera universale quale «*a necessary step in the progress towards a worldwide computer based or paperless system*»<sup>(37)</sup>, pertanto anello di congiunzione con il nascente mondo digitale.

4. *La nascita del documento elettronico* — La seconda direzione, ferma restando l'esigenza di una polizza di carico quale titolo rappresentativo delle merci<sup>(38)</sup>, si è mossa, invero, verso una smaterializzazione del documento, facendo leva sui nuovi strumenti resi possibili dall'evoluzione tecnologica, non ancora concepibili al momento in cui gli osservati inconvenienti si affacciavano nel mondo del commercio marittimo e in cui si discuteva dei primi accordi internazionali per regolamentare la materia della polizza di carico<sup>(39)</sup>. La rivoluzione digitale fornì l'occasione per introdurre nuove forme di documentazione capaci di risolvere i problemi legati alla natura materiale della polizza di carico, al punto da mettere in crisi l'essenza stessa del documento come entità dotata di materialità e corporalità<sup>(40)</sup>. D'altronde, l'essenza della *fictio iuris* che diede l'iniziale lin-

---

(36) La lettera di trasporto marittimo non legittima il destinatario alla riconsegna, dal momento che non ne ha la disponibilità. Il diritto alla riconsegna si acquista, pertanto, in forza dell'art. 1689 c.c.: cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, XIV ed., Milano, 2019, 620.

(37) A. LLOYD, *op. cit.*, 56. Cfr. anche L. TULLIO, *Documenti alternativi alla polizza di carico*, in *Trasp.* 1979, 121.

(38) Nessun ostacolo si è frapposto alla trasmissione elettronica della *sea waybill*, già attestata nella prassi, mentre la vera sfida è sempre stata rappresentata dall'applicazione delle nuove tecnologie ai documenti negoziabili: G.F. CHANDLER, *The electronic transmission of bills of lading*, in *Journal of Maritime Law and Commerce* 1989, 571.

(39) Considerata la circostanza per cui le Regole dell'Aia-Visby «*were drafted in an age that knew practically none of the technological possibilities we presently have at our disposal, it can be argued that the Hague Visby Rules do not allow the extension of definitions such as «document», «writing» and «signature» to immaterial documents, writings and signatures*»: W.H. VAN BOOM, *op. cit.*, 14.

(40) Illuminante è, in tal senso, il passaggio di RIZZO, M.P., *Emissione e contenuti dei documenti del trasporto*, in *Riv. dir. nav.* 2012, 83: «si è sostenuto che la *res*, il primo elemento costitutivo del documento (l'altro è dato dai segni che vi sono impressi) non potrebbe essere che una cosa in senso materiale, un'entità materiale e corporea, naturale o artificiale, dotata di consistenza tangibile e percepibile e che un documen-

fa vitale alla prassi di rendere negoziabile la polizza consentendo la circolazione giuridica della merce si fondava proprio sulla dazione materiale del documento, secondo le regole proprie della circolazione dei beni mobili.

Da una prima fase in cui la digitalizzazione ha fornito il suo apporto nel senso di un trattamento elettronico della polizza di carico, si è passati, nel giro di alcuni decenni, alla vera e propria polizza di carico elettronica <sup>(41)</sup>.

La prima forma di polizza di carico elettronica si ebbe nel 1983, con la creazione della Seadoc (*Seaborne Trade Documentation System*) da parte della Chase Manhattan Bank e della Intertanko (*International Association of Tanker Owners*) <sup>(42)</sup>, basata su un sistema di firma digitale finalizzato ad ottenere la sicurezza dell'identità dell'autore. In realtà, come osserva Salamone, sarebbe più corretto inquadrare tale esperienza come «antecedente concettuale [...] del trattamento elettronico di dati» <sup>(43)</sup>, piuttosto che vero e proprio fenomeno di prototipo di polizza di carico elettronica <sup>(44)</sup>.

Si dovette attendere la fine del secolo per assistere alla nascita delle polizze di carico elettroniche propriamente dette, la cui sfida consiste non solo nella generazione di un documento interamente digitale, che prescindendo da qualsiasi supporto cartaceo materiale perché inesistente in forma tangibile, ma soprattutto nella riproduzione, nel contesto delle nuove tecnologie, del suo carattere essenziale di negoziabilità.

---

to immateriale sarebbe una contraddizione in termini perché un documento è tale in quanto estrinseci e renda visibile attraverso la sua materiale oggettività un dato della realtà». La smaterializzazione determina il fenomeno per cui la polizza perde il suo carattere tradizionale di «*tangible document*»: W.H. VAN BOOM, *op. cit.*, in *European Transport Law* 1997, 9.

<sup>(41)</sup> L. SALAMONE, *op. cit.*, 406. Le due fasi corrispondono ai due gradi di dematerializzazione descritti in dottrina, il primo riferito alla sola circolazione del titolo, il secondo al titolo medesimo: M. CIAN, *Titoli dematerializzati e circolazione «cartolare»*, Milano, 2001, 2, nota 15.

<sup>(42)</sup> C. ROSSELLO, *Comunicazioni elettroniche*, in *Dir. mar.* 2006, 1032.

<sup>(43)</sup> L. SALAMONE, *op. cit.*, 410. Il sistema ideato con l'accordo Seadocs Intertanko presupponesse, invero, una polizza di carico dotata pur sempre di una veste cartacea, rimettendo agli strumenti digitali esclusivamente la sua circolazione, tramite annotazioni di ciascun trasferimento presso un registro centrale.

<sup>(44)</sup> Il progetto Seadocs fu un esperimento presto abbandonato a causa degli eccessivi costi assicurativi e scarso interesse da parte delle imprese, preoccupate anche delle questioni di privacy: cfr. G.F. CHANDLER, *op. cit.*, 574 nota 7.

La polizza di carico elettronica consentirebbe di superare il problema dei costi della documentazione cartacea, riducendone significativamente i costi di emissione, trasmissione e conservazione, nonché il richiamato inconveniente della lentezza nella circolazione dello strumento rispetto alla navigazione della merce, con operazioni di negoziazione in grado di essere portate a compimento nel giro di pochi minuti dietro un normale computer, mediante il ricorso ai meccanismi di cosiddetto EDI (*Electronic Data Interchange*)<sup>(45)</sup>.

Al sorgere di tali nuovi strumenti nella pratica dei commerci marittimi si accompagnano lenti e timidi tentativi di istituzioni di varia natura di introdurre un quadro giuridico in grado di sancire in via definitiva il fenomeno della smaterializzazione oramai in corso nella realtà della documentazione marittima.

5. *Il quadro normativo: le Regole del CMI* — Malgrado siano ormai trascorsi diversi anni dalla manifestazione del fenomeno, il quadro normativo di riferimento non è mai stato definito complessivamente in via legislativa, con buona probabilità a causa della maggiore lentezza dovuta al recepimento giuridico di soluzioni adottate dalla prassi, specie se al passo con la più recente evoluzione della tecnica. Non stupisce, invero, che gli ulteriori inconvenienti sorti all'indomani dell'introduzione di tecniche innovative di polizze di carico siano in corso di studio e superamento grazie alle tecnologie da ultimo proposte, quale la *blockchain*, di cui il legislatore a tutti i livelli dovrà necessariamente tener conto nei prossimi, auspicati, interventi.

Un primo contributo alla composizione di un quadro giuridico avvenne ad opera del Comité maritime international, il quale mosse i primi passi nel settore già nel 1989 con l'adozione delle Regole in materia di polizza di carico elettronica (*CMI Rules for electronic bills of lading*)<sup>(46)</sup>. La versione definitiva delle Regole fu pubblicata l'anno successivo, a seguito della conferenza del Comité tenutasi a Parigi nel giugno di quell'anno, quale corpo normativo di appli-

---

<sup>(45)</sup> Intesa quale modalità di scambio di messaggi effettuata tramite il collegamento digitale tra due banche dati di due soggetti posti in due terminali diversi: cfr. G.M. BOI, *Trasporti ed informatica nella recente disciplina legale*, in *Dir. mar.* 2001, 1218.

<sup>(46)</sup> Le Regole del CMI sono pubblicate in *Dir. mar.* 1990, 855 con commento di S. LA CHINA, *La polizza di carico elettronica*, in *Dir. mar.* 1990, 847.

cazione volontaria da parte dei contraenti di una vendita internazionale <sup>(47)</sup>.

Il primo punto di rilievo introdotto dalle Regole concerne la modalità di emissione della nuova tipologia di polizza: all'atto della caricazione della merce il vettore è tenuto ad emettere un messaggio destinato al caricatore contenente la chiave privata (*private key*), una sorta di password che conferisce la legittimazione all'esercizio dei diritti del possessore della merce. A seguito della conferma dell'avvenuta ricezione del messaggio da parte del caricatore, quest'ultimo diviene a tutti gli effetti *holder*, ovvero sia titolare dei diritti nascenti dalla circostanza dell'avvenuta caricazione da parte del vettore, alla stregua del possessore materiale della tradizionale polizza di carico <sup>(48)</sup>. Tale titolarità conferirebbe, invero, il diritto di ricevere la merce una volta giunta al porto di destinazione, trasferire il diritto di controllo ad un terzo soggetto, nonché impartire al vettore istruzioni in ordine al carico <sup>(49)</sup>, in maniera corrispondente a quanto riconosciuto al possessore della polizza di carico cartacea.

Il nucleo centrale del sistema ideato dal CMI si basa, poi, sulla trasmissione del titolo elettronico, la quale avviene mediante avviso al vettore da parte del caricatore (*holder*) della sua volontà di trasferire il titolo (non più il documento cartaceo, ma quanto tradizionalmente incorporava, ovvero sia il possesso della merce). Il vettore comunica i dati relativi alla sua presa in carico della merce oggetto del trasporto al nuovo titolare proposto dall'*holder*, il quale a sua volta è tenuto a comunicare la sua accettazione della titolarità dei diritti. Il trasferimento si conclude, pertanto, con la cancellazione della chiave privata del caricatore e l'emissione di una nuova riferibile al successivo «portatore» della polizza elettronica <sup>(50)</sup>. Si introduce, in questo contesto, un elemento di differenziazione rispetto ai meccanismi tradizionali di circolazione della polizza, dal momento che è qui richiesta una forma di collaborazione ed intervento del soggetto

---

<sup>(47)</sup> L'art. 1 delle Regole recita infatti come segue: «*[t]hese rules shall apply whenever the parties so agree*».

<sup>(48)</sup> Art. 4 delle Regole CMI.

<sup>(49)</sup> Art. 7(a) delle Regole CMI.

<sup>(50)</sup> In virtù dell'articolo 7(b) delle Regole CMI, invero, «*the carrier shall cancel the current Private Key and issue a new Private Key to the new Holder*». La chiave privata sarà poi lo strumento per verificare la legittimazione a ricevere il carico nel momento della scaricazione dello stesso.

emittente, il vettore, la cui partecipazione attiva è necessaria per il trasferimento della titolarità del documento, diversamente da quanto accade con il titolo di credito cartaceo.

Altro dato rilevante che emerge dalla lettura delle Regole è l'equiparazione che queste effettuano tra la polizza cartacea e lo strumento di scambio di informazioni in modalità elettronica proposto dal CMI, in base alla quale le parti che accettano il sistema rinunciano a sollevare qualsiasi eccezione in ordine alla mancata adozione della forma scritta del documento <sup>(51)</sup>.

Si tratta di un meccanismo che, grazie all'applicazione delle nuove tecnologie digitali, garantisce un grado di affidabilità e di sicurezza altamente più elevato del tradizionale strumento cartaceo, con particolare riguardo, ad esempio, al tradizionale ricorso all'istituto della girata, l'autenticità della cui firma non conosce lo stesso livello di verificabilità <sup>(52)</sup>. A ciò si aggiunge un'evidente maggiore speditezza nel compimento delle operazioni di emissione e, soprattutto, trasferimento della polizza grazie all'impiego di mezzi informatici.

Quello del Comité maritime international è senz'altro un meritevole tentativo, portato alla luce ben trent'anni orsono, di introdurre una disciplina che fornisca una regolamentazione dell'allora emergente fenomeno della documentazione elettronica nel commercio marittimo internazionale. Nonostante il passare dei decenni e i successivi tentativi di regolamentazione della materia da parte di altre istituzioni, le Regole sono ancora un modello di riferimento per coloro che, nella pratica mercantile, hanno adottato forme di polizza elettronica, ma restano pur sempre un corpus redatto da un soggetto privato cui si accede solo volontariamente per espresso consenso delle parti contraenti.

Accanto al quadro di norme specifiche in materia di polizza di carico elettronica, l'interesse dei legislatori a vari livelli per il fenomeno della digitalizzazione apportò interventi normativi volti a regolamentare gli istituti accessori alla nuova natura elettronica del mercato. Ci si riferisce, tra gli altri, agli strumenti che si ebbero a cavallo degli anni 2000, quali la Direttiva 1999/93/CE sulla firma elettronica e la Direttiva 2000/31/CE sul commercio elettronico, recepita in Italia con il d. lgs. 70/2003.

---

<sup>(51)</sup> Cfr. art. 11, ai sensi del quale «[i]n agreeing to adopt these Rules, the parties shall be taken to have agreed not to raise the defence that this contract is not in writing».

<sup>(52)</sup> E. FADDA, *op. cit.*, 191.



In particolare, funzione servente all'istituto della polizza di carico elettronica è senza dubbio svolta proprio dalla firma digitale, che trova nell'ordinamento italiano la definizione di «risultato della procedura informatica (validazione) basata su un sistema di chiavi asimmetriche a coppia, una pubblica e una privata, che consente al sottoscrittore tramite la chiave privata e al destinatario tramite la chiave pubblica, rispettivamente, di rendere manifesta e di verificare la provenienza e l'integrità di un documento informatico o di un insieme di documenti informatici» (53). La firma digitale costituisce uno strumento essenziale su cui fanno affidamento tutti i sistemi di documentazione elettronica, al fine di garantire l'autenticità della provenienza dei messaggi elettronici (54).

6. (Segue): *le leggi modello dell'UNCITRAL* — Anche l'UNCITRAL (la Commissione delle Nazioni Unite sul Diritto del Commercio Internazionale) ha mostrato interesse verso la nascita del commercio elettronico fin dagli anni Novanta, per mezzo dell'adozione di leggi modello su diversi temi legati al settore.

La prima fu una Model Law on Electronic Commerce del 12 giugno 1996, pubblicata allo scopo di facilitare il commercio condotto utilizzando strumenti elettronici, fornendo ai legislatori nazionali una serie di norme accettabili a livello internazionale volte a rimuovere gli ostacoli giuridici e ad aumentare la prevedibilità giuridica per il commercio elettronico. La Legge modello si fonda, in particolare, su due principi fondamentali: l'eliminazione della discriminazione tra documento cartaceo e documento elettronico; l'equivalenza funzionale tra gli istituti sorti nel contesto della documentazione cartacea e i medesimi istituti in un contesto dematerializzato (55). I due principi sono resi operativi per mezzo di varie disposizioni riferite a singoli elementi, quali la forma scritta (56) e

---

(53) Art. 1 lett. n) d.P.R. 445/2000 recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa.

(54) Caratteristica della firma digitale è la circostanza che fonda la sua garanzia non su un supporto materiale, bensì «su un modo di essere di certi contenuti, liberi di passare da un contenente ad un altro mantenendo la garanzia di autenticità»: cfr. SEIDITA, *op. cit.*, 114.

(55) C. ROSSELLO, *Comunicazioni*, cit., 1039.

(56) Art. 6 della Legge modello UNCITRAL sul commercio elettronico del 1996.

la firma <sup>(57)</sup>, che definiscono le condizioni alle quali tali istituti rispondono ai requisiti di legge anche se posti in essere in forma di *data message* <sup>(58)</sup>. A questi occorre aggiungere il principio di neutralità tecnica, in base al quale il diritto non dovrebbe mostrare propensione o richiedere l'adozione di una determinata tecnologia, evitando possibili discriminazioni e promuovendo l'innovazione.

Poco tempo dopo, il 5 luglio 2001, l'UNCITRAL ha adottato la Model Law on Electronic Signature, con l'obiettivo di favorire l'uso delle firme elettroniche stabilendo criteri di affidabilità tecnica per l'equivalenza tra firma elettronica e firma manoscritta. Anche la suddetta Legge modello è basata sui principi di equivalenza funzionale e neutralità tecnica.

Infine, più di recente, un'ultima Model Law è stata pubblicata dalla medesima organizzazione in materia di Electronic Transferable Record, il 23 luglio 2017. Tale ultimo strumento, oltre a ribadire i sopra menzionati principi di equivalenza e neutralità tecnologica <sup>(59)</sup>, dedica specifici articoli ai documenti trasferibili, rendendo pertanto evidente la rilevanza di un tale corpo normativo nei riguardi della polizza di carico. Se l'espressione *transferable document or instrument* assume il significato, riferito allo strumento cartaceo, di «*a document or instrument issued on paper that entitles the holder to claim the performance of the obligation indicated in the document or instrument and to transfer the right to performance of the obligation indicated in the document or instrument through the transfer of that document or instrument*» <sup>(60)</sup>, il riferimento a *transferable document or instrument* di una norma di legge è esteso a *electronic record* <sup>(61)</sup>, qualora le condizioni dettate dall'art. 10 siano soddisfatte. Tali condizioni sono, da un lato, che l'*electronic record* contenga le informa-

---

<sup>(57)</sup> Art. 7 della Legge modello UNCITRAL sul commercio elettronico del 1996.

<sup>(58)</sup> Laddove l'art. 2(a) definisce il *data message* quale «*information generated, sent, received or stored by electronic, optical or similar means including, but not limited to, electronic data interchange (EDI), electronic mail, telegram, telex or telecopy*».

<sup>(59)</sup> Ricavabile dall'art. 7 della Legge modello secondo E. ONG, *Blockchain Bills of Lading*, NUS Law Working Paper No. 2018/020, Agosto 2018. Disponibile su SSRN: <https://ssrn.com/abstract=3225520> (ultimo accesso 9.05.2019).

<sup>(60)</sup> Art. 2 della Legge modello.

<sup>(61)</sup> L'art. 10 della Legge modello stabilisce, invero, che «*where the law requires a transferable document or instrument, that requirement is met by an electronic record if*», cui fa seguito l'elenco delle condizioni da soddisfare.

zioni che sarebbero richieste al *transferable document or instrument*; dall'altro lato che venga utilizzato un metodo affidabile per identificare l'*electronic record* come *electronic transferable record*, per mantenere l'integrità dell'*electronic record* e affinché tale *electronic record* sia suscettibile di controllo. Proprio il concetto di controllo rappresenta un altro fondamentale aspetto dettato dalla Legge modello, che prescrive l'uso di tecniche affidabili affinché sia stabilito un controllo esclusivo dell'*electronic transferable record* da parte di un soggetto e che sia possibile identificare tale soggetto come la persona che ne ha il controllo <sup>(62)</sup>. L'obiettivo è quello di riprodurre il concetto di possesso, centrale per il funzionamento del meccanismo tradizionale della polizza di carico cartacea.

La Legge modello in esame è stata osservata con attenzione dagli studiosi <sup>(63)</sup>, non solo perché strumento più recente in ordine di tempo, ma, soprattutto, per le sue possibili aperture a forme ulteriori di avanzamento tecnologico, quale quella rappresentata dalla tecnologia *blockchain*, di cui si discuterà in seguito. Il limite, come anche per le Regole del CMI, è sempre la natura di tale corpo normativo: si tratta, invero, di un mero modello dal quale si auspica che i legislatori nazionali traggano ispirazione per l'adozione di misure idonee in maniera internazionalmente uniforme.

7. (Segue): *le Regole di Rotterdam* — A differenza dei dati normativi finora passati sotto esame, la Convenzione sui contratti di trasporto internazionale di merci interamente o parzialmente effettuati via mare, meglio nota come Regole di Rotterdam <sup>(64)</sup>, potrebbe rappresentare la prima vera e propria fonte giuridicamente vincolante a disciplinare il fenomeno della polizza di carico dematerializzata <sup>(65)</sup>,

---

<sup>(62)</sup> Art. 11(1) della Legge modello UNCITRAL.

<sup>(63)</sup> Tra i quali E. ONG, *op. cit.*, e K. TAKAHASHI, *Blockchain technology and electronic bills of lading*, in *Journal of International Maritime Law* 2016, 202.

<sup>(64)</sup> Il cui testo, promosso dall'UNCITRAL, fu adottato dall'Assemblea generale dell'ONU nel dicembre 2008 e aperto alle firme nel settembre 2009.

<sup>(65)</sup> Nessuna menzione, per ovvie ragioni, è presente nei predecessori delle Regole di Rotterdam, ovvero sia le Regole dell'Aia-Visby e le Regole di Amburgo. Sebbene le prime siano espressamente dedicate alla polizza di carico secondo la denominazione della Convenzione di Bruxelles del 1924, non contengono neppure una definizione di *bill of lading*, prevista invece dalle Regole di Amburgo quale «*document which evi-*

malgrado la non condivisione da parte di tutta la dottrina dell'entusiasmo nei riguardi delle potenzialità della detta convenzione in materia di commercio elettronico <sup>(66)</sup>.

Le Regole di Rotterdam dedicano il terzo capitolo proprio agli *electronic transport records*, riprendendo principi simili a quelli sopra osservati per gli altri corpi normativi. Vi è, infatti, da un lato l'equiparazione tra la documentazione elettronica e quella tradizionale cartacea, con il riconoscimento degli stessi effetti in caso di utilizzo dell'una o dell'altra <sup>(67)</sup>. Particolarità di tale disciplina convenzionale è l'applicabilità della stessa indipendentemente dal carattere di negoziabilità del documento <sup>(68)</sup>.

In secondo luogo, le Regole condizionano l'impiego dell'*electronic transport record* alla predisposizione di procedure che disciplinino un metodo per l'emissione e il trasferimento; una sicurezza quanto alla garanzia di integrità del documento; le modalità di prova della qualità di possessore (*holder*) <sup>(69)</sup>; la modalità per fornire conferma della consegna del carico all'*holder* e la cessazione di effetti del documento elettronico <sup>(70)</sup>.

Ancorché di interesse per la loro natura di convenzione internazionale, pertanto giuridicamente vincolanti per l'ordinamento dei Paesi nei quali entrerebbero in vigore, le Regole di Rotterdam stanno mostrando enorme difficoltà nel trovare piena accettazione condivisa nella comunità internazionale, a causa delle numerose critiche ricevute <sup>(71)</sup>. A distanza di ben dieci anni dalla sua adozione,

---

*dences a contract of carriage by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier, and by which the carrier undertakes to deliver the goods against surrender of the document*». Queste ultime, tuttavia, contengono già un primo timido riferimento a mezzi alternativi a quelli tradizionali, disponendo che la firma sulla polizza di carico possa essere anche «*made by any other mechanical or electronic means*»: art. 14, comma 3, Regole di Amburgo.

<sup>(66)</sup> M.M. COMENALE PINTO, *op. cit.*, 41.

<sup>(67)</sup> Ai sensi dell'art. 8(b) delle Regole di Rotterdam «*[t]he issuance, exclusive control, or transfer of an electronic transport record has the same effect as the issuance, possession, or transfer of a transport document*».

<sup>(68)</sup> Essendo richiesto unicamente che il documento contenga attestazione della ricezione della merce ed evidenze o contenga il contratto di trasporto. C. ROSSELLO, *La polizza di carico elettronica e il sistema 'Bolero'*, in *Contratto e impresa* 2018, 29.

<sup>(69)</sup> L'articolo 51 delle Regole rende l'*exclusive control of the record* concetto equivalente a quello di possesso della polizza cartacea: M.M. COMENALE PINTO, *op. cit.*, 57.

<sup>(70)</sup> Art. 9 delle Regole di Rotterdam.

<sup>(71)</sup> Cfr., fra gli altri, A. DIAMOND, *The Rotterdam Rules*, in *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* 2009, 445.

soltanto quattro paesi firmatari hanno ratificato la convenzione <sup>(72)</sup> e lunga è la strada per raggiungere i venti strumenti di ratifica richiesti per la sua entrata in vigore <sup>(73)</sup>.

In definitiva, la documentazione elettronica nel commercio marittimo internazionale dovrà con tutta probabilità percorrere strade alternative per trovare canali giuridici che garantiscano un'introduzione certa e regolamentata del fenomeno.

8. *Le polizze di carico elettroniche esistenti nel mercato* — Il dinamismo che caratterizza l'industria dello *shipping* ha consentito al commercio marittimo internazionale di adattarsi all'innovazione tecnologica in materia di documentazione, senza attendere i lunghi tempi del diritto internazionale e preferendo soluzioni di natura privatistica.

Attualmente, il gruppo internazionale dei *P&I Clubs* ha approvato tre dei sistemi di polizza di carico elettronica esistenti quali sistemi legittimati di utilizzo da parte dei membri dei propri *club*: i sistemi Bolero ed essDOCS nel 2010 e il sistema *e-title* nel 2015. L'accreditamento da parte del gruppo internazionale rappresenta senza dubbio un importante passaggio per il loro utilizzo nel commercio marittimo e risponde all'obiettivo di garantire lo svolgimento, da parte della polizza di carico elettronica, delle tre funzioni classiche della polizza cartacea, ovvero la ricezione del caricamento delle merci, documento che incorpora il contratto di trasporto e titolo di credito rappresentativo delle merci.

Il primo di questi sistemi: il sistema Bolero nacque nel 1999, come creazione della TT Club <sup>(74)</sup> e del gruppo bancario SWIFT <sup>(75)</sup>. Esso rappresenta un terzo fiduciario incaricato di garantire l'invio e il ricevimento delle informazioni elettroniche per mezzo di una struttura giuridica vincolante per tutti gli utilizzatori. Il primo carattere di tale sistema è, invero, la previsione di un contratto quadro

---

<sup>(72)</sup> Cfr. [http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/transport\\_goods/rotterdam\\_status.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html) (ultimo accesso 9.05.2019).

<sup>(73)</sup> Ai sensi dell'art. 94 delle Regole.

<sup>(74)</sup> Through Transport Club, colosso mondiale dell'assicurazione nel settore dei trasporti in rappresentanza dei vettori e di imprese portuali e di logistica.

<sup>(75)</sup> La Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunications.

multilaterale, dunque una «rete chiusa»<sup>(76)</sup>, della quale è necessario che tutti i fruitori del servizio facciano parte proprio per assicurare la natura vincolante delle disposizioni che ne disciplinano il funzionamento. Tali disposizioni sono contenute nel *Bolero Rulebook*<sup>(77)</sup>.

Tra i principi cardine del sistema, ricordiamo quello di validità legale dei messaggi<sup>(78)</sup> e quello, preoccupazione primaria di tutti i regolatori della materia, di equivalenza funzionale delle comunicazioni elettroniche<sup>(79)</sup>. Il meccanismo primario di Bolero è basato sulla presenza di un registro centrale, cui si accede per mezzo di internet e la cui resistenza ad attacchi informatici è costantemente monitorata, allo scopo di garantire un elevato livello di *cyber security*<sup>(80)</sup>.

Grazie alla registrazione di tutti gli utenti, sottoposta a controlli di sicurezza con riguardo alle rispettive firme digitali<sup>(81)</sup>, è possibile generare e trasferire la polizza di carico elettronica tramite un computer «in tempo reale»<sup>(82)</sup>. Il sistema fa affidamento ad un meccanismo simile a quello previsto dalle sopra descritte Regole del CMI, cui si aggiungono i principi di novazione (*novation*) e cessione dei diritti (*attornment*)<sup>(83)</sup>: i diritti sulla merce vengono trasferiti, mediante la comunicazione elettronica gestita dal registro centrale, a mezzo di novazione, con conseguente estinzione dei diritti del cedente e cessione degli stessi al nuovo titolare da parte del vettore<sup>(84)</sup>.

Meccanismo identico è quello utilizzato dal sistema ess-DOCS, basato parimenti su un accordo multilaterale cui accedono tutti gli utenti del servizio (*ess-Databridge Service & Users Agreement - DSUA*)<sup>(85)</sup>.

---

<sup>(76)</sup> M. RIMABOSCHI, *op. cit.*, 153.

<sup>(77)</sup> Il *Bolero Rulebook* è pubblicato in estratto su *Dir. mar.* 2000, 669. Per l'individuazione della legge applicabile, l'accordo fa rinvio al diritto inglese.

<sup>(78)</sup> Articolo 3.1(3) del *Bolero Rulebook*.

<sup>(79)</sup> Articolo 3.2(3) del *Bolero Rulebook*.

<sup>(80)</sup> UK P&I CLUB, *Legal Briefing*, cit., 4.

<sup>(81)</sup> W.H. VAN BOOM, *op. cit.*, 11; C. SEVERONI, *op. cit.*, 285.

<sup>(82)</sup> E. FADDA, *op. cit.*, 189.

<sup>(83)</sup> M. VIRRANKOSKI, *Bolero.net – A solution for electronic trade documentation*, in *Dir. mar.* 2000, 666.

<sup>(84)</sup> C. ROSSELLO, *La polizza*, cit., 31.

<sup>(85)</sup> La cui società di gestione ha annunciato di recente l'intenzione di lavorare ad un'evoluzione del sistema nella direzione proprio della tecnologia *blockchain*: <https://>

Al contrario, *e-title* <sup>(86)</sup>, l'ultimo dei sistemi approvati dall'International Group dei P&I Clubs, ha adottato meccanismi parzialmente diversi dai precedenti sistemi. Ferme restando le previsioni comuni di una disciplina basata su un accordo multilaterale, l'*Electronic Title User Agreement*, sull'equivalenza funzionale della polizza di carico elettronica rispetto alla polizza cartacea e sulla possibilità di conversione al documento tradizionale, differenti sono i profili centrali dell'impianto *e-title*.

In primo luogo, *e-title* non si fonda su un registro centralizzato, bensì su una struttura *peer-to-peer*: per mezzo del portale *Singapore TradeXchange* o dello strumento conosciuto come «*black box*», alla polizza di carico emessa dal vettore col suo sistema interno vengono conferite la qualità di *e-title* e il carattere di negoziabilità. In secondo luogo, non vigono i principi di *novation* and *attornment*, ma il trasferimento dei diritti avviene tramite girata, firmata digitalmente, in maniera non dissimile da quanto accade con la polizza cartacea. Inoltre, l'accordo multilaterale incorpora il COGSA 1992 <sup>(87)</sup>, mentre l'Electronic Title User Group, di cui sono membri tutti i fruitori del software *e-title*, si preoccupa della verifica dell'Agreement e della risoluzione delle controversie.

A conclusione della breve descrizione delle polizze di carico elettroniche in uso nel mercato, è utile operare un breve cenno ad uno strumento introdotto dalla BIMCO: una clausola in materia di polizza di carico elettronica da adottare nei charterparty (*BIMCO eBL clause*). La clausola prevede quanto segue:

(a) *At the Charterers' option, bills of lading, waybills and delivery orders referred to in this Charter Party shall be issued, signed and transmitted in electronic form with the same effect as their paper equivalent.*

(b) *For the purpose of Sub-clause (a) the Owners shall subscribe to and use Electronic (Paperless)Trading Systems as directed by the Charterers, provided such systems are approved by the International Group of P&I Clubs. Any fees incurred in subscribing to or for using such systems shall be for the Charterers' account.*

---

[www.essdocs.com/press-room/swisscom-blockchain-and-essdocs-announce-strategic-alliance-accelerate-paperless-trade](http://www.essdocs.com/press-room/swisscom-blockchain-and-essdocs-announce-strategic-alliance-accelerate-paperless-trade) (ultimo accesso 9.05.2019).

<sup>(86)</sup> Che ha la natura di software tutelato da brevetto.

<sup>(87)</sup> Trattasi della legge inglese del 1992 *Carriage of Goods by Sea Act*.

(c) *The Charterers agree to hold the Owners harmless in respect of any additional liability arising from the use of the systems referred to in Sub-clause (b), to the extent that such liability does not arise from Owners' negligence.*

*Under sub-clause (a) of the BIMCO clause, owners and charterers agree that the eBL issued will have the same effect as a paper BL.*

Come si legge dal testo riportato, la *BIMCO eBL clause* ribadisce, al fine di risolverle, alcune delle preoccupazioni finora osservate: sancisce l'equivalenza della polizza elettronica con la polizza cartacea e si preoccupa di tenere indenne l'armatore da qualsiasi responsabilità eventualmente derivante dall'utilizzo dei sistemi di polizza di carico elettronica. Infine, a riprova dell'importanza dell'approvazione da parte dell'*International Group of P&I Clubs*, la clausola *BIMCO* richiede che il sistema utilizzato sia tra quelli approvati dal Gruppo, ovvero sia, ad oggi, i sopra analizzati *Bolero*, *essDOCS* e *e-title*. Interessante è anche il riferimento ai diversi strumenti che formano la documentazione in uso nel commercio marittimo internazionale, ovvero sia lettere di trasporto marittimo e ordini di consegna, anch'essi coinvolti nella rivoluzione digitale.

L'inserimento della clausola all'interno di un *charterparty* può rappresentare la porta d'accesso delle nuove forme di polizza di carico elettronica nell'assetto degli interessi contrattuali delle parti, soluzione adottata dall'industria e pur sempre di adesione volontaria, in mancanza di un intervento legislativo in materia.

Infine, è importante sottolineare come il modello impiegato da *e-title* sia particolarmente innovativo, in quanto si propone di superare i sistemi centralizzati che hanno caratterizzato le polizze di carico elettroniche fin dalle loro origini, proprio similmente a quanto verrà promosso con l'applicazione della tecnologia *blockchain* all'istituto in esame.

9. *La tecnologia blockchain e il suo impatto in materia di polizza di carico* — Nata nel 2008 <sup>(88)</sup> dalla mente dell'inventore conosciuto con lo pseudonimo di Satoshi Nakamoto, ma la cui vera identità è

---

<sup>(88)</sup> Proprio nel momento in cui vedevano la luce le Regole di Rotterdam, arrivate dunque troppo presto per prevedere e regolamentare una tale innovazione nel contesto del trasporto marittimo internazionale.



sconosciuta, la tecnologia *blockchain* fu impiegata come libro maestro per la valuta digitale Bitcoin <sup>(89)</sup>. Nel settore del commercio marittimo è stata da molti salutata come «*the biggest innovation in the shipping industry since the containerization*» <sup>(90)</sup>, balzando all'attenzione degli attori dello *shipping* <sup>(91)</sup> e della dottrina marittimista <sup>(92)</sup> per le sue potenzialità applicative non solo in materia di documentazione relativa al trasporto via mare di merci, ma anche per altri impieghi quali la tracciabilità della merce, il settore delle assicurazioni ovvero in materia doganale <sup>(93)</sup>.

La *blockchain* si presenta come un registro digitale aperto e distribuito, formato da una serie concatenata di blocchi (da qui il nome '*blockchain*'), la cui caratteristica principale è l'essere soggetta esclusivamente ad aggiunte, mentre sono impedita la cancellazione o la modifica del suo contenuto precedentemente scritto, garantendone l'immutabilità.

All'interno del singolo blocco vengono registrate una serie di transazioni (*ditoken*, estendibile alla polizza di carico) confermate

---

<sup>(89)</sup> Il Bitcoin è la tecnologia, nonché la criptovaluta, ideata dallo stesso Satoshi Nakamoto, ossia una valuta decentralizzata e digitale basata su sistemi di crittografia per la sua «coniazione» e il trasferimento.

<sup>(90)</sup> K. PARK, *Blockchain is About to Revolutionize the Shipping Industry*: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-04-18/drowning-in-a-sea-of-paper-world-s-biggest-ships-look-for-a-way-out> (ultimo accesso 9.05.2018).

<sup>(91)</sup> B. MISHRA, *Why is Blockchain Crucial for the Shipping Industry*: <https://seanews.co.uk/features/why-is-blockchain-crucial-for-the-shipping-industry/> (ultimo accesso 9.05.2019).

<sup>(92)</sup> Primo fra tutti, il già citato articolo di K. TAKAHASHI, *Blockchain technology and electronic bills of lading*, in *Journal of International Maritime Law* 2016, 202; ma anche E. ONG, *op. cit.* Si veda inoltre F. MOLITERNI, *Commercio internazionale*, «*letters of indemnity*», «*bills of lading*» (o polizze di carico) e sistema di circolazione e regolamento delle «*electronic bills of lading*» suggestioni dal modello dei sistemi di pagamenti elettronici «istantanei» «*peer to peer*» dal modello del sistema «*block chain*», 81 ss.; M. DOBROVNIK, D.M. HEROLD, E. FÜRST, S. KUMMER, *Blockchain for and in Logistics: What to Adopt and Where to Start*, in *Logistics* 2018, 1 ss.; C. ALBRECHT, *Blockchain Bills of Lading: The End of History: Overcoming Paper-Based Transport Documents in Sea Carriage through New Technologies*, in *Tul. Mar. L. J.*, 2, 2019, 251 ss. E ORRÙ, *The Electronic Transport Record and The Current Challenges of E-Logistics and International Trade*, in *Modern Challenges of Marine Navigation*, Split, 2018, 216 ss.

<sup>(93)</sup> Di tali altre possibili applicazioni della *blockchain* nel commercio marittimo si occupa P. JARNE MUÑOZ, *El impacto de la tecnología blockchain en el transporte marítimo*, in *Dir. trasp* 2019, 681 ss, che riferisce altresì di progetti in corso, quale quello intrapreso da Maersk e IBM sulla tracciabilità della merce.

proprio all'interno del blocco<sup>(94)</sup>. I blocchi operano come stanze di compensazione per i trasferimenti: ogni blocco assicura che non vi siano trasferimenti in conflitto all'interno del blocco e, nel caso, autorizza il trasferimento. Il blocco evidenzia il primo trasferimento tra quelli annunciati, lo identifica come trasferimento autorizzato e invaliderà i trasferimenti non autorizzati, rendendo inoltre inalterabile l'ordine delle transazioni. Ogni transazione è assicurata da una firma digitale che la rende resistente alle manomissioni<sup>(95)</sup>.

Il registro distribuito ha anche un'ulteriore funzione, quale server di marca temporale (*timestamp*): il sistema, infatti, permette di associare data e ora certe e legalmente valide al documento informatico, consentendo quindi di associare una validazione temporale opponibile a terzi.

Un modo proposto di impiego della tecnologia *blockchain* è proprio quello volto a far circolare un *token* che funzioni come documento negoziabile, quale una polizza di carico o comunque ogni titolo di credito che conferisca al suo possessore il diritto di pretendere la prestazione oggetto dell'obbligazione incorporata nel documento. Nel caso specifico della polizza di carico, tale prestazione sarebbe quella della consegna del carico da parte del vettore, contenuta nel *token* emesso all'interno della catena di blocchi.

L'importanza della *blockchain technology* consiste nella circostanza che offre una piena garanzia di unicità di gran lunga maggiore non solo di quella offerta dalla polizza di carico cartacea, ma anche delle altre forme di documento elettronico, il cui controllo è affidato a un registro amministrato da un terzo fiduciario. Essa consente, invero, di isolare il primo trasferimento e annullare i trasferimenti successivi non autorizzati, mantenendo in vita esclusivamente la transazione valida e, pertanto, l'unica polizza di carico autentica.

Proprio il superamento del sistema basato su un registro centrale rappresenterebbe un'innovazione cruciale, consentendo di ovviare al

---

<sup>(94)</sup> Il *token* nella terminologia della *blockchain* è la rappresentazione crittografica di un valore (e allora è più propriamente un *coin*, una valuta virtuale) o di un oggetto fisico o di una qualche utilità o risorsa, come un credito, che viene inserito nel registro, non è duplicabile e può essere trasferito tramite la catena. Il funzionamento si basa su una cosiddetta funzione di *hash*, ovvero sia un algoritmo matematico che trasforma un determinato volume di dati in una serie di caratteri con una determinata lunghezza fissa. Qualunque minima modifica nei dati di input causerà la modifica della funzione di *hash*.

<sup>(95)</sup> Ogni tentativo di alterare le transazioni all'interno dei blocchi è infatti rilevato dal sistema.

problema dell'appartenenza ai sistemi chiusi alla base delle attuali strutture previste dalle polizze di carico elettroniche. In questi casi, infatti, ogni qual volta venga coinvolto un soggetto non membro dell'affiliazione dei fruitori del servizio, la polizza di carico elettronica dovrà essere sostituita con una polizza di carico cartacea <sup>(96)</sup>, svuotando di valore l'intero impianto. Al contrario, la tecnologia *blockchain* rende possibile un sistema decentralizzato che non richiede una preventiva associazione, rappresentando pertanto un significativo vantaggio nella partecipazione di quanti più attori del mercato globale <sup>(97)</sup>.

A ciò si aggiungono ulteriori benefici apportati dalla decentralizzazione, quali l'eliminazione degli errori umani cui è esposto il soggetto gestore del registro, nonché la riduzione della vulnerabilità in termini di *security*, rimuovendo l'esistenza di un unico punto di esposizione ad eventuali attacchi <sup>(98)</sup>.

Inoltre, la sua garanzia di integrità per tutta la durata della sua funzione si presenta di gran lunga maggiore rispetto alla polizza di carico cartacea, per merito della struttura basata sull'immodificabilità di quanto precedentemente aggiunto alla catena e per il controllo distribuito per operare tali aggiunte.

Infine, la *blockchain* garantisce la funzione di controllo esclusivo dello strumento, che le Regole di Rotterdam e la Legge modello UNCITRAL equiparano al possesso del documento tradizionale negoziabile. Il possessore legittimato sarà il soggetto che detiene il controllo della chiave privata corrispondente all'indirizzo al quale la polizza di carico elettronica è conservata <sup>(99)</sup>. Il registro della *blockchain* mostra gli indirizzi ai quali i *token* sono conservati, come identità crittografate, che pertanto non rappresentano identità reali. Attraverso particolari meccanismi consente al vero possessore del titolo di mostrare la sua qualità al fine di esercitarne i diritti.

Si tratterebbe della piena realizzazione del modello *token* di verifica dell'identità dell'*holder* di un *electronic transferable record*, pre-

---

<sup>(96)</sup> Possibilità di conversione che è attualmente consentita dai tre sistemi di polizza di carico elettronica approvati, nonché prevista dai corpi normativi analizzati in questo contributo.

<sup>(97)</sup> K. TAKAHASHI, *op. cit.*, 205.

<sup>(98)</sup> *Ibidem*, 206.

<sup>(99)</sup> *Ibidem*, 208.

feribile al modello di registro che ha finora caratterizzato l'implementazione di tecnologie digitali alla polizza di carico. Quest'ultimo modello, invero, impone l'identificazione del soggetto titolare del documento in un registro separato, al quale l'*electronic transferable record* contiene un mero richiamo, non riproducendo l'effetto del trasferimento mediante consegna<sup>(100)</sup>.

Di fronte a questo scenario della tecnica, si è da più parti proposto un conseguente adattamento della legislazione, ritenuto fondamentale in quanto soltanto l'accettazione normativa di tale nuovo fenomeno permetterebbe di sfruttarne appieno i vantaggi, evitando di rimettere il compito alla regolamentazione privata, di principio efficace soltanto tra le parti di un accordo.

Un primo timido intervento legislativo, contenente riferimento, seppur indiretto, alla tecnologia *blockchain*, è avvenuto recentissimamente, con la legge n.12 dell'11 febbraio 2019 di conversione del decreto-legge n. 135 del 2018, che, a quest'ultimo, ha aggiunto l'art. 8-ter, rubricato «tecnologie basate su registri distribuiti e smart contract».

Il primo comma dell'articolo definisce tali «tecnologie basate su registri distribuiti» quali «le tecnologie e i protocolli informatici che usano un registro condiviso, distribuito, replicabile, accessibile simultaneamente, architetturealmente decentralizzato su basi crittografiche, tali da consentire la registrazione, la convalida, l'aggiornamento e l'archiviazione di dati sia in chiaro che ulteriormente protetti da crittografia verificabili da ciascun partecipante, non alterabili e non modificabili»<sup>(101)</sup>.

Pur mancando un richiamo diretto alla tecnologia *blockchain*<sup>(102)</sup>, risulta evidente l'applicabilità a quest'ultima della definizione legi-

---

<sup>(100)</sup> E. ONG, *op. cit.*, 5 e F. DEVESCOVI, *La polizza*, cit., 150.

<sup>(101)</sup> L'articolo in esame introduce anche un primo riferimento al concetto di «*smart contract*», definito come «un programma per elaboratore che opera su tecnologie basate su registri distribuiti e la cui esecuzione vincola automaticamente due o più parti sulla base di effetti predefiniti dalle stesse». Il fenomeno dimostra le enormi potenzialità offerte dalla tecnologia *blockchain* in tutti i campi del diritto, avanzando questioni giuridiche di rilievo anche negli istituti fondamentali del diritto dei contratti. Per l'analisi dei profili civilistici si rinvia a L. PAROLA-P. MERATI-G. GAVOTTI, *Blockchain e smart contract: questioni giuridiche aperte*, in *I contratti* 2018, 681; D. DI SABATO, *Gli smart contracts: robot che gestiscono il rischio contrattuale*, in *Contratto e impresa* 2017, 378.

<sup>(102)</sup> Potremmo dedurre che tale mancato esplicito riferimentosia stato intenzionalmente proposto in conformità con il principio di neutralità tecnologica che eviti la

slativa per la piena sovrapposibilità degli elementi individuati quali caratterizzanti tali strumenti (la natura di registro distribuito e decentralizzato, in cui i dati sono protetti da scritture crittografate e i cui contenuti non sono modificabili e alterabili). Si tratta, pertanto, di un importantissimo passo avanti verso il riconoscimento normativo di tale strumento nel nostro ordinamento, probabilmente tra i primi al mondo, seppure di portata ancora piuttosto limitata.

Sotto il profilo dell'innovazione normativa, infatti, oltre alla riportata disposizione di carattere definitorio, vi è la previsione del terzo comma dell'articolo, per la quale «la memorizzazione di un documento informatico attraverso l'uso di tecnologie basate su registri distribuiti produce gli effetti giuridici della validazione temporale elettronica di cui all'articolo 41 del regolamento (UE) n. 910/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014»<sup>(103)</sup>. L'effetto più rilevante della riportata norma è proprio quello di valorizzare la funzione della tecnologia blockchain quale server di marca temporale (*timestamp*), garantendo l'efficacia legale della certificazione di data e ora di una determinata transazione, quale potrebbe essere quella relativa ad una polizza di carico<sup>(104)</sup>.

---

propensione da parte del legislatore per una specifica soluzione, tenendo aperta la possibilità di includere nuovi sistemi di futura ideazione all'interno del concetto giuridico.

<sup>(103)</sup> Trattasi di un regolamento in materia di identificazione elettronica e servizi fiduciari per le transazioni elettroniche nel mercato interno, il cui art. 41 si preoccupa di garantire pieni effetti giuridici alla validazione temporale effettuata con mezzi elettronici, prevedendo quando segue: «1. Alla validazione temporanea elettronica non possono essere negati gli effetti giuridici e l'ammissibilità come prova in procedimenti giudiziari per il solo motivo della sua forma elettronica o perché non soddisfa i requisiti della validazione temporanea elettronica qualificata. 2. Una validazione temporale elettronica qualificata gode della presunzione di accuratezza della data e dell'ora che indica e di integrità dei dati ai quali tale data e ora sono associate. 3. Una validazione temporale elettronica rilasciata in uno Stato membro è riconosciuta quale validazione temporale elettronica qualificata in tutti gli Stati membri».

<sup>(104)</sup> Il quarto comma dell'articolo rimette, infine, all'Agenzia per l'Italia digitale (AgID) l'individuazione degli standard tecnici che le tecnologie basate su registri distribuiti dovranno possedere ai fini della produzione degli effetti di cui al comma 3 dello stesso articolo, mediante l'adozione di un provvedimento entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del decreto. I detti standard saranno con buona probabilità ispirati al Libro bianco «Raccomandazioni per adottare standard comuni in Europa sulla Blockchain e sui registri distribuiti (*distributed ledger*)», da poco pubblicato nel settembre 2018 a cura del Comitato europeo per la standardizzazione (Cen) e del Comitato europeo per la standardizzazione elettronica (Cenelec), su iniziativa proprio dell'AgID al fine di fornire alla Commissione europea e agli organi-

La riportata previsione legislativa è certamente lungi dal rappresentare il riconoscimento di tale innovazione tecnologica all'interno dell'ordinamento giuridico navigazionista, ma potrà costituire un primo passo verso la sua introduzione nel diritto marittimo prima ancora che l'industria dello *shipping* ne faccia propri i meccanismi.

10. *Conclusioni* — Alla luce di quanto osservato nel presente contributo, un dato che emerge anche dall'impiegodelle più recenti novità tecniche è l'inarrestabilità della crisi del documento in senso tradizionale, fenomeno senza dubbio non limitato all'ambito dei trasporti <sup>(105)</sup>. Infatti, ampliando il discorso ad altri settori del nostro ordinamento, la soppressione del supporto cartaceo come *res* circolante fu avviata legislativamente nel 1998 per la categoria degli strumenti finanziari, rescindendo il «cordone ombelicale» che univa il rapporto giuridico cartolare al documento <sup>(106)</sup>.

Le nuove forme digitali di circolazione dei diritti cartolari minano, alla radice, il concetto stesso di documento. Invero, ciò che più rileva è che l'incorporazione dei diritti all'interno della polizza di carico è, nel contesto dematerializzato, sostituita da una serie di messaggi elettronici <sup>(107)</sup>, la cui materialità non è naturalmente percepibile, rendendo possibile la circolazione indipendentemente da un qualsiasi documento, sia cartaceo, sia elettronico <sup>(108)</sup>. Finora, infatti, i sistemi elettronici hanno innovato nel senso di appodare ad un trasferimento dei diritti sulla merce mediante un messaggio digitale di trasferimento elettronico del diritto di controllo, mutuando i meccanismi già verificatisi in altri settori coinvolti dalla dematerializzazione <sup>(109)</sup>.

---

smi di normazione internazionali delle prime raccomandazioni sugli standard tecnici da adottare a livello comunitario in materia di tecnologie *blockchain* e *distributed ledger*.

<sup>(105)</sup> M.M. COMENALE PINTO, *op. cit.*, 35.

<sup>(106)</sup> Si veda, in particolare l'art. 28 del d.lgs. 213 del 1998: M. CIAN, *op. cit.*, 2.

<sup>(107)</sup> I quali «frantumano» la tradizionale circolazione documentale: F. DEVESCOVI, *Titolo di credito*, cit., 24.

<sup>(108)</sup> M. RIMABOSCHI, *op. cit.*, 162.

<sup>(109)</sup> C. ROSSELLO, *Comunicazioni*, cit., 1047.

Verrebbe quasi da ritenere obsoleto il riferimento allo stesso concetto di polizza di carico tradizionalmente inteso <sup>(110)</sup>, sostituito da una molteplicità di dati elettronici <sup>(111)</sup>, tali per cui si tende ad un sistema di comunicazioni e registrazioni elettroniche piuttosto che ad una circolazione informatica di titoli di credito <sup>(112)</sup>.

Tuttavia, la riflessione che scaturisce dall'invenzione della tecnologia *blockchain* e della sua prossima applicazione all'istituto della polizza di carico indurrebbe a pensare ad un ritorno concettuale alla polizza di carico perlomeno quale documento unico (rappresentato dal *token*) e dalle sue modalità di circolazione. Il superamento dei modelli finora esistenti mediante la nuova tecnologia costituirebbe una riproposizione delle vecchie forme di negoziabilità, finora sostituite dai congegni basati sulla trasmissione di comunicazioni elettroniche, sulla tenuta di un registro centrale e sulla partecipazione attiva del vettore alla circolazione dei diritti, non più incorporati in un documento.

I nuovi meccanismi consentirebbero un più efficiente e sicuro «ritorno alle origini» <sup>(113)</sup> della polizza di carico, intese quali principi ispiratori dell'invenzione di tale istituto. La *blockchain* si presenterebbe come ancora più adatta a risolvere problemi quali incorporazione, letteralità, astrattezza, autonomia, individuati ed esistenti «nella coscienza collettiva in relazione allo strumento cartaceo» <sup>(114)</sup>, che nelle prime forme di polizza elettronica venivano identificati come

---

<sup>(110)</sup> Rilievo confermato anche dal ricorso frequente al termine *record*, «per evitare il rinvio logico che tradizionalmente si fa del termine «*document*» al documento cartaceo»: M. RIMABOSCHI, *op. cit.*, 164.

<sup>(111)</sup> Cfr. L. SALAMONE, *op. cit.*, 419, riferendosi al sistema Bolero: «la polizza è identificata complessivamente con il contenuto e le sue vesti, vale a dire la pluralità di documenti di cui è conservata memoria nel registro e che vanno ad integrare il contenuto a mano a mano che ha luogo la circolazione elettronica». E ancora «la polizza è una, i documenti sono tanti, non circola la prima perché è impensabile la stessa idea che un «testo» possa essere trasferito, non circolano i secondi perché a seguito di ogni designazione si deve confezionare una nuova polizza di per sé inidonea al trasferimento in senso proprio».

<sup>(112)</sup> F. DEVESCOVI, *La polizza*, cit., 134. N. GASKELL, *Bills of lading in an electronic age*, cit., 262, parla in proposito di «*electronic contracts for carriage*», rather than *electronic bills*».

<sup>(113)</sup> M. CIAN, *op. cit.*, 20, che individua tali origini nell'ispirazione «alle stesse ragioni di speditezza, di celerità e di sicurezza, che avevano costituito le fondamenta su cui era costruita l'ossatura di tutta la disciplina dei titoli di credito».

<sup>(114)</sup> F. DEVESCOVI, *Titolo di credito*, cit., 42.

incompatibili con la rivoluzione digitale. L'assenza di inconvenienti consentirebbe di superare anche gli indugi dei più strenui difensori della tradizione, respinti, fin dai tempi delle prime polizze di carico elettroniche, con il ribadire che la dematerializzazione in fondo non sia «niente di veramente sconvolgente, di concettualmente nuovo ed inaudito; anche la forma scritta rappresentò, al suo sorgere, in alternanza alla forma orale, la variante tecnologica, l'artificio rispetto all'elemento naturale, la voce umana» <sup>(115)</sup>.

Eppure, rispetto agli altri settori dell'ordinamento, emerge una fondamentale divergenza sotto il profilo del riconoscimento giuridico del fenomeno: come osservato nel corso dell'analisi proposta, è mancato, e manca tuttora, un intervento legislativo volto alla costruzione di un quadro normativo vincolante, che ridia al fenomeno quel valore di strumento rigido e tipizzato per la circolazione dei diritti sulle merci, caratterizzato dalla tradizionale «meccanica operatività giuridica» <sup>(116)</sup>. L'auspicio è che l'avvento della *blockchain technology* sia l'occasione giusta affinché le istituzioni non si limitino a fare da spettatrici ad una regolamentazione esclusivamente rimessa agli attori privati dell'industria dello *shipping*.

---

<sup>(115)</sup> S. LA CHINA, *op. cit.*, 847.

<sup>(116)</sup> F.A. QUERCI, *Polizza di carico e lettera di garanzia*, Napoli, 1971, 85.



ROCCO LOBIANCO - FIORENZA PRADA (\*)

IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DI PASSEGGERI:  
ORIGINI E SVILUPPI DEL SERVIZIO  
TRA LEGISLAZIONE NAZIONALE E SOVRANAZIONALE.  
L'ESEMPIO VIRTUOSO DELLA REGIONE  
FRIULI VENEZIA GIULIA (\*\*)

*The local public transport sector is constantly evolving: nevertheless, both national and supranational legislation are definitively fragmentary and characterized by continuous reform measures which have made the reference regulatory context even more confused. Despite this awareness, there is a positive example in the framework of pursuing an effective liberalization policy in the local public transport sector: it's the case of Friuli Venezia Giulia, the first Region that banned and awarded the tender for the management of local urban and extra urban public transport, by road and by sea, for the whole regional basin of reference.*

SOMMARIO — 1. Premessa — 2. La complessità del tessuto normativo: la legislazione nazionale ed europea — 3. Le procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale — 4. Il panorama locale: la Regione Friuli Venezia Giulia come modello da seguire — 5. Conclusioni.

1. *Premessa* — Il recente rapporto sulla mobilità degli italiani, pubblicato dall'Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti (ISFORT) <sup>(1)</sup>, ha chiaramente evidenziato che, nel corso degli

---

(\*) I paragrafi 1, 4 e 5 sono stati curati da Rocco Lobianco e i paragrafi 2 e 3 da Fiorenza Prada, ferma la condivisione fra gli autori del contenuto e delle finalità dell'intero saggio.

(\*\*) Il presente saggio è il frutto del lavoro di ricerca e studio nell'ambito del Progetto di Ricerca Dipartimentale 2018 «L'evoluzione della normativa in materia di servizi pubblici locali di rilevanza economica: benefici sulle ricadute economiche e di qualità del servizio nel trasporto marittimo e aereo nella Regione autonoma Friuli Venezia Giulia» diretto dal prof. Alfredo Antonini.

<sup>(1)</sup> Si tratta del quindicesimo rapporto ISFORT, pubblicato il 12 novembre 2018.

ultimi anni, è proseguita la tendenza alla contrazione della domanda di mobilità da parte dell'utenza, già iniziata un decennio fa, a seguito della crisi economica del 2008 <sup>(2)</sup>.

La mobilità, peraltro, deve oggi confrontarsi con esigenze differenti da quelle che in precedenza fondavano la domanda di trasferimento: il medesimo rapporto ha, infatti, registrato un aumento degli spostamenti correlati al tempo libero <sup>(3)</sup>, a scapito del fenomeno del c.d. pendolarismo, e dunque dei trasferimenti per motivi di lavoro o di studio <sup>(4)</sup>.

A tutto questo si aggiunge altresì un aumento da parte dell'utenza nelle aspettative riposte nei confronti dei mezzi di trasporto utilizzati, sia che si tratti di vettori individuali, che di vettori collettivi: talché, a prescindere dal mezzo prescelto per operare il trasferimento richiesto, sempre maggiori risultano gli *standard* qualitativi richiesti dai passeggeri, sia sotto il profilo dell'attenzione accordata alla tutela degli utenti con problemi di disabilità, sia sotto il profilo degli strumenti di innovazione digitale <sup>(5)</sup>.

In tale delicato quadro, si constata che, nell'ambito degli spostamenti <sup>(6)</sup> complessivi, il monopolio dei trasferimenti è ancora saldamente detenuto dalle autovetture, seppur con una lieve flessione <sup>(7)</sup>.

---

(2) Il rapporto ISFORT evidenzia, invero, che rispetto al 2016 gli spostamenti nel corso dell'anno 2017 sono diminuiti 4,3%, e che i passeggeri hanno percorso distanze inferiori per una percentuale pari al 12,7%. Rispetto all'anno 2008, poi, gli spostamenti complessivi sono diminuiti da 128 milioni a 98 milioni.

(3) Ove si registra un aumento dal 34,8% del 2016 al 41,2% del 2017.

(4) Ove si registra una flessione dal 35,9% del 2016 al 31% del 2017.

(5) Il riferimento è all'utilizzo delle tecnologie digitali applicate al trasporto pubblico, che spaziano dalla vendita *online* dei titoli di viaggio, anche mediante applicazione di prezzi di favore rispetto alla vendita ordinaria, alla consultazione telematica di tariffe, orari e percorsi, alla prenotazione del servizio di trasferimento c.d. *on demand*. Si pensi, inoltre, agli strumenti di videosorveglianza a distanza, utilizzabili per monitorare i fatti che si verificano nel corso delle prestazioni di trasporto, al fine di assicurare piena protezione ai passeggeri trasferiti.

(6) La ricerca svolta dall'Osservatorio Audimob dell'ISFORT si fonda su ogni spostamento effettuato dai soggetti intervistati nel solo giorno feriale precedente l'intervista, con esclusione delle percorrenze a piedi inferiori ai cinque minuti.

(7) Nel 2017 si è scesi al 58,6%, rispetto al 65,3% del 2016: peraltro, per quanto concerne i trasferimenti in autovettura, si riscontra un aumento degli spostamenti degli utenti in qualità di passeggeri; la percentuale dei viaggi in auto come passeggero è salita al 12,3% rispetto all'8,5% del 2016.

D'altra parte, sempre più vi è la generale tendenza a perseguire fini di sostenibilità, anche a livello di mobilità <sup>(8)</sup>, andando così ad accordare preferenza ai mezzi di spostamento a basso impatto ambientale, riducendo i fenomeni di inquinamento, specie all'interno dei centri urbani: ne sono conseguiti, per un verso, una importante crescita della c.d. mobilità attiva o dolce, con ciò dovendosi intendere il trasferimento non motorizzato, a piedi <sup>(9)</sup> o per mezzo di velocipede; per altro verso, un incremento <sup>(10)</sup>, seppur leggero, nell'ambito del trasporto pubblico nel suo insieme considerato <sup>(11)</sup>.

Per trasporto pubblico locale si intende il complesso dei servizi di pubblico trasporto di persone e cose, comprendente sistemi di mobilità terrestri, fluviali, lacuali e aerei, organizzati in modo continuativo e periodico, con itinerari, orari frequenze, tariffe e condizioni prestabiliti, ad offerta indifferenziata, che si svolgono nell'ambito regionale <sup>(12)</sup>.

Eppure, ad analizzare i dati sul trasporto pubblico locale, ciò che emerge è tutt'altro che soddisfacente: analizzando, infatti, i risultati dell'anno 2016, si constata che la domanda di trasporto pubblico locale è andata ulteriormente scemando, specie nelle grandi città (Roma, Milano e Napoli) <sup>(13)</sup>; in controtendenza resiste lo stabile primato della città di Venezia, nonché la posizione di assoluto pre-

---

<sup>(8)</sup> Il tasso di mobilità sostenibile non risulta omogeneo all'interno del territorio nazionale: la posizione di eccellenza spetta al Nord-Ovest, atteso che nel 2017 le regioni nord-occidentali hanno abbondantemente superato il livello del 2001 (dal 39,1% al 43,7%); anche il Nord-Est evidenzia un positivo dinamismo del tasso di mobilità sostenibile (passato dal 35,2% del 2001 al 38,6% del 2017). La situazione permane, invece, ancora molto difficile nelle regioni meridionali, poiché la crescita del 2017 non è stata sufficiente a recuperare interamente la soglia di inizio millennio.

<sup>(9)</sup> Secondo il rapporto ISFORT, si è passati da una percentuale di spostamenti a piedi del 17,1 nel 2016, a quella del 22,5 nel 2017. La percentuale è risulta ancor più in crescita nel corso del primo semestre del 2018 (23% per quanto concerne i trasferimenti a piedi, e il 7% per gli spostamenti in bicicletta).

<sup>(10)</sup> Si è passati dal 6,6% del 2016 al 7% del 2017.

<sup>(11)</sup> Con ciò dovendosi intendere gli spostamenti effettuati, ad esempio, per mezzo di autobus urbani e di lunga percorrenza, treni, metro, tram, *sharing mobility* (*car sharing, scooter sharing, car pooling*).

<sup>(12)</sup> Questa la definizione fatta propria dalla l. reg. Lombardia n. 22/1998, all'art. 2.

<sup>(13)</sup> Ove si è rispettivamente registrato un decremento pari a -2%, -4,4% e -5,9% di passeggeri trasportati.

gio di Trieste <sup>(14)</sup>. E la menzione del capoluogo giuliano non è casuale, atteso che proprio la Regione Friuli Venezia Giulia si è di recente contraddistinta nel panorama nazionale per la proficua indizione di una gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri automobilistici urbani, comprensivi dei settori tranviari, ed extraurbani, e dei servizi marittimi di competenza regionale <sup>(15)</sup>.

Perché, allora, pur a fronte del necessario perseguimento di caratteri di sostenibilità, anche nell'ambito della mobilità, il trasporto pubblico locale trova una sì difficile affermazione nel panorama generale del trasferimento di passeggeri?

2. *La complessità del tessuto normativo: la legislazione nazionale ed europea* — La prima ed immediata risposta al quesito appena posto è rappresentata dall'eccessiva articolazione della cornice normativa di riferimento <sup>(16)</sup>. Giova, pertanto, effettuare un breve *excursus* sulla regolazione settoriale <sup>(17)</sup>.

---

<sup>(14)</sup> A fronte di una popolazione di 204.234 abitanti, il numero di passeggeri trasportato giornalmente nella città di Trieste è pari a 165.000 (e dunque quasi 60 milioni di passeggeri all'anno).

<sup>(15)</sup> Si rinvia, a tal proposito, al paragrafo 4 del presente contributo.

<sup>(16)</sup> La complessità del quadro normativo è confermata su più fronti: l'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale dell'aprile 2014 riporta le posizioni degli operatori del mercato (Federmobilità, ASSTRA, UGL, ANAV, Ferrovie dello Stato, Rete Imprese Italia), tutte deponenti nel senso della contraddittorietà dei ripetuti interventi normativi nel comparto del trasporto pubblico locale e della conseguente necessità di adozione di una disciplina organica settoriale, mediante pochi ma efficaci e mirati interventi.

<sup>(17)</sup> Il contributo della dottrina sul trasporto pubblico locale è molto ampio; in linea generale, senza pretesa di esaustività, si rinvia a: L. CICI, *La riforma del trasporto pubblico locale*, in *Giorn. dir. amm.*, 1198, 287; P. ALBERTI, *L'organizzazione del trasporto pubblico locale nell'ambito della riforma dei servizi pubblici*, in *Economia e diritto del terziario*, 2002, 379; A. BOITANI-C. CAMBINI, *Il trasporto pubblico locale in Italia. Dopo la riforma i difficili albori di un mercato*, in *Mercato, concorrenza e regole*, 2002, 45; N. GULLO, *La legislazione regionale in materia di trasporti dopo la riforma Bassanini*, in *Nuove autonomie*, 2002, 113; C. CANALI-C. PELLIZZONI, *La riforma del TPL tra funzione sociale e apertura al mercato. Una valutazione del periodo transitorio*, in *Trasporti e politiche economiche*, 2003; C. CAMBINI, *La situazione delle gare per l'affidamento del servizio di trasporto urbano in Italia*, Torino, 2003; G. D'ANGELO, *Il trasporto pubblico locale*, in *Le nuove leggi civili commentate*, 2003, 83; P. FULCINITI, *Spunti critici per uno studio del trasporto pubblico locale nell'attuale assetto istituzionale e organizzativo*, in *Dir. trasp.*, 2004; G. ANTONUCCI, *Concorrenza nel mercato e concorrenza per il mercato. Affidamento di servizi pubblici, segnatamente del trasporto pubblico lo-*

La base della disciplina vigente in materia di trasporto pubblico locale si rinviene, a livello nazionale, nel d.lg. 19 novembre 1997, n. 422 (decreto Burlando), recante «Conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della l. 15 marzo 1997, n. 59»<sup>(18)</sup>.

Due le direttrici che avevano originariamente ispirato l'emanazione del decreto.

Anzitutto, all'evidenza, si palesava la necessità di trasferire alle regioni e agli enti locali tutti i compiti e le funzioni relativi al servizio di trasporto pubblico di interesse regionale e locale, sia di persone sia di merci, con l'esclusione di quei trasporti pubblici ritenuti di interesse nazionale<sup>(19)</sup>.

Un tanto, a sua volta, derivava da una duplice esigenza: per un verso, l'importanza assunta dall'indebitamento statale aveva fatto comprendere come fosse impossibile proseguire la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale a livello centrale, mediante mecca-

---

*cale: profili giuridici e ultime tendenze giurisprudenziali*, in *Trasporto urbano*, 2005; O. BUCCI, *Il trasporto pubblico locale*, Bologna, 2006; G. FILIPPI, *La legislazione nazionale del trasporto pubblico locale*, in *Riv. dir. traspr.*, 2007, 30; A. BOITANI, *La regolazione del trasporto pubblico locale*, Napoli, 2008; A. CLARONI, *La regolamentazione del trasporto pubblico locale in Italia*, in *Il diritto del mercato del trasporto*, Padova, 2008, 141; L. D'AMICO-R. PALUMBO, *Il trasporto pubblico locale dal protezionismo al mercato*, Milano, 2008; G. IACOVONE, *Il servizio di trasporto pubblico locale tra gestione diretta e modelli concorrenziali*, Bari, 2008; C. IAIONE, *La regolazione del trasporto pubblico locale — Bus e taxi alla fermata delle liberalizzazioni*, Napoli, 2008; S. BUSTI-A. SANTUARI, *Il trasporto pubblico locale, tra regolazione e mercato*, in *Dir. traspr.*, 2009, 375; S. ZUNARELLI, *Il nuovo regime dei servizi di trasporto pubblico locale*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, in *Dir. mar.*, 2010, 1215; S. BUSTI, *Profilo storico della disciplina del trasporto pubblico locale*, in *Riv. traspr.*, 2011, 2; P. CANONICO-E. DE NITO-G. MANGIA-L. MERCURIO-M. PEZZILLO IACONO, *Modelli di governance nei servizi pubblici: il trasporto pubblico locale*, in *Impresa Progetto - Electronic Journal of Management*, 2012; A. CLARONI, *Il trasporto pubblico locale. Funzione sociale e processi di riforma del settore*, San Lazzaro di Savena, 2012; A. DELLA PORTA-A. GITTO (a cura di), *La riforma del trasporto pubblico in Italia nella prospettiva aziendale — Il difficile compromesso tra economicità aziendale ed efficacia sociale*, Milano, 2013; F. CAPALBO-L. D'AMICO-A. DELLA PORTA-E. MONACO-R. PALUMBO, *L'economicità delle imprese di trasporto pubblico locale. Comparazione dei costi, dei rendimenti e dei risultati*, Milano, 2014; G. CORONA-D.C. FESTA, *Trasporto pubblico locale*, Forlì, 2015; F.A. ROVERSI MONACO-G. CAIA (a cura di), *Il trasporto pubblico locale*, Napoli, 2018.

<sup>(18)</sup> Si tratta della c.d. Legge Bassanini, diretta al perseguimento del federalismo amministrativo, nonché a ridefinire i rapporti e la distribuzione di competenze tra Stato, Regioni e autonomie locali.

<sup>(19)</sup> I trasporti pubblici di interesse nazionale sono individuati dall'art. 2 del d.lg. 422/1997.

nismi fondati sul debito pubblico <sup>(20)</sup>; d'altra parte, il tradizionale sistema centralizzato di gestione del servizio di trasporto pubblico appariva incapace di far fronte alle necessità di capitalizzazione correlate al miglioramento delle attrezzature e delle infrastrutture <sup>(21)</sup>.

Venivano conseguentemente delegati dallo Stato alle regioni: a) i compiti di programmazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, eccedenti quelli già di competenza regionale, ai sensi dell'art. 117 Cost. (art. 6, comma 1, d.lg. 422/1997); b) i compiti programmatori ed amministrativi in materia di servizi ferroviari di interesse regionale e locale in concessione o meno a Ferrovie dello Stato S.p.A. (secondo quanto risultante dagli artt. 8 e 9 del d.lg. 422/1997); c) le funzioni e i compiti amministrativi in materia di servizi marittimi ed aerei di interesse generale (art. 10 d.lg. 422/1997).

A loro volta, le regioni erano incaricate di conferire alle autonomie locali (province comuni e altri enti locali) tutte le funzioni e i compiti loro demandati in materia di trasporto pubblico locale, sempre che non fosse preferibile un unitario esercizio dei medesimi a livello regionale, in ossequio al principio di sussidiarietà.

Si operava, così, il processo di regionalizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale, in relazione al quale un ruolo essenziale era svolto dall'attività di programmazione regionale, che si esplicava per mezzo di tre strumenti: il Piano Regionale dei Trasporti, il Piano di Bacino, il Programma triennale dei Servizi <sup>(22)</sup>.

In secondo luogo, il decreto Burlando si collocava nella generale propensione a riconoscere il primato del principio di libera concorrenza <sup>(23)</sup>, anche sotto il profilo della definizione delle modalità di

---

<sup>(20)</sup> Lo Stato, invero, tendeva ad appianare i debiti contratti dagli enti gestori su base locale, ricorrendo al mercato del debito pubblico.

<sup>(21)</sup> Così A. ROMANO, *Efficienza della gestione ed affidabilità del servizio nel trasporto pubblico regionale e locale*, in *Il trasporto pubblico locale*, cit., 21.

<sup>(22)</sup> Art. 14 d.lg. 422/1997.

<sup>(23)</sup> Il principio di libera concorrenza è cardine dell'impianto normativo europeo: ne costituisce l'emblema, ad esempio, la c.d. direttiva servizi o direttiva Bolkestein (2006/123/CE), attuata nell'ordinamento nazionale con d.lg. 26 marzo 2010, n. 59, art. 16. Cionondimeno si precisa che la direttiva servizi non trova applicazione, per sua espressa previsione, proprio con riferimento ai servizi di interesse economico generale nel settore dei trasporti (art. 17): la finalità dell'esclusione è da ricollegare al fatto che, nel settore del trasporto pubblico locale di passeggeri, sussiste una esigenza prevalente rispetto al principio della concorrenza, e costituita dall'interesse dell'utenza; sicché, devono essere collocati in posizione apicale le esigenze e i bisogni dei fruitori

affidamento e di gestione del servizio di trasporto pubblico: sicché si accordava preferenza <sup>(24)</sup> al sistema della procedura concorsuale per la scelta del gestore; si prevedeva, inoltre, la trasformazione, entro il 31 dicembre 2000, delle aziende speciali e dei consorzi gestori del servizio in società per azioni ovvero in società cooperative <sup>(25)</sup>, nonché la stipulazione di contratti di servizio secondo indici prestabiliti in materia di qualità di tipologia di servizio, durata <sup>(26)</sup>, tariffazione, ripartizione dei ricavi da traffico, sussidi ed incentivi <sup>(27)</sup>, nel rispetto dei principi di economicità ed efficienza <sup>(28)</sup>. A tal proposito, si evidenzia che il decreto Burlando, nell'impostazione originaria, stabiliva il termine ultimo del 31 dicembre 2003 per ricorrere alle anzidette procedure concorsuali per l'affidamento del servizio, termine poi più volte differito a seguito degli interventi statali di proroga <sup>(29)</sup>.

---

del servizio di beneficiare di trasferimenti numerosi, sicuri, di migliore qualità e a prezzi inferiori, rispetto a quelli che il semplice gioco delle forze del mercato consentirebbe di operare (art. 1, par. 1, reg. (CE) 1320/2007).

<sup>(24)</sup> Il concetto di preferenza discende dal fatto che il decreto consentiva comunque di procedere alla gestione diretta del servizio, ovvero all'affidamento diretto da parte delle regioni o degli enti locali a propri consorzi o aziende speciali (art. 18 d.lg. 422/1997).

<sup>(25)</sup> Art. 18, comma 3, d.lg. 422/1997.

<sup>(26)</sup> La durata del contratto di servizio è fissata in anni nove. Per i contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico ferroviario comunque affidati, la durata è stabilita nella misura minima di sei anni rinnovabili di altri sei, nei limiti degli stanziamenti di bilancio allo scopo finalizzati (art. 18, comma 1, d.lg. 422/1997).

<sup>(27)</sup> La giurisprudenza evidenziava che il sistema, come definito dall'intervento legislativo del 1997, individuava tariffe, livelli obbligatori di esercizio e contributi di esercizio a compensazione dei relativi obblighi, con una procedura rispettosa delle norme comunitarie; ciò, in quanto gli obblighi di servizio ed i contributi offerti dall'amministrazione venivano predeterminati in sede di gara, talché si consentiva ai partecipanti di formulare la propria offerta sulla base di parametri predefiniti (Cons. Stato 28.12.2007, n. 6697).

<sup>(28)</sup> I principi di economicità ed efficienza costituiscono i caratteri essenziali su cui basare il modello di *governance* nel settore del trasporto pubblico locale: C. CAMBINI-T. VALLETTI, *Concorrenza senza regolazione? Non ancora grazie*, in *Mercato e concorrenza e regole*, 2003, 185. Infatti, solo ponendo in posizione di supremazia i predetti principi è possibile fornire il servizio mediante una gestione improntata all'economicità gestionale del servizio stesso, con continuità, e conseguente soddisfazione dell'utenza: così F. ROVERSI MONACO-G. CAIA, *Situazione ordinamentale e prospettive del trasporto pubblico e regionale*, in *Il trasporto pubblico locale*, cit., 9.

<sup>(29)</sup> Il primo differimento prevedeva come termine di scadenza il 3 dicembre 2005 (l. 27 febbraio 2004, n. 47); indi il termine di scadenza era stato prorogato al 31



Al decreto Burlando è seguito un continuo, e spesso confuso<sup>(30)</sup>, intervento riformatore, o precipuamente dedicato al settore del trasporto pubblico locale, o diretto a regolare indirettamente il prefato settore, mediante innovazione della disciplina in materia di servizi pubblici locali, cui è riconducibile anche il trasporto pubblico locale<sup>(31)</sup>, e delle disposizioni sulle società partecipate da pubbliche amministrazioni, potenziali gestrici dei servizi di trasporto pubblico locale<sup>(32)</sup>.

---

dicembre 2006 (l. 23 dicembre 2005, n. 266), e poi ulteriormente al 31 dicembre 2007 (l. 26 febbraio 2007, n. 17).

<sup>(30)</sup> M. PROCOPIO, nella propria relazione sui servizi di trasporto ferroviario regionale, svolta nell'ambito del *workshop* IV Pacchetto ferroviario e gare regionali, tenutosi a Roma, il 18 giugno 2015, evidenzia la presenza di una «serie quasi schizofrenica di norme, spesso tra loro in contraddizione, in alcuni casi rivolte ad accelerare il processo di liberalizzazione del settore, in altri casi a tutelare le posizioni già acquisite e consentire alle stazioni appaltanti di scegliere (quasi) liberamente le forme di affidamento ritenute più idonee».

<sup>(31)</sup> La riconduzione del trasporto pubblico alla più ampia categoria del servizio pubblico storicamente si rinviene già nella legge 29 marzo 1903, n. 103 (c.d. legge Giolitti); questa impostazione è stata ripresa anche dalle normative temporalmente successive sia nazionali che europee: cfr. G. CAIA, *Il trasporto pubblico locale come paradigma del servizio pubblico (disciplina attuale ed esigenze di riordino)*, in *Osservatorio Costituzionale*, 2018, 331. Correttamente F. ROVERSI MONACO-G. CAIA, *Situazione ordinamentale e prospettive del trasporto pubblico e regionale*, cit., 7, evidenziano che vi è di più poiché quello di trasporto è l'unico servizio ad essere definito come servizio pubblico nel diritto europeo, essendo invece gli altri ricondotti alla categoria dei servizi di interesse regionale (artt. 14 e 106 TFUE). In linea generale sulla correlazione tra trasporto pubblico ed il concetto di servizio pubblico, si rinvia, ad esempio, a: M.A. CARNEVALE VECCHI, *Trasporti in concessione*, in *Enc. dir.*, Milano, 1992, 1108; M.S. GIANNINI, *Diritto pubblico dell'economia*, Bologna, 1995, 195; A. BRANCASI (a cura di), *Liberalizzazione del trasporto terrestre e servizi pubblici economici*, Bologna, 2003. Sul servizio pubblico, nella dottrina amministrativistica: A. DE VALLES, *I servizi pubblici*, in *Primo trattato completo di diritto amministrativo italiano*, Milano, 1930, 377; U. POTOTSCHING, *I pubblici servizi*, Padova, 1964; F. MERUSI, *Servizio pubblico*, in *Novissimo Digesto italiano*, 1970, 215; S. CATTANEO, *Servizi pubblici*, in *Enc. dir.*, Milano, 1990, 355; F. GIGLIONI, *Osservazioni sulla evoluzione della nozione di "servizio pubblico"*, in *Foro amm.*, 1998, 2265; F. SALVIA, *I servizi pubblici nella letteratura recente*, in *Nuove autonomie*, 2001, 7991; V. DE FALCO, *Il servizio pubblico tra ordinamento comunitario e diritti interni*, Padova, 2003; G. CAIA, *I servizi pubblici*, in *Diritto Amministrativo*, Bologna, 2005.

<sup>(32)</sup> La normativa in materia di società a partecipazione pubblica è complessa e non può essere approfondita in tale sede. In linea generale, sulle società pubbliche ed in particolare sulla loro gestione di servizi pubblici locali si richiamano, ad esempio: M. MAZZARELLI, *La società per azioni con partecipazione comunale*, Milano, 1987; P. PIRAS, *Servizi pubblici e società a partecipazione statale*, Milano, 1994; G. DI GIANDOMENICO-R. FAGAGNO-G. RUTA, *Le società miste locali per la gestione dei pubblici servizi*, Napoli, 1997; V. MARTELLI, *Servizi pubblici locali e società per azioni*, Milano, 1997; G.



Sotto il primo profilo, si segnala l'adozione del d.lg. 20 settembre 1999, n. 400, il quale, innovando rispetto al d.lg. 422/1997, individuava la gara quale unico strumento per la scelta del gestore del servizio di trasporto pubblico locale <sup>(33)</sup>.

Per quanto concerne, invece, i profili di incidenza indiretta, è rilevante la riforma operata dal d.lg. 18 agosto 2000, n. 267 <sup>(34)</sup>, che nell'impostazione originaria acconsentiva a diverse forme di gestione dei servizi pubblici locali <sup>(35)</sup>, tra cui quelli di trasporto pubblico <sup>(36)</sup>, discrezionalmente scelte dalle amministrazioni locali, in ragione delle specificità dei casi concreti <sup>(37)</sup>; ancora, si segnala la riforma conseguente alla modifica dell'art. 117 Cost. in materia di riparto di competenze tra Stato e Regioni, in seguito alla quale la materia del trasporto pubblico locale viene inclusa tra quelle per le quali sussi-

---

ALPA-A. CARULLO-A. CLARIZIA, *Le Spa comunali e la gestione di servizi pubblici — Primo commento al regolamento emanato con DPR n. 533/1996*, in *Il Sole 24 Ore*, 1998; M. CAMMELLI-A. ZIROLDI, *La società a partecipazione pubblica nel sistema locale*, Rimini, 1999; M. DUGATO, *Le società per la gestione dei servizi pubblici*, Milano, 2001; E. MELE (a cura di), *La società per azioni quale forma attuale di gestione dei servizi pubblici — La società per azioni per gli enti locali*, Padova, 2003; G. BASSI-A. MASSARI-S. CARPACCI-F. MORETTI, *Le società a partecipazione pubblica locale*, Rimini, 2006; R. DE NICTOLIS, *Le società pubbliche in house e miste*, Milano, 2008; F. FIMMANÒ (a cura di), *Le società pubbliche — Ordinamento, crisi ed insolvenza*, Milano, 2011; M. NICO, *Le società partecipate dagli Enti locali dopo il "decreto sui controlli"*, Santarcangelo di Romagna, 2013; M. NICO, *Le società partecipate dagli Enti locali dopo la legge di stabilità 2014*, Santarcangelo di Romagna, 2015; A. VIGNERI-M. SEBASTIANI (a cura di), *Società pubbliche e servizi locali*, Santarcangelo di Romagna, 2016.

<sup>(33)</sup> Vengono, infatti, soppresse le lettere *sub b* e *c* dell'art. 18 del d.lg. 422/1997.

<sup>(34)</sup> È il testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali.

<sup>(35)</sup> L'amministrazione locale poteva, così, optare per forme di gestione in economia, laddove le modeste dimensioni o le caratteristiche del servizio non suggerissero l'opportunità di costituire una istituzione o un'azienda; ovvero per la concessione a terzi per ragioni tecniche, economiche e di opportunità sociale; oppure ancora per mezzo di aziende speciali, di istituzioni, di società per azioni o a responsabilità limitata, a prevalente partecipazione pubblica, o di società per azioni senza il vincolo della proprietà pubblica maggioritaria (art. 113 TUEL).

<sup>(36)</sup> Nel 2004, il TUEL ha subito una importante riforma in relazione ai servizi di trasporto pubblico locale, essendosi precisato che le forme di gestione delle reti e di erogazione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, previste dall'art. 113 TUEL, non trovano applicazione nel settore del trasporto pubblico locale, che resta disciplinato dal d.lg. 422/1991 ss.mm.ii. (art. 113, comma 1 bis, TUEL).

<sup>(37)</sup> Nella sostanza, si andava, così, a contenere quel processo di liberalizzazione che si era avviato in materia di trasporto pubblico locale, a seguito dell'adozione del d.lg. 422/1997.

ste competenza regionale di tipo residuale<sup>(38)</sup>; per completezza della trattazione, si evidenziano altresì le due riforme della disciplina dei servizi pubblici locali, attuate ad opera della l. 133/2008 (art. 23 bis)<sup>(39)</sup>, e del d.l. 138/2011 (artt. 3 bis e 4)<sup>(40)</sup>, rispettivamente abrogata per via referendaria nel 2011, e dichiarata incostituzionale nel 2012, limitatamente all'art. 4, poiché nel concreto riproduttivo della precedente disciplina abrogata<sup>(41)</sup>.

---

<sup>(38)</sup> Emblematica, a tal proposito, è la sentenza della C. Cost. 8 giugno 2005, n. 222, nella quale è stato ritenuto che «non vi è dubbio che la materia del trasporto pubblico locale rientra nell'ambito delle competenze residue delle Regioni di cui al quarto comma dell'art. 117 Cost., come reso evidente anche dal fatto che, ancor prima della riforma del Titolo V della Costituzione, il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 [...] aveva ridisciplinato l'intero settore, conferendo alle Regioni e agli enti locali funzione e compiti relativi a tutti i "servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale con qualsiasi modalità effettuati ed in qualsiasi forma affidati" ed escludendo solo i trasporti pubblici di interesse nazionale».

<sup>(39)</sup> La disposizione proseguiva quel processo di liberalizzazione iniziato negli anni Novanta, disciplinando l'affidamento e la gestione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, nell'ottica della più ampia diffusione dei principi comunitari di concorrenza, di libertà di stabilimento e di libera prestazione dei servizi di tutti gli operatori economici interessati alla gestione di servizi di interesse generale in ambito locale, assicurando un adeguato livello di tutela degli utenti dei servizi medesimi. Si prevedeva, conseguentemente, di conferire la gestione dei servizi pubblici locali, in via ordinaria, a favore di imprenditori o di società in qualsiasi forma costituite, individuati mediante procedure competitive ad evidenza pubblica, ovvero a società a partecipazione mista pubblica e privata, a condizione che la selezione del socio avvenisse conformemente alle anzidette procedure competitive ad evidenza pubblica, socio che doveva comunque essere detentore quantomeno di una partecipazione sociale non inferiore al quaranta per cento. Per situazioni eccezionali, correlate a peculiari caratteristiche economiche, sociali, ambientali e geomorfologiche del contesto territoriale di riferimento, era possibile procedere ad affidamento diretto a società a capitale interamente pubblico, partecipate dall'ente locale, avente i requisiti della società *in house*, nel rispetto dei principi del controllo analogo e della prevalenza dell'attività svolta dalla società stessa con gli enti controllanti.

<sup>(40)</sup> Anche tale normativa si collocava nel quadro di liberalizzazione delle procedure di affidamento e gestione dei servizi pubblici: ivi si precisava, invero, che gli enti locali, nel rispetto dei principi di concorrenza, di libertà di stabilimento e di libera prestazione di servizi, dovessero verificare la realizzabilità di una gestione concorrenziale dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, liberalizzando tutte le attività economiche, e limitando l'attribuzione di diritti di esclusiva alle sole ipotesi in cui l'iniziativa economica privata non fosse idonea, sulla base di analisi di mercato, a garantire un servizio rispondente ai bisogni dell'utenza.

<sup>(41)</sup> C. Cost. 17 luglio 2012, n. 199. Si rinvia all'esame condotto in A. DELLA PORTA-A. GITTO (a cura di), *La riforma del trasporto pubblico in Italia nella prospettiva aziendale — Il difficile compromesso tra economicità aziendale ed efficacia sociale*, cit., 77.

Il quadro normativo è, poi, ulteriormente complicato dall'intervento attuato dal legislatore europeo: il riferimento è, in particolare, al reg. (CE) del 23 ottobre 2007, n. 1370, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri, nazionali ed internazionali, effettuati su strada e per ferrovia, abrogativo delle discipline previgenti previste dai regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/1969 e n. 1107/1970, afferenti gli obblighi inerenti la nozione di servizio pubblico e gli aiuti accordati nel settore dei trasporti di persone e di merci, per ferrovia, su strada e per via navigabile <sup>(42)</sup>.

Il regolamento succitato evidenzia chiaramente che, nel settore del trasporto pubblico terrestre di passeggeri <sup>(43)</sup>, non è possibile rispondere esclusivamente a logiche commerciali, trattandosi di un servizio economico di interesse generale, che contribuisce, quale attività di rilevanza economica, al perseguimento dell'interesse pubblico generale; sicché gli Stati devono avere la possibilità di attuare forme di intervento, più o meno pregnanti <sup>(44)</sup>, per garantire un livello di prestazioni di tali servizi, che il mercato di per sé non è in grado di assicurare. Al contempo, il regolamento sottolinea, altresì, che dall'esperienza maturata in quegli Stati membri ove si sono introdotte forme di concorrenza nel settore dei trasporti pubblici, si è registrato che la concorrenza regolamentata tra gli operatori consente di rendere i servizi forniti più appetibili, più innovativi e meno onerosi.

Analizziamo, pertanto, quali siano oggi le procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, mediante confronto fra normativa statale e europea: un tanto, anche in ragione del fatto che il reg. (CE) 1370/2007 ha previsto un regime transitorio,

---

<sup>(42)</sup> Il trasporto per via navigabile rimane, invece, escluso dal campo di applicazione del reg. (CE) 1370/2007: conseguentemente, l'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri per via navigabile interna e per acque marine nazionali rimane assoggettata all'osservanza dei principi generali del trattato, salvo che gli Stati decidano di estendere l'operatività del reg. (CE) 1370/2007 anche a tale tipologia di trasporto. Anche il trasporto di merci è escluso dall'applicazione del reg. (CE) 1370/2007: sicché anche in tale ipotesi sovengono i generali principi del trattato.

<sup>(43)</sup> Con ciò dovendosi intendere i servizi di trasporto di passeggeri di interesse economico generale offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa.

<sup>(44)</sup> Il regolamento individua, a tal proposito, tre strumenti di intervento: a) attribuzione agli operatori del servizio pubblico di diritti di esclusiva; b) concessione agli operatori del servizio pubblico di diritti di esclusiva; c) determinazione di regole generali, valide per tutti gli operatori, per l'esercizio di trasporti pubblici.

ponendo agli Stati un termine ultimo per l'adeguamento in materia di aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico, fissato al 3 dicembre 2019.

3. *Le procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale* — Le norme di riferimento per quel che concerne le procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale si rinvencono, a livello nazionale, nel d.lg. 422/1997, nel d.lg. 50/2016<sup>(45)</sup>, e nell'art. 27 del d.l. 50/2017; a livello europeo, nell'art. 5 del reg. (CE) 1370/2007, nel reg. (UE) 2338/2016 limitatamente ai servizi di trasporto ferroviario e nella dir. 2015/25/UE<sup>(46)</sup>. Rilevanti, infine, le linee guida predisposte dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti<sup>(47)</sup> per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale di passeggeri.

Si pone, in tale quadro, una doverosa premessa in ordine all'applicazione dell'una o dell'altra disciplina: si ricorre alle modalità di

---

(45) C.d. codice dei contratti pubblici o codice appalti, cui spesso le normative regionali in materia di trasporto pubblico rinviano, e limitatamente al profilo degli appalti, risultando la disciplina delle concessioni escluse, ai sensi dell'art. 18, comma 1, del codice.

(46) Si tratta della direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014 sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, abrogativa della previgente disciplina contenuta nella dir. 2004/17/CE. I rapporti tra regolamento e direttiva, nonché quelli tra regolamento e normativa nazionale vengono specificati dalla direttiva stessa, ove si prevede che «la presente direttiva non sia applicabile ai contratti di servizio pubblico per la fornitura di servizi pubblici di trasporto di passeggeri per ferrovia o metropolitana, la cui aggiudicazione dovrebbe rimanere soggetta a tale regolamento. Nella misura in cui il regolamento (CE) n. 1370/2007 lascia al diritto nazionale la facoltà di distaccarsi dalle norme in esso fissate, gli Stati membri dovrebbero poter continuare a prevedere, nei rispettivi diritti nazionali, che gli appalti pubblici di servizi per i servizi pubblici di trasporto di passeggeri per ferrovia o metropolitana debbano essere aggiudicati mediante una procedura di aggiudicazione secondo le rispettive regole generali in materia di appalti pubblici».

(47) L'Autorità di Regolazione dei Trasporti è l'autorità indipendente di regolazione settoriale istituita con i d.l. n. 201/2011 e n. 1/2012. Per un approfondimento si rinvia, ad esempio, a: A. TONETTI, *L'Autorità di regolazione dei trasporti*, in *Giornale di diritto amministrativo*, 2012, 589; A. DELLA PORTA-A. GITTO (a cura di), *La riforma del trasporto pubblico in Italia nella prospettiva aziendale — Il difficile compromesso tra economicità aziendale ed efficacia sociale*, cit., 89; F. BASSAN (a cura di), *La regolazione dei trasporti in Italia — L'ART e i suoi poteri, alla prova dei mercati*, Torino, 2015; C. CARUSO, *L'Autorità di regolazione dei trasporti nell'ordinamento amministrativo e costituzionale*, in *Forum Costituzionale*, 2018.

affidamento previste dall'art. 5 del reg. (CE) 1370/2007 solo nel caso in cui i relativi contratti di servizio <sup>(48)</sup> assumano la forma della concessione <sup>(49)</sup>; diversamente, nel caso in cui i contratti rivestano la forma dell'appalto <sup>(50)</sup>, soccorrono le regole della direttiva appalti sopra menzionata <sup>(51)</sup>, con l'esclusione dei contratti di servizio per trasporto pubblico per ferrovia o metropolitana, a cui è comunque applicabile la disciplina del reg. (CE) 1370/2007. Ad analizzare, invece, il contenuto del d.lg. 422/1997, si nota una sorta di commistione terminologica, essendo utilizzata la locuzione generale di «affidamenti», e limitandosi il legislatore a prevedere che detti affidamenti debbano avvenire in conformità alla normativa nazionale e europea in materia di appalti pubblici di servizio <sup>(52)</sup>.

Le modalità di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale che il precitato art. 5 del reg. (CE) 1370/2007 individua sono di tre tipologie.

Anzitutto, è possibile procedere all'affidamento *in house* <sup>(53)</sup>: in forza di tale modalità il servizio di trasporto pubblico locale viene affidato da parte dell'autorità competente su base locale <sup>(54)</sup> diretta-

---

<sup>(48)</sup> Si definisce contratto di servizio uno o più atti giuridicamente vincolanti che formalizzano l'accordo tra un'autorità competente e un operatore di servizio pubblico mediante il quale all'operatore stesso è affidata la gestione e la fornitura dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri soggetti agli obblighi di servizio pubblico; il contratto può, altresì, secondo l'ordinamento giuridico degli Stati membri, consistere in una decisione adottata dall'autorità competente, che assume la forma di un atto individuale di natura legislativa o regolamentare, oppure che specifica le condizioni alle quali l'autorità competente fornisce essa stessa i servizi o ne affida la fornitura a un operatore interno (art. 2, lett. I, reg. (CE) 1370/2007).

<sup>(49)</sup> La concessione si caratterizza per il fatto che vi è un rapporto tra ente affidante, impresa affidataria ed utenza, nell'ambito del quale l'impresa paga all'amministrazione concedente un canone e la remunerazione in favore dell'impresa stessa avviene ad opera dell'utenza, che corrisponde una determinata tariffa per usufruire del servizio fornito dall'impresa.

<sup>(50)</sup> Nell'appalto, a differenza che nella concessione, il servizio viene erogato da parte dell'impresa affidataria direttamente nei confronti dell'ente; talché non vi è rischio per l'impresa che comunque riceve il proprio provento da parte dell'ente, a prescindere dalla soddisfazione dell'utenza.

<sup>(51)</sup> Così, l'art. 5, par. 1, del reg. (CE) 1370/2007.

<sup>(52)</sup> Se si tratta poi di affidamenti già in essere, gli stessi possono perdurare solo se aderenti alla disciplina europea: L. R. PERFETTI, *Modelli di affidamento del servizio nei trasporti pubblici locali*, in *Il trasporto pubblico locale*, cit., 94.

<sup>(53)</sup> Art. 5, par. 2, reg. (CE) 1370/2007.

<sup>(54)</sup> Trattandosi di servizio pubblico ferroviario di passeggeri, il gruppo di autorità può essere composto soltanto da autorità competenti a livello locale la cui zona di

mente ad un soggetto giuridicamente distinto dall'autorità stessa (c.d. operatore interno); l'autorità esercita su tale soggetto un controllo completo e similare a quello che esercita sulle proprie strutture (c.d. controllo analogo) <sup>(55)</sup>, sicché il soggetto *in house* costituisce una sorta di ente strumentale, praticamente quasi un braccio operativo dell'autorità <sup>(56)</sup>. Il regolamento specifica quali siano gli indici funzionali a desumere la sussistenza del controllo analogo, e segnatamente: a) il livello della rappresentanza dell'autorità competente su base locale in seno agli organi di amministrazione, di direzione o vigilanza del soggetto *in house*; b) le relative disposizioni negli statuti; c) l'assetto proprietario, l'influenza e il controllo effettivi sulle decisioni strategiche e sulle singole decisioni di gestione. Non è, invece, necessario, ai fini del riscontro della sussistenza del controllo analogo, che vi sia proprietà pubblica totalitaria del soggetto *in house*, purché vi sia un'influenza pubblica dominante ed il controllo possa essere stabilito in base ad altri criteri.

La seconda tipologia di affidamenti contempla variegate ipotesi di affidamento diretto del servizio.

Un tanto può avvenire, in particolare, nei casi di affidamento sottosoglia, con ciò dovendosi intendere quegli affidamenti in cui il contratto di servizio ha un valore medio annuo stimato inferiore a un milione di euro, oppure riguarda la fornitura di servizi a favore dei passeggeri inferiore a trecento mila chilometri annui; nonché gli affidamenti in cui, trattandosi di piccola o media impresa che opera

---

competenza geografica non è estesa al territorio nazionale. Il servizio di trasporto pubblico di passeggeri o il contratto di servizio pubblico, in tal caso, possono coprire soltanto le esigenze di trasporto di agglomerati urbani o di zone rurali o di entrambi (art. 5, par. 2, secondo periodo, reg. (CE) 1370/2007).

<sup>(55)</sup> La verifica sulla sussistenza del controllo analogo va effettuata in concreto, essendo necessario accertare se in concreto se, sulla base dei diritti amministrativi inerenti allo strumento partecipativo, sussista effettivamente un potere di controllo dell'autorità sul soggetto *in house*: Cons. Stato 16 novembre 2018, n. 6456.

<sup>(56)</sup> Gli indici del controllo analogo sono stati enucleati nella celebre sentenza C. Giust. CE del 18 novembre 1999, causa Teckal C-170/1998. Nella giurisprudenza amministrativa nazionale più recente, sugli indici funzionali ad individuare il controllo analogo, si segnalano: TAR Lombardia 6 luglio 2019, n. 1558; Cons. Stato 16 novembre 2018, n. 6456; TAR Lombardia 6 agosto 2018, n. 8606; Cons. Stato 29 maggio 2017, n. 2533; TAR Pescara Abruzzo 3 novembre 2016, n. 345; TAR Friuli Venezia Giulia 8 gennaio 2016 n. 15; Cons. Stato 27 aprile 2015, n. 2154; TAR L'Aquila Abruzzo 19 dicembre 2014, n. 929.

con non più di ventitre veicoli, il contratto di servizio ha soglie doppie rispetto a quelle appena evidenziate <sup>(57)</sup>.

Si può procedere, altresì, ad affidamento diretto, per far fronte ad una situazione di emergenza, determinata dall'interruzione del servizio o dal pericolo imminente di interruzione <sup>(58)</sup>: in siffatta ipotesi, è inoltre possibile prorogare l'eventuale servizio già affidato, ovvero adottare un provvedimento impositivo dell'obbligo di fornire determinati servizi. In ogni caso, che si tratti di affidamento diretto, di proroga, o di imposizione, la durata del contratto di servizio così concluso non può essere superiore a due anni; e ciò evidentemente al fine di non creare turbative al complessivo processo di liberalizzazione, ed al principio di libera concorrenza.

Ulteriori ipotesi di affidamento diretto sono riferibili in via esclusiva ai servizi di trasporto ferroviario.

La prima ipotesi di affidamento diretto del contratto di servizio pubblico per il trasporto pubblico ferroviario di passeggeri è quella determinata da una particolare situazione di emergenza <sup>(59)</sup>: in particolare, questa situazione di emergenza può essere correlata o alla pregressa gestione di gare pubbliche che potrebbero influenzare il numero e la qualità di offerte ricevute, laddove si dovesse procedere a gara; o al caso in cui si rendessero necessarie modifiche dell'ambito di applicazione di uno o più contratti di servizio pubblico per ottimizzare la prestazione di servizi pubblici. Trattandosi di una situazione emergenziale, la durata dei contratti aggiudicati in conformità è proporzionata alla circostanza eccezionale, e in ogni caso non può essere superiore a cinque anni.

È poi possibile procedere all'affidamento diretto del contratto di servizio pubblico per il trasporto pubblico ferroviario di passeggeri, se l'autorità affidataria ritenga l'aggiudicazione diretta giustificata dalle pertinenti caratteristiche strutturali e geografiche del mercato e della rete interessati, valutando in particolare la loro dimensione, le caratteristiche della domanda, la complessità della rete, l'isolamento dal punto di vista tecnico e geografico e i servizi che rientrano nel contratto, sempre che tale contratto si traduca in un miglioramento della qualità dei servizi o dell'efficienza, o di entrambi, in

---

<sup>(57)</sup> Art. 5, par. 4, reg. (CE) 1370/2007.

<sup>(58)</sup> Art. 5, par. 5, reg. (CE) 1370/2007.

<sup>(59)</sup> Art. 5, par. 3 bis, reg. (CE) 1370/2007.



termini di costi rispetto al contratto di servizio pubblico aggiudicato in precedenza <sup>(60)</sup>.

Ancora, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia, ad eccezione di altri modi di trasporto su rotaia quali metropolitana o tram <sup>(61)</sup>.

Infine, secondo l'impostazione normativa del reg. (CE) 1370/2007, è possibile procedere all'individuazione del soggetto affidatario del servizio di trasporto pubblico locale, mediante gara equa, aperta a tutti gli operatori e rispettosa dei principi di trasparenza e di non discriminazione: in tale ipotesi, peraltro, è accordata la facoltà di procedere, dopo la presentazione delle offerte e dopo un'eventuale preselezione, ad una successiva fase di negoziazione, sì da individuare il concorrente che meglio soddisfi i requisiti richiesti <sup>(62)</sup>.

Proprio l'affidamento mediante gara è l'opzione individuata dal legislatore nazionale per il comparto del trasporto pubblico locale: invero, come sopra si è visto, in seguito agli interventi di modifica che lo hanno interessato, il d.lg. 422/1997 ha individuato la procedura concorsuale quale unica forma di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale <sup>(63)</sup>. E ciò aveva in un primo momento fatto ipotizzare che, utilizzando il reg. (CE) 1370/2007 la locuzione «a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale» nella disciplina degli affidamenti *in house* e diretti, non si potesse procedere a siffatte forme di affidamento, nel rispetto della normativa nazionale che per l'appunto individuava la gara come unica modalità di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale. La problematica è

---

<sup>(60)</sup> Art. 5, par. 4 bis, reg. (CE) 1370/2007.

<sup>(61)</sup> Art. 5, par. 6, reg. (CE) 1370/2007.

<sup>(62)</sup> Art. 5, par. 3, reg. (CE) 1370/2007.

<sup>(63)</sup> L'incentivazione all'utilizzo dello strumento della gara si rinviene anche nell'art. 27, comma 2, lett. d), d.l. 50/2017, nella parte in cui stabilisce che le regioni che mantengono i contratti di servizio per il trasporto pubblico locale, affidati senza ricorrere a procedura ad evidenza pubblica, ovvero che non hanno ancora pubblicato il bando di gara entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riferimento, oppure che bandiscono gare non siano conformi alle delibere adottate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, subiscono una decurtazione delle risorse attribuite dal Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale, in misura pari al 15% del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio non affidati con procedure ad evidenza pubblica, con un limite complessivo, a livello regionale, pari al 5% delle risorse attribuite nell'anno precedente.



stata risolta ad opera della l. 23 luglio 2009, n. 99, il cui art. 61 ha stabilito la possibilità di derogare alla disciplina settoriale del d.lg. 422/1997, avvalendosi delle procedure previste dall'art. 5, par. 2, 4, 5 e 6 del reg. (CE) 1370/2007 (ossia affidamenti *in house* e diretti).

Alle precitate gare possono partecipare i soggetti che siano in possesso dei requisiti di idoneità morale<sup>(64)</sup>, finanziaria<sup>(65)</sup> e professionale<sup>(66)</sup> richiesti, ai sensi della normativa vigente<sup>(67)</sup>, per il conseguimento della prescritta abilitazione all'autotrasporto di viaggiatori su strada; l'aggiudicazione avviene sulla base delle migliori condizioni economiche e di prestazione del servizio, nonché dei piani di sviluppo e potenziamento delle reti e degli impianti, oltre che della fissazione di un coefficiente minimo di utilizzazione per la istituzione o il mantenimento delle singole linee esercite<sup>(68)</sup>.

Sulle procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, importante è altresì il contributo fornito dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, mediante la delibera n. 143/2018, che individua le «Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società *in house* o da società con prevalente partecipazione pubblica».

La gara, dunque, costituisce lo strumento cardine dell'azione regionale per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale: eppure, la realtà concreta è decisamente diversa rispetto al quadro normativo.

---

<sup>(64)</sup> L'idoneità morale è correlata all'assenza di condanne per determinate categorie di reati.

<sup>(65)</sup> Consiste nella disponibilità di risorse finanziarie necessarie ad assicurare il corretto avviamento e la buona gestione dell'impresa.

<sup>(66)</sup> Sono correlati al possesso di adeguate conoscenze tecniche sull'attività di trasporto, dal punto di vista della contrattualistica, delle forme societarie, delle imposte, delle forme di previdenza sociale, della sicurezza stradale, delle caratteristiche dei mezzi di trasporto.

<sup>(67)</sup> Reg (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009, «che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio».

<sup>(68)</sup> Art. 18, comma 2, lett. a), del d.lg. 422/1997.

Le analisi condotte su base nazionale hanno invero evidenziato che, nel corso dell'anno 2017, solo il 30% del mercato del trasporto pubblico locale è risultato aperto alla concorrenza: in particolare, dal 2014 al 2019, si è scelto l'affidamento diretto o *in house* in diciotto ipotesi, in venti casi sono stati stipulati contratti di proroga e sono state annunciate quarantadue gare, di cui solo quattro si sono concluse, ossia quelle aventi ad oggetto il Bacino metropolitano di Torino, il Veneto Orientale, il Veneto Centro-Meridionale e la Regione Friuli Venezia Giulia, unica gara regionale a lotto unico per ora bandita ed aggiudicata <sup>(69)</sup>.

4. *Il panorama locale: la Regione Friuli Venezia Giulia come modello da seguire* — A seguito dell'opera di decentramento attuata dal d.lg. 422/1997, la Regione Friuli Venezia Giulia è intervenuta a regolare la normativa settoriale, dapprima mediante l'adozione della l. reg. 7 maggio 1997, n. 20, recante «Disciplina ed organizzazione del trasporto pubblico locale nel Friuli Venezia Giulia» <sup>(70)</sup>, sulla base della quale è stato adottato un primo Piano regolatore del trasporto pubblico locale, e messi a gara i servizi di trasporto pubblico locale secondo i quattro bacini provinciali <sup>(71)</sup>; quindi è intervenuta la l.

---

<sup>(69)</sup> Anche in Toscana è stata bandita una gara regionale a lotto unico, per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale: il bando è stato pubblicato nel 2012, ma la gara è ancora pendente, per il correlato contenzioso. In particolare, con ordinanze nn. 2554 e 2555 del 29.5.2017, il Consiglio di Stato ha sospeso il giudizio di appello, rimettendo innanzi alla Corte di Giustizia UE quattro quesiti sull'interpretazione ed applicazione del reg. (CE) 1370/2007, e relativi alla partecipazione di Autolinee Toscane alla procedura di gara per l'affidamento dei servizi a bacino unico regionale in Toscana.

<sup>(70)</sup> Nel progetto preliminare al Piano Regionale TPL integrato del 2013 opportunamente si evidenziava che la Regione Friuli Venezia Giulia da subito si era contraddistinta per la celerità del proprio intervento, «prevedendo non solo gli strumenti pianificatori e programmatori dei trasporti regionali, ma definendo l'affidamento dei servizi automobilistici regionali a soggetti, individuati sulla base di specifiche procedure ad evidenza pubblica, attraverso la stipula di appositi contratti di servizio, precorrendo la liberalizzazione del settore in anticipo sulle altre Regioni italiane».

<sup>(71)</sup> I relativi contratti di servizio furono così stipulati tra le Unità di gestione in cui fu divisa la rete regionale e le aziende di trasporto risultate aggiudicatarie della gara (Azienda Provinciale Trasporti di Gorizia APT S.p.A. per la Provincia di Gorizia; Azienda Trasporti Automobilistici Provinciali — ATAP S.p.A. per la Provincia di Pordenone; Trieste Trasporti S.p.A. per la Provincia di Trieste; Autoservizi F.V.G. S.p.A. — SAF per la Provincia di Udine).

reg. 20 agosto 2007, n. 23 ss.mm.ii., attuativa del decreto legislativo 111/2004 in materia di trasporto pubblico regionale e locale, trasporto merci, motorizzazione, circolazione su strada e viabilità, cui ha fatto seguito, nel 2013, l'approvazione del nuovo Piano regolatore, approvato con decreto del Presidente della Regione del 15 aprile 2013, n. 80.

Proprio analizzando la precitata l. reg. FVG 23/2007, ci si avvede di un primo elemento di novità nel panorama regionale, potenzialmente applicabile sull'intero territorio nazionale: invero, la legge regionale introduce il c.d. sistema di gestione unica regionale dei trasporti; in forza di un tanto, va individuato un unico soggetto gestore in modo integrato dei servizi ferroviari, automobilistici e per via navigabile su tutto il territorio regionale, così da ottimizzare complessivamente i processi di trasporto su base locale.

Rilevanti, altresì, gli obiettivi perseguiti dalla legge regionale in materia di sostenibilità e miglioramento della qualità ambientale <sup>(72)</sup>, nonché di qualità e sicurezza del servizio <sup>(73)</sup>, anche al fine di assicurare l'efficienza e la competitività per lo sviluppo ed il consolidamento del complessivo quadro economico regionale.

Questo è il quadro normativo regionale, in forza del quale, nel 2014, viene bandita la gara europea a procedura aperta avente ad oggetto l'affidamento, per dieci anni, dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri automobilistici urbani, comprensivi dei settori tranviari, ed extraurbani, e dei servizi marittimi di competenza regionale <sup>(74)</sup>, da aggiudicarsi secondo il criterio dell'offerta economica-

---

<sup>(72)</sup> Il sistema regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità e della logistica va, infatti, predisposto nel rispetto del principio di sostenibilità e persegue l'obiettivo del miglioramento della qualità ambientale (art. 3 *bis*, l. reg. FVG 23/2007). Ed ancora, la legge regionale disciplina l'esercizio delle funzioni concernenti la materia del trasporto pubblico regionale e locale da parte della Regione e degli Enti locali, perseguendo l'obiettivo di concorrere alla salvaguardia ambientale e al contenimento dei consumi energetici attraverso l'incentivazione del trasporto pubblico e l'utilizzo di mezzi di trasporto a basso impatto ambientale e alimentati con combustibili alternativi (art. 4 l. reg. FVG 23/2007).

<sup>(73)</sup> La l. reg. FVG 23/2007, in particolare, prescrive il rispetto di standard minimi di qualità ed efficienza nell'esercizio, l'effettuazione periodica di rilevazioni di *customer satisfaction*, la certificazione di qualità, la stesura di carte dei servizi, l'istituzione di sistemi di interazione con l'utenza e di gestione dei reclami.

<sup>(74)</sup> Art. 1 del disciplinare di gara, consultabile sul sito *web* della Regione Friuli Venezia Giulia.

mente più vantaggiosa <sup>(75)</sup>, secondo indici predeterminati <sup>(76)</sup>: alla gara partecipano il consorzio TPL FVG s.c.a r.l. — società consortile costituita dalle maggiori aziende di trasporto pubblico regionale del Friuli Venezia Giulia <sup>(77)</sup> — e la rete temporanea di imprese formata dalle aziende controllate da Trenitalia S.p.A. (Busitalia — Sita Nord s.r.l. e Autoguidovie S.p.A.).

Il contenzioso amministrativo si accende immediatamente dopo la pubblicazione del bando di gara: le sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale Friuli Venezia Giulia del 19 maggio 2015, n. 225 e quelle del Consiglio di Stato del 12 novembre 2015, nn. 5180 e 5181 determinano una revisione del disciplinare di gara.

Intervenuta l'aggiudicazione in favore di TPL FVG s.c.a r.l., l'altra concorrente ricorre nuovamente al Tribunale Amministrativo Regionale avverso il provvedimento di aggiudicazione e gli atti di gara presupposti: il Giudice amministrativo accoglie il ricorso, ritenendo mancante la motivazione dei punteggi numerici attribuiti dalla commissione giudicatrice in sede di valutazione delle offerte tecniche; vengono, così, annullati, gli atti di gara e l'aggiudicazione in favore di TPL FVG s.c.a r.l.

---

<sup>(75)</sup> Art. 17 del disciplinare di gara.

<sup>(76)</sup> Il disciplinare di gara distingue i seguenti elementi di valutazione: a) attrattività (promozione del servizio; promozione del territorio; progetto servizi compresi; progetto servizi flessibili; rete di vendita; viaggiatori/posti offerti; proposta progettuale di ulteriori servizi); b) attenzione ai viaggiatori (informazione 1; certificazione 13816; formule di rimborso; informazione 2; assistenza alle persone con disabilità); c) flessibilità; d) monitoraggio (contapasseggeri; *software*); e) integrazione; f) economicità (riduzione tempi di subentro; attivazione CAB regionale); g) organizzazione aziendale (diffusione sul territorio; organizzazione aziendale); h) offerta economica (costo km per servizi urbani; costo km per servizi extraurbani; ribasso importo contratto).

<sup>(77)</sup> Si tratta di una positiva esperienza di *partnership* pubblico-privato, atteso che le società che partecipano alla società consortile sono variamente partecipate da soggetti pubblici e privati: in particolare, la società consortile vede la partecipazione di APT Gorizia (partecipata in maggioranza dal soggetto pubblico, ossia dai Comuni dell'Isontino), di ATAP Pordenone (il cui controllo spetta alla Provincia e al Comune di Pordenone), di SAF (partecipata per il 60% dal soggetto privato Arriva Italia s.r.l.) e di Trieste Trasporti (a prevalente partecipazione pubblica: la società che detiene il 60,06% delle partecipazioni sociali, AMT Trasporti s.r.l. in liquidazione, è ad esclusiva partecipazione pubblica). Questa compenetrazione tra pubblico e privato consente un contemperamento di esigenze: la partecipazione pubblica sollecita l'attenzione alla sensibilità sociale e garantisce una migliore interazione con gli organi istituzionali di riferimento; il soggetto privato, invece, è portatore di forza industriale e di innovazione tecnologica.

Con sentenza dell'8 marzo 2018, n. 1495, il Consiglio di Stato, pronunciandosi sull'appello proposto dalla Regione e da TPL FVG s.c.a r.l., ribalta gli esiti del giudizio di primo grado, ritenendo esaustivo, sotto il profilo motivazionale <sup>(78)</sup>, il punteggio numerico assegnato dalla commissione giudicatrice, in considerazione del carattere dettagliato dei criteri e dei sub-criteri predeterminati nel disciplinare di gara <sup>(79)</sup>.

Eppure, la rete temporanea di imprese ricollegabili a Trenitalia insiste <sup>(80)</sup> e propone ricorso per la revocazione della precitata sentenza del Consiglio di Stato, contestando la mancata e/o difettosa percezione delle formalizzate ragioni di doglianza. Il ricorso viene, tuttavia, dichiarato inammissibile dal Consiglio di Stato, con sentenza del 23 agosto 2019, n. 5805.

Si conclude, così, un contenzioso perdurato per quasi cinque anni e che vede finalmente giungere al termine la prima gara a bacino unico regionale.

Ecco perché, nell'ambito di questo articolato complesso quadro normativo, nazionale e sovranazionale, la Regione Friuli Venezia Giulia rappresenta un'esperienza senz'altro positiva, un modello da esportare sul territorio nazionale.

5. *Conclusioni* — La disamina sin qui condotta pone ora un fondamentale quesito: quali sono le prospettive future in materia di trasporto pubblico locale?

Bisogna, anzitutto, considerare che, come già chiarito in premessa, la domanda e le esigenze sono in costante mutamento: di un tan-

---

<sup>(78)</sup> Il Consiglio di Stato richiama, a tal proposito, la sua precedente giurisprudenza (Cons. Stato sent. 4650/2016; Cons. Stato sent. 3911/2016; Cons. Stato sent. 120/2016), deponente nel senso che «nelle gare pubbliche, e relativamente a quanto attiene alla valutazione delle offerte, il punteggio numerico espresso sui singoli oggetti di valutazione opera alla stregua di una sufficiente motivazione quando l'apparato delle voci e sottovoci fornito dalla disciplina della procedura, con i relativi punteggi, è sufficientemente chiaro, analitico e articolato, sì da delimitare adeguatamente il giudizio della Commissione nell'ambito di un minimo e di un massimo, e da rendere con ciò comprensibile l'iter logico seguito in concreto nel valutare i singoli progetti in applicazione di puntuali criteri predeterminati, permettendo così di controllarne la legittimità e la congruità, con la conseguenza che solo in difetto di questa condizione si rende necessaria una motivazione dei punteggi numerici».

<sup>(79)</sup> Si rinvia alla precedente annotazione *sub* n. 75.

<sup>(80)</sup> D'altra parte, l'impatto economico della gara in oggetto è decisamente importante, trattandosi di un affidamento da 1,2 miliardi di euro.

to, il legislatore deve sicuramente tener conto, nell'auspicato intervento di riforma organica del comparto del trasporto pubblico locale<sup>(81)</sup>, anche in modo da ridurre l'ampio contenzioso che ha caratterizzato le prime gare per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale.

La riforma, d'altra parte, dovrà tenere in debita considerazione la possibilità di interazione tra le diverse tipologie di trasporto, promuovendo l'integrazione tra le diverse forme di trasporto su gomma<sup>(82)</sup>, tra trasporto su gomma e trasporto ferroviario, tra trasporto su gomma e trasporto marittimo<sup>(83)</sup>.

L'auspicio, poi, è che anche le altre regioni, facendo proprio l'esempio fornito dalla Regione Friuli Venezia Giulia, perseguano politiche di effettiva liberalizzazione, promuovendo la gara come effettivo strumento di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale; magari individuando nel bacino regionale quello di riferimento, sì da assicurare un'omogenea erogazione dei servizi stessi.

La concorrenza non deve, infatti, essere vista come un ostacolo all'affidamento del servizio, bensì come mezzo diretto a perseguire la qualità del servizio ed il risparmio economico, garantendo quei principi di economicità ed efficienza, che già il legislatore del 1997 voleva fossero attuati<sup>(84)</sup>.

---

(81) F.A. ROVERSI MONACO-G. CAIA, *Situazione ordinamentale e prospettive del trasporto pubblico regionale e locale*, cit., 11 evidenziano la necessità di «un intervento legislativo che si ponga come obiettivo quello di aggiornare le disposizioni vigenti in tema di trasporto pubblico locale, anche al fine di integrarle e coordinarle con le norme generali sui servizi pubblici locali e con le normative comunitarie. In tal modo, si potrebbe pervenire ad un quadro di riferimento univoco che fornirebbe alle Amministrazioni pubbliche competenti e alle imprese del settore, elementi e parametri di maggiore chiarezza per l'adozione delle loro scelte organizzative e gestionali. Ciò, senz'altro, contribuirebbe a migliorare i livelli di economicità ed efficienza delle gestioni nel trasporto pubblico locale».

(82) L'esempio è quello del c.d. *park and bus*, in forza del quale l'automobilista può parcheggiare in determinate zone limitrofe al centro cittadino, il quale può poi essere raggiunto per mezzo di autobus, usufruendo di tariffe agevolate: anche in tal caso, si riporta il caso della città di Trieste, che ha individuato una siffatta possibilità nel corso della Barcolana 2019.

(83) Emblematico, in tal caso, l'esempio della città di Venezia; anche nella città di Trieste si riscontra una integrazione di tale tipo, determinata dal servizio di trasporto di linea di passeggeri via mare fornito da Delfino Verde Navigazione s.r.l.

(84) A conferma, si riporta il contributo di L. R. PERFETTI, *Modelli di affidamento del servizio nei trasporti pubblici locali*, cit., 89, ove si specifica a tal proposito che «a fronte di gestioni dirette o assegnate a società controllate dall'ente che affida il servi-

Così come pare auspicabile che la medesima Regione Friuli Venezia Giulia estenda la positiva esperienza della gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri automobilistici e dei servizi marittimi di competenza regionale, anche al comparto ferroviario, così da applicare anche a questo settore i miglioramenti qualitativi ed economici attesi.

Solo aprendo la porta al mercato e alla concorrenza, il settore del trasporto pubblico locale può aspirare ad una qualità del servizio improntata a contenere il costante aumento del debito pubblico, ad accordare un'effettiva tutela all'ambiente circostante, a soddisfare pienamente i bisogni del viaggiatore. Ciò, sempre che la concorrenza non induca a perdere di vista la logica dell'economicità imprenditoriale, con la presentazione di offerte economicamente troppo basse che, se accettate, rischiano di determinare un livello prestazionale non in linea con l'offerta tecnica e qualitativamente insufficiente.

---

zio, corrispondono risultati economici negativi [...], minore qualità del servizio, scarso ricorso al servizio da parte dei cittadini ed, a fronte del contrarsi della spesa pubblica, una complessiva crisi di sistema sia sul versante del servizio che del suo utilizzo da parte dei destinatari».





# i n t e r v e n t i

## L'ESERCIZIO DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA: L'ARMATORE E IL PROPRIETARIO DELLA NAVE (\*)

ALFREDO ANTONINI

*Usually the proprietor of the ship (registered owner) is the person that operates the same, i.e. the shipowner, who is also the disponent owner. These qualifications are vested into two different persons whenever a bareboat charter or leasing contract, or a contract for the letting of the shipowning operations are in place. The ship management agreement, on the other hand, does not affect the subjective identification of the shipowner. The activity carried out by the shipowner of the vessel can produce detrimental effects on the proprietor's assets that are typical of the law of navigation and unknown to general private law: this is the case of the liability for pollution damages, the debt for general average contribution and that for salvage fee, the risk of undergoing a procedure of forced execution in relation to liens on the ship or the arrest of the same in respect of maritime claims brought against the shipowner. The subjective position of the shipowner is also relevant to pleasure navigation, where, under Italian law, it is configurable with regard to the so-called «navi da diporto» and to the «imbarcazioni», but probably not also to the «natanti». The limitation of the shipowner's liability is regulated for ships of less than three hundred gross tons by the Code of Navigation and for those of gross tonnage equal to or greater than three hundred tons by Legislative Decree 28<sup>th</sup> June 2012, n. 211, compliant with the London Convention of 19 November 1976, in force internationally, but not ratified by Italy.*

SOMMARIO: 1. La scissione dell'esercizio dalla proprietà della nave: ragioni e fattispecie — 2. I rischi per il proprietario — 3. L'armatore nella navigazione da diporto — 4. Utilizzazione temporanea della nave — 5. La limitazione della responsabilità armatoriale.

1. *La scissione dell'esercizio dalla proprietà della nave: ragioni e fattispecie* — L'armatore è il soggetto che arma e gestisce la nave, con essa esercitando l'attività di navigazione.

---

(\*) Questo saggio è destinato agli *Studi in onore di Antonio Flamini*.

Egli è normalmente, ma non necessariamente, il proprietario della nave.

Certamente è il soggetto che ha la disponibilità di quest'ultima (*disponent owner*), la quale gli deriva dalla proprietà della stessa, oppure dal godimento acquisito in virtù di apposito titolo: usufrutto, locazione, *leasing*.

I contratti da ultimo indicati determinano la scissione dalla figura del proprietario, che resta meramente statica, di quella dell'armatore, il quale esercita la navigazione ed è il soggetto dinamico dell'attività che si svolge con la nave.

Tali contratti normalmente intercorrono fra società dello stesso gruppo, delle quali una è proprietaria della nave ed altra la gestisce, diventandone armatrice; la scissione è legata all'evenienza che fanno capo a due distinti soggetti giuridici l'operazione finanziaria per l'acquisto o la costruzione della nave e l'esercizio imprenditoriale della stessa.

Una nuova forma di separazione fra proprietà ed armamento è affiorata di recente nella pratica, nella quale ha trovato elaborazione il contratto di concessione a titolo oneroso della gestione armatoriale: il concessionario munisce di equipaggio una nave che il proprietario ha già dotato delle attrezzature e degli allestimenti per la navigazione, divenendone armatore, e, verso corrispettivo, la gestisce nell'interesse del concedente, obbligandosi allo svolgimento di una serie di servizi; il concedente, pur essendo proprietario di nave, non è un imprenditore marittimo (per esempio nave oceanografica o per esplorazioni marine).

Con il contratto appena menzionato, l'utilità della gestione della nave va a beneficio del proprietario, il quale in ragione di ciò paga all'armatore un corrispettivo per il servizio e gli rimborsa i costi (eventualmente in maniera forfettaria), laddove ordinariamente e nella linea della tradizione la gestione avviene a beneficio e nell'interesse dell'armatore, che versa al proprietario il corrispettivo contrattuale.

Sembra avvertirsi nella pratica, soprattutto aeronautica, la tendenza del proprietario del mezzo nautico a fruire delle prestazioni e dei servizi propri di esso evitandone la gestione diretta, che viene da lui affidata ad altro soggetto, il quale diviene armatore o esercente ed assume gli obblighi e le responsabilità riconosciute alla qualifica: è il caso della locazione o del comodato del mezzo nautico a un'impresa di servizi, che assume il personale necessario e provvede ai costi di esercizio, contestualmente stipulando con il proprietario un contratto comportante l'obbligo di svolgimento del servizio (generalmente, di trasporto) solo in favore del medesimo o di soggetti da lui indicati, a fronte di un corrispettivo e del rimborso dei costi documentati, comprensivi di quelli della gestione. Tale collegamento negoziale (locazione o comodato e contratto quadro di trasporto) modifica sul piano economico

lo schema cui la tradizione marittima ci ha reso avvezzi (per il quale l'armatore, normalmente ma non necessariamente proprietario della nave, gestisce quest'ultima e funge da vettore tramite contratti di trasporto a tempo o a viaggio, stipulati con altro imprenditore di trasporto o con l'utente finale), svalutando la figura dell'armatore o dell'esercente, cui viene sottratto il ruolo dinamico e centrale nell'esercizio della navigazione, sostituito da un ruolo ancillare rispetto a quello del proprietario. Nella vasta e molteplice varietà del concreto, tale collegamento negoziale risponde ad esigenze analoghe a quelle che caratterizzano l'odierna esternalizzazione della produzione o di fasi rilevanti della stessa, realizzate tramite il subappalto, la subfornitura e — nel campo dei trasporti — la logistica e il subtrasporto. Sul piano giuridico si tratta di fattispecie di collegamento negoziale (locazione o comodato e appalto di servizi), oppure di contratto atipico misto.

Differente dalla fattispecie appena indicata è quella in cui l'armatore, conservando tale qualità, affida aspetti rilevanti della gestione della nave ad un *manager*, il quale diviene suo ausiliario in virtù di un contratto detto di *ship management*.

Il ricorso alla figura del *manager* è al presente molto diffuso, tant'è che, nel concreto, numerose imprese armatoriali operano tramite tale figura.

I servizi per l'esercizio dell'impresa di navigazione (*management services*), che l'armatore nella sostanza esternalizza e con notevoli livelli di autonomia, ricomprendono la gestione dell'equipaggio (*crew management*), la gestione tecnica (*technical management*) e quella commerciale (*commercial management*) della nave, nonché alcune prestazioni accessorie di consulenza e assistenza all'impresa armatoriale (*ancillary services*).

Non acquisisce la qualifica di armatore, ma di collaboratore e rappresentante dello stesso (istitutore o *ship manager*), il soggetto dell'Unione europea che gestisce con stabile organizzazione una nave appartenente a soggetto estraneo all'Unione europea e iscritta nei registri italiani ai sensi dell'art. 143, lett. *b*, *c*. nav.

Tale soggetto assume nei confronti dei terzi la responsabilità dell'esercizio della nave, in solido con l'armatore e in funzione di garanzia di effettività del soddisfacimento delle obbligazioni degli armatori estranei all'Unione europea.

Costituisce un concetto per lo più superato quello per il quale l'armatore è il titolare dell'impresa di navigazione, integrante un'attività svolta con il mezzo nautico, i cui requisiti non coincidono necessariamente con quelli dell'impresa (art. 2082 cod. civ.), perché non è necessaria la professionalità (la nave, infatti, può essere armata e utilizzata anche a scopo personale di diporto).

Vero è, invece, che nella normalità dei casi l'armatore esercita la nave per finalità commerciali ed è titolare di un'impresa di trasporto, oppure di un'impresa di servizi marittimi o industriali (rimorchio, salvataggio, posa di tubi o di cavi, impiantistica e costruzioni, riparazioni, ecc.).

La figura dell'armatore assume rilevanza, nel concreto, solo se diversa da quella del proprietario.

2. *I rischi per il proprietario* — Allorquando, in virtù di un titolo contrattuale (locazione, *leasing*), l'armatore è soggetto diverso dal proprietario, possono prodursi a carico di quest'ultimo effetti particolari per lui negativi, sconosciuti al diritto comune.

Il proprietario infatti, pur privato della detenzione della nave, corre determinati rischi connessi alla gestione della stessa, da lui non effettuata.

La ragione storica di ciò si rinviene nel fatto che la nave generalmente rappresentava l'unica garanzia per i creditori, i quali pertanto avevano diritto di soddisfarsi su di essa a prescindere dal soggetto che, gestendola, avesse assunto i relativi debiti (*actio in rem* degli ordinamenti di *common law*).

Gli effetti pregiudizievoli, che sul patrimonio del proprietario possono prodursi in relazione all'attività di navigazione esercitata dall'armatore, sono:

— la responsabilità per i danni da inquinamento da idrocarburi (Convenzione di Bruxelles del 29 novembre 1969, *CLC*): essa ricade sul proprietario e non sull'armatore;

— la responsabilità per i danni da inquinamento da carburante (Convenzione di Londra del 23 marzo 2001, *Bunker Convention*): essa grava in solido sul proprietario e sull'armatore;

— la responsabilità per i danni da inquinamento in base alla legge italiana (l. 31 dicembre 1982 n. 989 sulla difesa del mare): essa grava in solido sul comandante e sul proprietario o sull'armatore;

— i privilegi speciali sulla nave a garanzia di crediti marittimi, riferibili alla gestione effettuata dall'armatore e non a fatto del proprietario (Convenzione di Bruxelles del 10 aprile 1926; art. 552 c. nav.): il proprietario non è debitore, ma si espone al rischio di perdere la nave, se sottoposta ad espropriazione forzata in virtù del privilegio speciale gravante su di essa;

— il debito per contributo di avaria comune (art. 469 c. nav.; Regola A di York e Anversa) e quello per compenso di soccorso (art. 12 e 13 Convenzione di Londra del 28 aprile 1989), per la parte gravante sulla nave: il proprietario diviene debitore verso terzi (rispettivamente, i soggetti danneggiati dall'atto di avaria comune e il soccorritore) per fatti inerenti l'attività di na-

vigazione svolta dall'armatore (è tuttavia da segnalare altra ricostruzione, per la quale i debiti in questione gravano in ogni caso sull'armatore e non sul proprietario);

— il sequestro conservativo della nave per crediti marittimi sorti nei confronti del conduttore armatore (art. III n. 4 Convenzione di Bruxelles del 10 maggio 1952 sul sequestro conservativo delle navi marittime): il proprietario, pur non essendo debitore, perde la disponibilità della nave perché sottoposta a misura cautelare, e, per recuperarla, è tenuto a prestare una garanzia; peraltro il sequestro conservativo non è suscettibile di conversione in pignoramento all'esito della causa di merito, poiché, nel caso di riconoscimento giudiziale della pretesa del creditore sequestrante, la condanna potrà essere pronunciata solo nei confronti del debitore, quale il proprietario non è; sicché, il sequestro conservativo nei confronti del proprietario non debitore si sostanzia in una misura cautelare mera, fine a se stessa, che non dà al creditore la possibilità di soddisfacimento sulla nave sequestrata.

3. *L'armatore nella navigazione da diporto* — La figura dell'armatore attiene anche alla navigazione da diporto.

La legislazione previgente (art. 46 l. 11 febbraio 1971 n. 50 e successive modifiche) escludeva l'applicazione delle disposizioni sulla proprietà e di quelle sull'armamento ai natanti, e di quelle sulla limitazione della responsabilità armatoriale alle imbarcazioni; pertanto, per un verso l'armamento era configurabile solo per le navi e le imbarcazioni, ad esclusione dei natanti, e per altro verso le disposizioni ad esso relative ricevevano applicazione non integrale alle imbarcazioni.

Tali disposizioni non sono state riprodotte nel codice della nautica da diporto (d.lg. 18 luglio 2005 n. 171), che al riguardo tace.

In mancanza di norme speciali relative alla navigazione da diporto, in essa l'armamento è disciplinato dalla normativa propria della navigazione in sé considerata, in quanto non derogata; trovano pertanto applicazione le stesse norme che regolano l'esercizio nella navigazione mercantile, ossia quelle del codice della navigazione.

Infatti, il concetto di esercizio nautico non è estraneo alla navigazione da diporto, come è dimostrato, fra l'altro, dalle disposizioni concernenti il comando (art. 39 c. dip.), l'equipaggio (art. 34-38 c. dip.), l'iscrizione delle unità da diporto (art. 15-21 c. dip.); è esplicito inoltre il riferimento all'armatore contenuto nell'art. 2, comma 2, c. dip., concernente l'annotazione dell'utilizzazione a fini commerciali delle navi e delle imbarcazioni da diporto.

Talché, trovano applicazione anche alla navigazione da diporto le dispo-

sizioni sulla dichiarazione di armatore, la relativa pubblicità e la presunzione di armatore (art. 265-272 c. nav.), sul potere di nomina del comandante (art. 273 c. nav.), sulla responsabilità per i fatti dell'equipaggio (art. 274 c. nav.) e sulla limitazione del debito armatoriale (art. 275-277 c. nav. e d.lg. 28 giugno 2012 n. 111).

L'esercizio potrebbe escludersi in difetto dell'organizzazione, che ne rappresenta un elemento essenziale; tuttavia, poiché ai fini della sussistenza dell'organizzazione basta un minimo di stabilità e non occorre la professionalità, essa può ritenersi mancante — e, quindi, l'esercizio assente — solo per i natanti minimi, come quelli da spiaggia (art. 27, comma 3, lett. c, c. dip.).

Del pari, l'esercizio dovrebbe escludersi per le unità da diporto non soggette all'iscrizione nei registri tenuti dall'autorità marittima, costituente il presupposto della pubblicità dello stesso; dunque, per tutti i natanti da diporto, che non sono soggetti all'iscrizione (art. 15 c. dip.).

Tale soluzione appare coerente, anche in considerazione del fatto che i concetti di comandante, equipaggio, raccomandatario, dichiarazione di armatore e altri ancora sono del tutto estranei ai natanti (e, per il vero, anche ad una parte non irrilevante delle imbarcazioni), nei quali vi è semplicemente un conducente, la cui sottoposizione alla presunzione di armatore assumerebbe un rilievo meramente formale, senza che la relativa disciplina abbia possibilità di applicazione concreta.

4. *Utilizzazione temporanea della nave* — L'utilizzazione della nave per un periodo non superiore a quattordici giorni non determina lo spostamento della qualifica di armatore dal proprietario all'utilizzatore.

A tale affermazione si perviene in virtù dell'applicazione analogica dell'art. 939 *ter* c. nav. riferito all' esercente aereo, il quale dispone la responsabilità solidale del proprietario e dell'utilizzatore per i danni provocati a terzi.

La fattispecie ha rilevanza quasi esclusivamente nella navigazione da diporto, attesa l'evenienza che, in quella mercantile, la concessione della disponibilità della nave ha durata ampia, per la natura dell'attività imprenditoriale da svolgere con la nave.

5. *La limitazione della responsabilità armatoriale* — Costituisce regola tradizionale riconosciuta in ogni ordinamento, storicamente assai risalente, quella per la quale la responsabilità dell'armatore per i crediti marittimi ha carattere limitato.

Nel nostro ordinamento la limitazione del debito armatoriale è prevista dal codice della navigazione agli art. 275 ss. per gli aspetti sostanziali e agli art. 620 ss. per quelli procedurali concernenti l'attuazione della limitazione.

Nel campo internazionale, vi è la Convenzione di Londra del 19 novembre 1976 (*LLMC*), modificata dal Protocollo di Londra del 2 maggio 1996 (*LLMC Protocol*); questa convenzione non è in vigore in Italia, per mancanza della ratifica, pur autorizzata con la l. 23 dicembre 2009 n. 201.

Il d.lg. 28 giugno 2012 n. 211 (attuativo della dir. 2009/20/CE sulla assicurazione obbligatoria degli armatori per i crediti marittimi) ha previsto (art. 12) che il regime limitativo del codice della navigazione si applica solo alle navi di stazza lorda inferiore a trecento tonnellate.

Lo stesso, ancorché con imprecisa tecnica legislativa, ha determinato i limiti della responsabilità armatoriale per le navi di stazza lorda pari o superiore a trecento tonnellate, nella stessa misura prevista dalla Convenzione (art. 7 e 8 d.lg. cit.).

Siffatta stratificazione legislativa, che soffre della mancata ratifica della Convenzione internazionale e delle approssimazioni del decreto legislativo suindicato (il quale ha sottratto le navi di stazza lorda pari o superiore a trecento tonnellate al regime limitativo previsto dal codice della navigazione, senza delineare con chiarezza altro regime), ha determinato incisivi dubbi interpretativi.

Le poche pronunce giurisprudenziali che si sono avute non hanno contribuito a chiarire il problema, sul quale la stessa dottrina non ha espresso sino ad ora un'opinione sicura.

Una sobria interpretazione della normativa vigente, sopra indicata, induce a mio avviso a ritenere che in Italia il regime limitativo è il seguente:

— per gli armatori di navi di stazza lorda inferiore a trecento tonnellate, quello fissato dagli art. 275 ss. c. nav.;

— per gli armatori di navi di stazza lorda pari o superiore a trecento tonnellate, quello stabilito dagli art. 7 e 8 d.lg. 28 giugno 2012 n. 111.

Per gli aspetti processuali, ai fini della fruizione del beneficio, l'armatore è tenuto a depositare la somma limite, nell'ambito di un procedimento di carattere concorsuale.

Il procedimento, nel caso di navi di stazza lorda inferiore a trecento tonnellate, è quello previsto dagli art. 620 ss. c. nav.

Nel caso di navi di stazza lorda pari o superiore a trecento tonnellate, nell'assenza di normativa specifica nel cit. d.lg. 18 giugno 2012 n. 111, ci si chiede quale tale procedimento debba essere.

La risposta al quesito si rinviene, verosimilmente, nello stesso codice della navigazione.

Per un primo aspetto, sembra applicabile il procedimento regolato dagli art. 620 ss. c. nav., che è riferito alla attuazione della «limitazione del debito dell'armatore», e non alla limitazione di cui agli art. 275-277 c. nav.; l'applicazione richiederebbe alcuni adattamenti, in particolare con la sostituzione del riferimento al viaggio (che caratterizza il sistema limitativo del codice della navigazione) con quello all'evento (proprio della Convenzione e del decreto) e con la reimpostazione dei criteri di calcolo della somma limite, da riportare alla stazza della nave anziché al suo valore.

Per un secondo aspetto, qualora la soluzione appena indicata non fosse ritenuta percorribile, è corretto ricorrere, mediante applicazione analogica, al procedimento previsto per la limitazione della responsabilità dell'esercente aereo (art. 1041 ss. c. nav.), senza particolari adattamenti, essendo il sistema limitativo in campo aeronautico legato all'evento e al tonnellaggio dell'aeromobile.

La limitazione in favore dell'armatore costituisce — tanto nel regime del codice della navigazione, quanto in quello della Convenzione e del decreto — una limitazione di responsabilità, anziché una limitazione del debito: è questa, senz'altro, la ricostruzione preferibile. Non si tratta di questione meramente teorica. Infatti, della limitazione del debito (ossia, riduzione dello stesso entro il limite fissato dalla legge) beneficia anche l'assicuratore della responsabilità del debitore, tanto in presenza di azione diretta del danneggiato, quanto nel regime generale dell'art. 1917 c.c.; invece, la limitazione della responsabilità non riduce il debito, ma solo restringe i beni con cui il debitore risponde nel caso di mancato pagamento del debito, restando pertanto irrilevante per l'assicuratore.

L'incertezza interpretativa e la grande rilevanza economica della questione rendono evidente la necessità che il Governo e il Parlamento, secondo le rispettive competenze, provvedano all'adesione alla Convenzione di Bruxelles e al Protocollo modificativo sopra citato, adottando altresì le specifiche norme attuative per la costituzione di un fondo e per la realizzazione della limitazione tramite un procedimento di carattere concorsuale.



LA CLAUSOLA BIMCO PER IL *SEA TRAFFIC MANAGEMENT*  
(STM) A SUPPORTO DI UN *BUSINESS MODEL*  
PIÙ EFFICIENTE E UNA RINNOVATA  
ATTENZIONE ALL'AMBIENTE (\*)

FILIPPO LORENZON E MASSIMILIANO PIRAS

*A sea traffic management system allows ships engaged in international trade to share and process information on their route, rotation, speed etc, and adjust her trade in order to facilitate port and port infrastructure efficiency. A new clause from BIMCO allows the charterer to ask the owner to adjust the speed of the ship, when reasonable, to meet the arrival time which the system indicates as the most appropriate. The clause allows for a test of reasonableness which prompts the parties to environmental factors as well as more traditional business considerations. This environmental reasonability element in the compliance of charterer's orders amounts to a significant development in the field. This piece looks at the wording of the BIMCO STM Clause and focuses of the issues it raises and the solutions it offers.*

SOMMARIO — 1. Introduzione — 2. Il *background* ambientale e la necessità di riforma del *business model*: la «funzione» nave/porto di efficienza economico-ambientale — 3. Considerazioni commerciali dell'arrivo *just-in-time* — 4. La clausola STM: l'individuazione di problematiche contrattuali ed i modelli seguiti per le soluzioni proposte — 5. Processo decisionale e impatti ambientali — 6. Ragionevolezza, tutela ambientale e dinamiche contrattuali — 7. Conclusioni.

1. *Introduzione* — L'efficienza, la massima produttività e il minimo impatto ambientale sono i concetti chiave delle aziende che oggi vogliono resistere in un settore economico straziato da un decennio di crisi e posizionar-

---

(\*) Questo articolo è ispirato ad una lezione tenuta a Dalian (Cina) il 3 aprile 2019 da Filippo Lorenzon e approfondita da una serie di scambi con i colleghi dell'Università di Cagliari. Trae spunto da un articolo pubblicato in *Shipping and Trade Law* nel dicembre del 2018: F. LORENZON-M. TSIMPLIS, *The new BIMCO Sea Traffic Management. (STM) Clause for Voyage Charter Parties: Just in time or ahead of its time?*, STL 2018, (18) 10, 1ss.

si al vertice del mercato alla sua ripresa. Ma efficienza, elevata produttività e basso impatto ambientale non sono fattori semplici da inserire in un'unica equazione; soprattutto se si esce dalla miopia dell'ottica unimodale o dalla concorrenza a raggio breve o zero per guardare al sistema trasporto come ad un solo *provider* di un unico servizio primario da ottimizzare nel suo complesso e non necessariamente in ogni suo singolo componente.

La ricerca scientifica ed economica più recente ha infatti dimostrato come l'ottimizzazione del sistema-trasporto come tale richieda investimenti infrastrutturali convergenti a livello di *network* terrestre, attrezzatura portuale e ingegneria navale volti ad ottenere la massima fluidità di spostamento delle merci, obiettivo ultimo del trasporto di cose. Il progetto STM, cui fa riferimento questo articolo, gioca un ruolo importante in questo processo e la clausola BIMCO STM vuole rappresentare il punto di contatto tra questo processo evolutivo e la pratica marittima più tradizionale.

Questo breve articolo è volto a tracciare una panoramica lampo sul concetto di *sea traffic management* ed in particolare sul progetto STM e ad analizzare i dettagli della clausola BIMCO al fine di spiegarne la funzione teorica e farne apprezzare le soluzioni pragmatiche che propone a chi vorrà utilizzarla.

2. *Il background ambientale e la necessità di riforma del business model: la «funzione» nave/porto di efficienza economico-ambientale* — L'aumento della temperatura atmosferica globale di un grado centigrado rispetto ai livelli pre-industriali, nonostante gli sforzi per stabilizzare le concentrazioni atmosferiche di gas serra <sup>(1)</sup>, è un gravissimo campanello d'allarme. L'Accordo di Parigi del 2015 mira a contenere l'incremento futuro della temperatura del pianeta proponendo una riduzione del 25% delle emissioni globali entro il 2030 rispetto ai livelli registrati nel 2010, con emissioni nette pari a zero entro il 2070; volendo mantenere l'aumento della temperatura entro gli 1,5°C si dovrebbe ottenere una riduzione del 45% entro il 2030 con emissioni zero entro il 2050 <sup>(2)</sup>. La realtà però stride con tali propositi <sup>(3)</sup>, ed il

---

<sup>(1)</sup> Art. 2 della Convenzione Quadro delle Nazioni Unite sui Cambiamenti Climatici, New York, 9 maggio 1992, UNTS, No. 30822.

<sup>(2)</sup> IPCC, 2018: *Summary for Policymakers*. In: *Global warming of 1.5°C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty* [V. MASSON DELMOTTE-P. ZHAI-H.O. PÖRTNER-D. ROBERTS-J. SKEA-P.R.

raggiungimento degli obiettivi proposti dipende a sua volta dai contributi promessi a livello nazionale che attualmente — anche se pienamente implementati — non sarebbero sufficienti a raggiungere nemmeno il più modesto di questi risultati <sup>(4)</sup>. Di questo passo l'aumento futuro della temperatura media globale alla fine del secolo sarà con tutta probabilità intorno ai 3,2°C <sup>(5)</sup> con conseguenze gravissime per la società e gli ecosistemi ambientali. Per tali ragioni tutti i settori, inclusi quelli che erano finora passati tra le maglie del legislatore internazionale, si troveranno sempre più sotto pressione per ridurre le emissioni di gas serra.

Le navi emettono circa il 2,4% dei gas serra globali <sup>(6)</sup>, una fetta di responsabilità sociale certamente modesta ma oggi non più trascurabile. Nell'aprile del 2018, l'IMO ha adottato <sup>(7)</sup> una strategia iniziale per ridurre le emissioni dalle navi di almeno il 50% entro il 2050 rispetto al 2008 a dimostrazione del proprio supporto al raggiungimento degli obiettivi dell'Accordo di Parigi <sup>(8)</sup>. Sicuramente un contributo modesto e molto in ritardo rispetto a quanto richiesto dalla comunità scientifica che da più di vent'anni spinge ad intervenire sul problema in maniera concreta. Ma la regolamentazione internazionale, ed in particolare quella dell'IMO, è notoriamente lenta e complessa sia nella formazione che nelle fasi successive di ratifica (ove necessaria) ed implementazione.

Riduzioni molto significative delle emissioni di gas serra possono però essere ottenute in modo immediato e senza bisogno di alcuna regolamentazione internazionale semplicemente lavorando sul concetto di efficienza e ottimiz-

---

SHUKLA-A. PIRANI-W.MOUFOUMA OKIA-C. PÉAN-R. PIDCOCK-S. CONNORS-J.B.R. MATTHEWS-Y. CHEN-X. ZHOU-M.I. GOMIS-E. LONNOY-T. MAYCOCK-M. TIGNOR-T. WATERFIELD (eds.), World Meteorological Organization, Geneva, Switzerland, 32.

<sup>(3)</sup> Global Carbon Project (2018), *Carbon budget and trends 2018*. [[www.globalcarbonproject.org/carbonbudget](http://www.globalcarbonproject.org/carbonbudget)].

<sup>(4)</sup> UNEP - United Nations Environment Programme, Nairobi (2018). *The Emissions Gap Report 2018*.

<sup>(5)</sup> *Ibidem*.

<sup>(6)</sup> IMO - *International Maritime Organization*, Third IMO GHG study 2014 (2014) [T.W.P. SMITH-J.P. JALKANEN-B.A. ANDERSON-J. CORBETT-J. FABER-S. HANAYAMA-E. O'KEEFFE-S. PARKER-L. JOHANSSON-L. ALDOUS-C. RAUCCI-M. TRAUT-S. ETTINGER-D. NELISSEN-D.S. LEE-S. NG-A. AGRAWAL-J.J. WINEBRAKE-M. HOEN-S. CHESWORTH-A. PANDEY (eds.)].

<sup>(7)</sup> Per un commento critico sulla precedente strategia IMO, vedi M. TSIMPLIS *Shipping and the Marine Environment in the 21st Century*, in *Maritime Law Evolving* 2013, 95-130.

<sup>(8)</sup> MEPC/72/17Add.1, Annex 11, Resolution MEPC.304 (72) (adopted on 13 April 2018).

zazione sia della nave nel senso tecnico-ingegneristico del termine (*scrubbers*) che del viaggio inteso nel senso più lato del termine come movimentazione della merce attraverso la filiera del trasporto. Se all'equazione si aggiunge la necessità per le imprese portuali di incrementare l'efficienza marginale e complessiva dei propri investimenti infrastrutturali e al contempo di ridurre anch'esse la propria impronta ambientale si può arrivare a teorizzare un nuovo *business model* del trasporto integrato volto ad ottenere un obiettivo comune tra *ship* e *shore*: efficienza, appunto <sup>(9)</sup>. L'idea è quella di un sistema che mette in comunicazione diretta porti e navi di tutto il mondo e che determini, sulla base della capacità ricettiva del porto, la posizione di tutte le navi in arrivo e partenza da quel porto e le operazioni che vi vengano a svolgere, la rotta, velocità e rotazione più efficiente. Un sistema che, in un futuro non troppo remoto, permetta alle navi di «dialogare» tra di loro e con i porti con cui si interfacciano e determinare un coefficiente di massima produttività/minimo impatto ambientale del sistema nave-porto. L'arrivo delle navi *just-in-time* infatti, adeguando le prestazioni del motore della nave a velocità più efficienti e permettendo un'utilizzazione più efficiente dell'infrastruttura portuale tramite la riduzione dei tempi morti può contribuire in maniera sostanziale <sup>(10)</sup> alla riduzione dell'inquinamento atmosferico in prossimità dell'arrivo.

Tali misure non richiedono una regolamentazione internazionale o regionale ed i benefici commerciali che se ne trarrebbero possono da soli giustificare un cambiamento importante — se non radicale — del *business model* dello *shipping* con benefici alla portata di tutti e che possono essere ottenuti senza eccessive interferenze esterne. I requisiti per un sistema operativo che supporti gli arrivi *just-in-time* sono: (a) un sistema di scambio di informazioni per consentire un'adeguata pianificazione ed esecuzione del viaggio e (b) l'adeguamento delle obbligazioni contrattuali contenute nei contratti di vendita, i *charterparty* e le polizze di carico. Il *Sea Traffic Management Validation Project (STM Validation)* <sup>(11)</sup> ha lavorato per sviluppare

---

<sup>(9)</sup> J. FABER-D. NELISSEN-G. HON-H. WANG-M. TSIMPLIS, *Regulated slow steaming in maritime transport: An assessment of options, costs and benefits*, in CE Delft, Delft, Netherlands, 2012.

<sup>(10)</sup> Vedi, per esempio: H. JOHNSON-L. STYHRE, *Increased energy efficiency in short sea shipping through decreased time in port*, in *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, V. 71, 2015, 167-178.

<sup>(11)</sup> Si veda: <http://stmvalidation.eu>. Il *Sea Traffic Management* è un sistema di razionalizzazione dei traffici marittimi che ha preso spunto dalla gestione del traffico aereo e mira a coordinare le informazioni provenienti da navi, porti, fornitori di servizi e operatori della catena logistica al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e l'impatto ambientale dei trasporti marittimi. Il progetto *STM Validation*, supportato

un sistema basato sulla condivisione volontaria di informazioni tra gli addetti al trasporto e gli attori portuali.

Nell'ambito di questo progetto, e in collaborazione con BIMCO, è stata sviluppata una nuova clausola contrattuale da inserire nei contratti di noleggio a viaggio al fine di consentire l'arrivo *just-in-time* senza pregiudicare la struttura classica di un *voyage charterparty* ma allocando tra le parti rischi, costi e benefici dell'adesione ad un concetto moderno e di decisa ispirazione ambientalista.

3. *Considerazioni commerciali dell'arrivo just-in-time* — L'arrivo *just-in-time* può essere definito come arrivo della nave pronta ad iniziare le operazioni di carico e scarico immediatamente senza necessità di fermarsi in rada ad attendere il proprio turno. In quanto tale, l'arrivo *just-in-time* dipende da una raffinata gestione dell'intera infrastruttura portuale (non solo la banchina), dalla collaborazione del noleggiatore per la disponibilità delle merci o dei sistemi di sgombero, dalla congestione stagionale, dalle condizioni meteorologiche e dagli incidenti della spedizione e potrebbe non corrispondere all'ora di arrivo concordata contrattualmente. Affinché l'arrivo *just-in-time* funzioni in modo coerente nella pratica del commercio internazionale e sia ben coordinato con la struttura contrattuale legata al rapporto di vendita sempre nel *background*, sarà necessario ripensare agli obblighi classici delle parti di tutti i rapporti sottostanti, aggiungendo da un lato la flessibilità ma aumentando dall'altro la possibilità di conflitti interni alla fase esecutiva della consegna marittima.

Per comprendere la complessità sistematica della posa in opera di un sistema di questo tipo, basta pensare al necessario coordinamento temporale tra la nomina della nave nel contratto di vendita FOB, la finestra temporale per la caricazione nella lettera di credito e il *laycan* nel contratto di noleggio, oltre ai contratti con banchina e filiera di caricazione. La coor-

---

dall'Unione Europea e concluso nel giugno del 2019, è nato per sperimentare in concreto il concetto di *Sea Traffic Management*, già in precedenza promosso attraverso i programmi Monalisa e Monalisa 2.0. Il sistema si basa su una infrastruttura digitale standard che, attraverso la condivisione delle informazioni provenienti dagli operatori, permette di utilizzare meglio le navi con l'ottimizzazione delle rotte e la riduzione dei tempi di attesa nei porti. Sui vantaggi del sistema STM per gli operatori marittimi si veda M. LIND-M. HAGG-U. SIWE-S. HARALDSON, *Sea Traffic Management — beneficial for all maritime stakeholders*, in *Transportation research procedia* 2016, [https://www.researchgate.net/publication/304529816\\_Sea\\_Traffic\\_ManagementBeneficial\\_for\\_all\\_Maritime\\_Stakeholders](https://www.researchgate.net/publication/304529816_Sea_Traffic_ManagementBeneficial_for_all_Maritime_Stakeholders).

dinazione dei contratti e — soprattutto — degli interessi sottostanti non è certo semplice. Ma anche dal limitato punto di vista del solo contratto di noleggio a viaggio è necessario riconsiderare una serie di clausole specifiche, tutte aventi a che fare con rotta nautica e tempistiche dell'esecuzione del contratto: si pensi innanzitutto al *laycan* che necessiterà di un sistema di ricalcolo automatico che permetta la maggiore flessibilità necessaria per l'arrivo *just-in-time* nel porto di caricazione. Si pensi ancora alle clausole di stallie e controstallie, tradizionalmente considerate una ripartizione contrattuale dei rischi di ritardo nelle operazioni di carico e scarico e che assicurano la redditività dell'impresa-nave in caso di inefficienze nelle operazioni: anch'esse necessiteranno di modifiche strutturali per riconoscere la perdita di tempo e incasso per l'armatore con i benefici dati dall'incremento nell'efficienza del carburante e rispettiva riduzione di emissioni raggiunti.

Le numerose clausole che attribuiscono i rischi di ritardo in attesa di banchina, ormeggio, carico e scarico, quali AAAA <sup>(12)</sup>, SPSB <sup>(13)</sup>, WIPON/WIBON <sup>(14)</sup>, NAABSA <sup>(15)</sup>, per citarne solo alcune, saranno sempre meno importanti, mentre dovranno essere sviluppate clausole che consentano deviazioni — anche geografiche — allo scopo di ottimizzare il tempo di arrivo nell'ottica di funzione nave/porto, la condivisione dei benefici di un consumo ridotto di carburante e qualsiasi potenziale beneficio finanziario ottenuto riducendo le emissioni di gas serra. È improbabile che tutti questi problemi vengano risolti allo stesso modo per tutti i tipi di noleggio; però la nuova clausola «*BIMCO STM Clause for Voyage Charterparties*» traccia le linee essenziali della ripartizione rischi/benefici e affronta le difficoltà più ovvie per consentire l'adozione del sistema STM o quantomeno fornire un canovaccio per intavolare una discussione coerente e informata per la stesura di una clausola *ad hoc*.

4. *La clausola STM: l'individuazione di problematiche contrattuali ed i modelli seguiti per le soluzioni proposte* — Il gruppo di lavoro formato per la stesura della clausola STM si è ispirato alla ben nota *Virtual Arrival Clause*

---

<sup>(12)</sup> *Always Accessible Always Available.*

<sup>(13)</sup> *Safe Port Safe Berth.*

<sup>(14)</sup> *Whether In Port Or Not/Whether in Berth Or Not.*

<sup>(15)</sup> *Not Always Afloat But Safely Aground.*

del BIMCO <sup>(16)</sup> migliorata e modificata per riflettere adeguatamente la visione del progetto STM.

La struttura e il lessico della clausola sembreranno familiari a coloro che hanno dimestichezza con altri formulari BIMCO e riconosceranno immediatamente l'intenzione di consentire a noleggiatori e armatori che optano per un sistema STM di farlo senza eccessive interferenze con altri diritti e obblighi previsti dalle versioni tradizionali dei *charterparty* in uso corrente nella pratica del commercio internazionale. Il testo definitivo della clausola è il seguente:

*(a) The Owners and Charterers shall use their best endeavours to obtain and share information regarding the Vessel's Arrival Time, this shall include, but not be limited to, information from, or required by, an applicable STM system. For the purpose of this Clause, "Arrival Time" means the time of arrival at the place advised by the STM system.*

*(b) Notwithstanding any other clause in this Charter Party, the Charterers shall be entitled to request the Owners in writing to adjust the Vessel's speed to meet the Arrival Time, always subject to the Owners' consent which shall not be unreasonably withheld and, in the case of an approach voyage, subject to agreeing an amended cancelling date. The Charterers shall not be entitled to request an adjustment of speed that exceeds the Vessel's speed as set out in the Charter Party.*

*(c) Any extra time used on a sea voyage as a direct consequence of the Vessel adjusting speed pursuant to the Charterers' request shall be compensated by the Charterers to the Owners at a rate equal to ... % of the demurrage rate (if left blank then fifty per cent (50%) shall apply).*

*(d) The amount of extra time used shall be agreed by the parties, and compensation under Subclause (c) above shall be payable by the Charterers to the Owners, prior to completion of final discharge. Failing such agreement, the amount of extra time used shall be determined by ..... ("the Expert"), who shall act as an expert and not as an arbitrator and whose decision shall be final and binding upon the parties. Such Expert shall reach a determination, using such data and evidence as deemed appropriate, and which the par-*

---

<sup>(16)</sup> Si veda il sito su [www.bimco.org/clauses](http://www.bimco.org/clauses). La *Virtual arrival clause* opera in caso vi sia notizia di una indisponibilità del porto che deve accogliere il carico al tempo previsto dal contratto, e prevede un accordo tra *owner* e *charterer* avente ad oggetto la riduzione della velocità della nave al fine di far coincidere il momento di arrivo con la possibilità di sbarcare le merci. È previsto che i risparmi ottenuti grazie al minore consumo di carburante siano ripartiti tra le parti. La procedura di applicazione della clausola presuppone il consenso dei contraenti alla condivisione delle informazioni sulle prestazioni della nave e, in mancanza di accordo, sull'eventuale intervento di esperti terzi che le possano accertare.

ties are required to provide, within 30 days of completion of discharge. Payment shall be made by the Charterers immediately on receipt of the Expert's determination. The costs of such Expert shall be shared equally by the parties.

(e) Where the Vessel proceeds at a speed adjusted in accordance with Sub-clause (b) this shall constitute compliance with, and there shall be no breach of, any obligation as to despatch and shall not constitute a deviation.

(f) The Charterers shall ensure that the terms of the bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage issued by or on behalf of the Owners provide that compliance by Owners with this Clause does not constitute a breach of the contract of carriage. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences and liabilities that may arise from bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage being issued as presented to the extent that the terms of such bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage impose or result in the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners under this Clause.

(g) The Owners and Charterers shall give due consideration to environmental factors, including emission reductions, when determining the reasonableness of any orders given under this Clause.

Il punto di partenza per un'analisi adeguata e un'interpretazione corretta della Clausola STM è il contesto che le è proprio: la ricerca di un equilibrio tra (a) l'esigenza del settore di ottimizzare la catena di distribuzione globale in termini di costi ed efficienza energetica e (b) la giusta ed equa distribuzione dei costi/benefici dell'evoluzione scientifico/nautica apportata dal progetto. In questo contesto, diventa immediatamente evidente che il limite più ovvio della clausola è relativo al suo valore esclusivamente contrattuale: può riguardare solo l'allocazione di alcuni degli effetti propri del concetto STM, quelli tra *owner* e *charterer* che si impegnano attivamente al cambiamento. Tuttavia, alcune delle disposizioni della clausola rivelano un sostegno più profondo e se vogliamo più significativo della filosofia del concetto STM e — più specificamente — del concetto *just-in-time* in particolare per quanto riguarda i benefici ambientali che la sua adozione è volta a comportare.

La Clausola presenta tre componenti fondamentali: (i) un obbligo contrattuale di ottenere e condividere informazioni sulla base delle quali il sistema STM in uso può determinare il tempo di arrivo più efficiente per il sistema nave/porto (*the Vessel's Arrival Time* o VAT) <sup>(17)</sup>; (ii) un sistema con-

---

<sup>(17)</sup> BIMCO Sea Traffic Management (STM) Clause for Voyage Charter Parties, sotto-clausola (a).



trattuale per una ripartizione equa e flessibile dei costi, benefici e rischi nascenti dal rispetto del VAT <sup>(18)</sup>; e (iii) una importantissima ed innovativa dichiarazione di intenti ambientalistici <sup>(19)</sup>.

La sotto-clausola (a) è intenzionalmente vaga e non particolarmente onerosa in quanto impone un mero dovere di «*best endeavour*» per condividere non specificate informazioni relative al VAT. Naturalmente la vera portata di quest'obbligo dipenderà dal sistema STM che le parti hanno concordato di utilizzare e dal livello di sofisticazione e accuratezza delle informazioni richieste dal *software* di riferimento. Il porto (o i porti) di carico, scarico, rotazione e percorso saranno probabilmente il minimo indispensabile per permettere al sistema un calcolo accurato del VAT così come informazioni relative alla distribuzione del carico, velocità/consumo/prestazioni e il tipo di carburante utilizzato. Nel corso del progetto tuttavia si è discussa anche la possibilità di far confluire a sistema informazioni relative al bunker e altri lubrificanti di cui serve approvvigionarsi, ingredienti per le cucine, pezzi di ricambio e la possibilità di arricchire il menù dei prodotti ed i servizi disponibili col tempo e la diffusione del sistema. Il punto dell'obbligazione di condivisione è, tuttavia, che le parti hanno scelto di contribuire all'efficienza della comunità marittima e questo obiettivo comune può essere raggiunto solo se entrambe sono disposte ad adoperarsi con onestà ed impegno alla causa.

Le sotto-clausole (b)-(f) seguono pedissequamente il funzionamento della già nota *Virtual Arrival Clause* di BIMCO e il loro scopo principale è quello di garantire che, seguendo il sistema STM concordato, l'*owner* non violi gli altri termini del *charterparty* e/o — soprattutto — dei documenti di trasporto rilasciati per il viaggio in questione. Vale la pena notare che la somiglianza con la *Virtual Arrival Clause*, pur avendo il vantaggio di percorrere una strada battuta, porta con sé alcuni dei problemi sperimentati nel contesto del *virtual arrival*, ad esempio le difficoltà pratiche causate dalla necessità di pagare le controstallie virtuali previsto dalla sotto-clausola (d) prima che la scaricazione sia completata in cambio di quello che è in effetti un *lien* su una quantità di carico sempre decrescente. La quantificazione e il pagamento delle «controstallie virtuali» contemporaneamente alla fattura per le controstallie ordinarie sarebbero stati significativamente più pratici, non essendoci alcuna necessità di garanzia ulteriore o diversa da quelle già prestate per il pagamento delle controstallie ordinarie.

---

<sup>(18)</sup> *Ibid*, sotto-clausole (b-f).

<sup>(19)</sup> *Ibid*, sotto-clausola (g).

5. *Processo decisionale e impatti ambientali* — Forse l'aspetto più dirompente, innovativo e allo stesso tempo stimolante della Clausola STM è la possibilità lasciata alle parti di valutare fattori ambientali al momento di decidere se eseguire o meno un ordine impartito dal sistema <sup>(20)</sup>.

La clausola non specifica quali siano i fattori ambientali da prendere in considerazione, né il modo esatto in cui debbano essere ponderati. Nel contesto in cui opera questa clausola, sembra che solo i fattori ambientali relativi al viaggio in questione possano essere oggetto di considerazione specifica e che fattori ambientali esterni quali, ad esempio, l'efficienza globale delle emissioni dei porti o le conseguenze nelle prestazioni ambientali dei viaggi futuri non possono essere tenuti in considerazione. Diversa forse sarebbe la rilevanza di questi fattori se norme generali o impegni negoziali, compresi vincoli associativi derivanti dall'appartenenza a organizzazioni che promuovono al loro interno una politica proattiva di lotta all'inquinamento, imponessero alla parte il raggiungimento di un obiettivo di tutela ambientale e il singolo contratto di trasporto diventasse strumento per il conseguirlo <sup>(21)</sup>.

Un'altra distinzione che potrebbe essere evidenziata riguarda i fattori ambientali regolamentati e quelli non regolamentati. L'interpretazione testuale della clausola, volutamente ampia e generica in proposito, non sembra giustificare tale distinzione e che ogni fattore ambientale possa essere considerato degno di considerazione nella formazione del giudizio di ragionevolezza. Questo vuol dire che accanto a emissioni di gas serra, inquinamento atmosferico e scambi di acqua di zavorra, tutte regolamentate a livello internazionale, possano essere considerati raccomandazioni e regimi vo-

---

<sup>(20)</sup> *Ibid*, sotto-clausola (g).

<sup>(21)</sup> In effetti già la *Virtual arrival* può essere considerata, al di là di uno sporadico rimedio per un contingente ritardo delle strutture che devono ricevere il carico, uno strumento indirizzato in modo sistematico alla riduzione delle emissioni di gas inquinanti. L'introduzione di questa clausola nei contratti di trasporto (con un ragionamento che può essere esteso alla nuova STM) era stata infatti individuata come mezzo per l'adempimento dall'obbligo, stabilito dalla Marpol, della realizzazione dello *Ship Energy Efficiency Management Plan*, un documento che indica gli sforzi tesi alla razionalizzazione dell'uso della nave e del consumo di carburanti in funzione di tutela dell'ambiente e della qualità dell'atmosfera. L'adozione del SEEMP, insieme all'EEDI (*Energy Efficiency Design Index*), che impone di adeguare la progettazione delle navi a determinati standard di efficienza, è stata suggerita dal 62° meeting del *Maritime Environment Protection Committee* (MEPC) dell'IMO ed è entrata in vigore con la modifica dell'annesso VI della Marpol dal 1° gennaio 2013. Sul punto si veda INTERTANKO, *Virtual Arrival: Optimising Voyage Management and Reducing Vessel Emissions - an Emissions Management Framework*, disponibile sul sito <https://www.ocimf.org/media/115960/Virtual-Arrival.pdf>.

lontari, come ad esempio il rallentamento volontario per la protezione dei mammiferi marini o la riduzione dell'inquinamento atmosferico locale. Ad esempio, la richiesta di procedere a velocità più elevata per raggiungere il porto entro la VAT può essere rifiutata se porta ad emissioni significativamente più elevate o ad un incremento del rischio di collisione con mammiferi marini in una zona determinata. Sebbene la formulazione della clausola non dia in alcun modo priorità ai fattori ambientali rispetto agli aspetti meramente commerciali, riconosce comunque che le norme sociali della protezione ambientale e dello sviluppo sostenibile non sono solo una questione di regimi normativi in senso stretto ma una questione da prendere in considerazione nel processo decisionale di natura commerciale. Ed è questo forse l'aspetto più innovativo della clausola: l'introduzione nel contratto della nozione secondo cui decisioni commerciali possono essere prese con riguardo all'impatto ambientale delle operazioni coinvolte. Un *first* per una clausola BIMCO

Quest'ultima parte della Clausola STM apre pertanto la via alle compagnie di navigazione, portuali e di logistica per lo sviluppo di un proprio profilo ambientale da utilizzare sul mercato come valore aggiunto dato dalle loro credenziali ambientali. In altre parole, permette lo sviluppo del concetto di *good citizenship* ambientale nel mercato dello *shipping* e dei trasporti.

Né questo è un aspetto che rileva solo sul piano del volontario adempimento di regole non giuridiche e di strategie di *marketing*. L'inserimento di clausole indirizzate alla salvaguardia dell'ambiente nei contratti di trasporto può porsi come mezzo di realizzazione di strategie gestionali ispirate da valori non (solo) imprenditoriali e pertanto concorre inevitabilmente alla valutazione dell'impresa sul versante della sua responsabilità sociale. Il tema va assumendo un rilievo che non è più esclusivamente etico, in quanto comportamenti prima valutabili solo attraverso l'approvazione del consumatore o dell'utente, acquistano, almeno in alcuni casi, il rango di obblighi prescritti dall'ordinamento <sup>(22)</sup>.

---

(22) La legge impone alle imprese di rendere pubbliche le conseguenze delle proprie attività economiche, affinché, attraverso obblighi di trasparenza, sia incentivato il perseguimento di finalità sociali: N. RONDINONE, *Interesse sociale verso interesse «sociale» nei modelli organizzativi di gruppo presupposti dal d.lgs. n. 254/2016*, in *Rivista delle società* 2019, 360 ss. Questo pare essere il percorso intrapreso dall'art. 19-bis della direttiva 2013/34/UE del 26 ottobre 2013 (sul punto modificata dalla direttiva 2014/95/UE del 2 ottobre 2014), che stabilisce l'obbligo per i soggetti economici di più grandi dimensioni di pubblicare, nella relazione sulla gestione dell'impresa, anche informazioni di carattere non finanziario, quali, tra le altre, quelle relative alla politica aziendale di tutela dell'ambiente, specificando i comportamenti perseguiti, l'anda-

6. *Ragionevolezza, tutela ambientale e dinamiche contrattuali* — Benché, come accennato, la limitazione delle emissioni nocive possa in molti casi ricondursi all'interno di un determinato perimetro normativo e gli interessi commerciali dei contraenti siano primariamente considerati dal contratto, ci si può ulteriormente chiedere se gli ambiziosi traguardi che si pone il contenuto dalla clausola possano essere perseguiti fino in fondo con l'affidarne la realizzazione alla ragionevolezza del comportamento delle parti <sup>(23)</sup>. Occorre, cioè, valutare il significato contrattuale del vaglio di ragionevolezza al quale è subordinato il consenso o il rifiuto dell'*owner* alla modifica della velocità della nave e come possa incidere sulle obbligazioni del *charterparty*.

In sostanza, il contenuto della clausola, come già nella versione che non conosceva il sistema STM, attribuisce a una parte uno *ius variandi* rispetto all'esecuzione del trasporto, i cui confini sono stabiliti dall'indefinito parametro di una formula generale che nulla dice in concreto circa contenuti e le modalità del suo esercizio. La combinazione dei paragrafi della regola negoziale oppone in modo speculare la ragionevolezza delle richieste del *charterer* e l'eventuale irragionevolezza del rifiuto di ottemperarvi, ma, sotto il profilo probatorio, dalla formulazione della disposizione si evince come sia compito dell'*owner* dimostrare che il rifiuto di eseguire l'ordine del *charterer* è *reasonable* (o, il che all'effetto sembra identico, sono irragionevoli le istruzioni da questi ricevute).

Si discute alquanto sul significato della ragionevolezza che viene spesso richiamata nei contratti di *common law* e che, non poche volte assimilata alla buona fede, comincia a trovare riscontro negoziale anche nel nostro sistema.

Quanto alla struttura del contratto che, tra gli altri adempimenti, prescrive alle parti comportamenti ragionevoli, non pare che ci sia una grande differenza tra il diritto anglosassone e quello continentale. Nel primo, si osserva in dottrina, la *reasonableness* entra nel disegno negoziale secondo la vo-

---

mento dell'impresa, i rischi e i risultati ottenuti. Le informazioni relative alle emissioni inquinanti e di gas serra sono contemplate in dettaglio dal legislatore italiano nell'art. 3, comma 2, lett. b, del d.lg. 30 dicembre 2016 n. 254, di attuazione della direttive predette.

<sup>(23)</sup> Sulla effettiva efficacia del SEEMP nell'ottenere gli auspicati (dall'IMO) livelli di riduzione della CO<sub>2</sub>, in comparazione con altri strumenti che prevedono l'adozione di una pianificazione, quali la disciplina ISO 5001 e l'*International Safety Management Code*, si veda in senso critico, H. JOHNSON-M. JOHANSSON-K. ANDERSSON-B. SÖDAHL, *Will the ship energy efficiency management plan reduce CO<sub>2</sub> emissions? A comparison with ISO 50001 and the ISM code*, in *Maritime Policy and Management* 2013, 177 ss.

lontà dei contraenti e la sua efficacia si coglie già con pienezza nella regola che discende dalla fattispecie, mentre nel contratto di «diritto civile» si manifesta uno schema da cui sorge un diritto soggettivo, il cui esercizio, potenzialmente illimitato, deve essere ulteriormente valutato secondo canoni di comportamento introdotti dal concetto autonomo di ragionevolezza. All'atto pratico, pare che la maggiore analiticità del contratto continentale non si traduca in una migliore precisione della regola e del significato da attribuirsi in concreto al test di ragionevolezza, essendo insita in questa come in tutte le clausole generali una formulazione necessariamente generica <sup>(24)</sup>.

Una differenza può, al contrario, forse manifestarsi rispetto alla funzione svolta dalla clausola rispetto all'attuazione del programma negoziale, perché la ragionevolezza può essere considerata un criterio di misura dell'adempimento delle obbligazioni contrattuali, oppure, alternativamente, può svolgere il compito di mantenere in equilibrio il rapporto negoziale quando una parte è legittimata a esercitare su di esso un potere autoritativo, svolgendo, come si sostiene, un ruolo assimilabile a quello dell'equità e della buona fede <sup>(25)</sup>.

Nella giurisprudenza sull'adempimento del contratto di *common law*, invece, la posizione dell'obbligato sembra più tutelata, in quanto questi deve solo provare la ragionevolezza del suo agire, senza che debba dimostrare di avere un giustificato motivo, né debba bilanciare i propri interessi con quelli della controparte <sup>(26)</sup>.

Con un riguardo all'applicazione della clausola STM, l'esercizio della pretesa di modificare le prestazioni della nave potrà essere valutata positivamente se non pregiudica l'assetto complessivo degli obiettivi commerciali dell'*owner*, ma ritornando alla novità della protezione ambientale, occorre ammettere che il formulario della BIMCO consente di dedurre in contratto e di rendere effettivo col criterio della ragionevolezza un interesse estraneo alle tradizionali obbligazioni del trasporto.

In realtà, anche quest'ultima affermazione deve essere temperata, se si considera che un *charterparty* sostenibile dal punto di vista ambientale può diventare strumento di adempimento di nuovi obblighi giuridici quali, come accennato, quelli prescritti per la responsabilità sociale dell'impresa

---

<sup>(24)</sup> S. PATTI, *Ragionevolezza*, in *Dig. priv.* 2014, *Agg.*, 522 ss. In generale sull'argomento anche A. RICCI, *Il criterio della ragionevolezza nel diritto privato*, Padova, 2007. P. DELEBECQUE, *Flexibility, foreseeability, reasonableness in shipping contract: the civil law approach*, in *Dir. mar.* 2013, 281 ss.

<sup>(25)</sup> S. TROIANO, *Ragionevolezza*, in *Enc. dir.*, *Annali VI*, 2013, 779.

<sup>(26)</sup> *Porton Capital Technology Funds v 3M UK Holdings Ltd.*

nautica e quelli diretti alla realizzazione del piano di efficienza energetica della nave.

Forse allora occorre apprezzare la visione in qualche modo più avanzata del contesto che si viene a delineare per i *charterparties* attraverso l'adesione al sistema STM o analogo. La clausola sembra infatti concordare con altre innovazioni tecnologiche che dirigono l'attività di trasporto marittimo verso l'automazione, cosicché anche la conclusione e l'esecuzione del contratto presentano nuove modalità.

Basta in questo senso considerare la possibilità che il flusso di traffici marittimi sia gestito attraverso la stipulazione di *smart contracts*, i cui automatismi non potranno prescindere da un efficiente controllo dei tempi della navigazione e dove la valutazione della ragionevolezza delle scelte della nave e degli interessati al carico sarà presumibilmente determinata da elementi predefiniti dal *software* <sup>(27)</sup>. Vero è che c'è chi ravvisa in questi tipi di negozi una difficoltà tale da renderli inammissibili nella pratica, quando vi devono essere introdotte formule non determinate o comportamenti umani, quali la buona fede o, appunto, la ragionevolezza, ma non è difficile immaginare che, nel programma informatico di esecuzione, possa essere identificata e descritta una gamma di situazioni la cui realizzazione soddisfi anche il contenuto di una clausola generale <sup>(28)</sup>.

7. *Conclusioni* — L'adozione da parte di BIMCO della *STM-Clause* rappresenta un primo passo nello sviluppo di opzioni contrattuali verso la navigazione sostenibile, che possono portare a riduzioni rapide e significative delle emissioni di gas serra, alla riduzione dell'inquinamento atmosferico e

---

<sup>(27)</sup> Negli *smart contracts* la stipulazione e l'esecuzione del contratto sono affidati a protocolli informatici che reagiscono in modo predefinito a determinati impulsi esterni (per esempio, per rimanere in ambito marittimo, l'arrivo della nave in porto, la variazione del prezzo del carburante, ecc.). In questo momento si vuole accogliere una nozione di *smart contract* in cui lo svolgimento della vicenda contrattuale, regolata da un programma informatico, è preventivamente definita da un accordo delle parti sui contenuti e sugli sviluppi automatici del programma. Per il rapporto tra *smart contracts* e la fattispecie del contratto si veda S. CRISCI, *Intelligenza artificiale ed etica dell'algoritmo*, in *Foro amm.* 2018, 1787 ss.; M. GIULIANO, *La blockchain e gli smart contracts nell'innovazione del diritto del terzo millennio*, in *Diritto dell'informazione e dell'informatica* 2018, 989 ss.; E. GABRIELLI, *La nozione di contratto e la sua funzione. Appunti sulla prospettiva di una nuova definizione di contratto*, in *Giust. civ.* 2019, 299 ss.

<sup>(28)</sup> J. FELIU REY, *Smart Contract: concepto, ecosistema y principales cuestiones de derecho privado*, in *La ley mercantil* 2018, 15.

allo sviluppo di profili aziendali competitivi basati su principi di sostenibilità e *good citizenship* ambientale. La clausola potrà essere inserita nei contratti di noleggio a viaggio per navi che intendano operare con l'ausilio di un sistema STM come concepito nel *STM-Validation Project* ma non vi sono ostacoli concettuali per l'adozione della clausola per consentire l'uso di sistemi di gestione del traffico diversi. La clausola STM offre ad armatori e noleggiatori la possibilità di contribuire al processo di riduzione delle emissioni di gas serra, a prescindere dalle lunghe e complesse procedure di regolamentazione internazionale. Tale azione creerà anche incentivi finanziari nell'ambito di un sistema di scambio di emissioni di gas serra a livello regionale.

Forse la maggiore difficoltà nell'uso della clausola e del sistema STM in generale è il cambiamento comportamentale che l'utilizzazione del sistema dovrà comportare e l'impatto che una simile clausola può avere sul contratto di vendita sottostante. Il *voyage charterer*, ed in particolare quello che opera sul mercato spot, è solitamente un venditore o acquirente FOB, CIF o DES<sup>(29)</sup>. Nel diritto inglese — frequentemente usato anche tra parti che con l'Inghilterra non hanno nulla a che vedere — il venditore FOB e CIF deve caricare le merci vendute a bordo della nave entro la fine della finestra temporale concordata per la consegna<sup>(30)</sup>. La mancata caricazione nel termine previsto costituisce grave inadempimento e permette all'acquirente di risolvere il contratto<sup>(31)</sup>. La presenza della nave al porto di caricazione in tempo utile per la caricazione è quindi requisito fondamentale e condizione necessaria per il venditore, indipendentemente dal fatto che stia noleggiando la nave o meno. La situazione è diversa per un venditore DES, per il quale la nave deve essere pronta a scaricare il carico nel luogo di scaricazione concordato entro la fine del termine di consegna<sup>(32)</sup>. Dal momento che anche questa è un termine essenziale (*condition*) del contratto di vendita, un ritardo nei tempi d'arrivo della nave potrebbe portare al rifiuto da parte del compratore di ricevere il carico.

---

<sup>(29)</sup> Vedi in generale F. LORENZON, *CIF and FOB Contracts*, VI ed., London, 2017; per la posizione generale ai sensi dei contratti *Delivered Ex Ship*, vedi *Incoterms* ® 2000, *DES terms*.

<sup>(30)</sup> Vedi *Incoterms* ® 2020 *Rules, CIF and FOB*, A3.

<sup>(31)</sup> *Sale of Goods Act* 1979, s. 13.

<sup>(32)</sup> *DES Incoterms* ® 2000, A3. Occorre rimarcare che *Incoterms* ® 2020 *Rules* non contengono le condizioni DES sostituite dalle condizioni DAT o DAP, vedi *Incoterms* ® 2020, *ICC Rules for the use of domestic and international trade terms*, ICC Publication n. 723E, Paris, 2019.

La disponibilità della nave al porto di caricazione non è l'unico elemento della prestazione: anche il carico deve essere disponibile e pronto per l'imbarco e ciò dipende dalle prestazioni di un fornitore a monte della filiera. A loro volta, il credito documentario predisposto a pagamento del prezzo è soggetto a chiare linee temporali concomitanti ai termini di consegna previsti nel contratto di vendita <sup>(33)</sup>.

Inoltre, mentre un acquirente/noleggiatore FOB può avere urgentemente bisogno di ricevere il carico per il suo stabilimento o la sua attività, un venditore CIF non ha nessun interesse ad accelerare il viaggio se non per l'interesse indiretto a ridurre le controspese al porto di destino, per le quali avrà comunque un diritto contrattuale di indennità o ricorso avverso l'acquirente. Al contrario, un venditore/noleggiatore DES dovrà mettere al primo posto l'arrivo tempestivo della nave, al fine di ridurre il rischio di ritardi nella consegna.

Mentre la clausola STM si occupa del *charterparty*, il suo funzionamento sarà necessariamente limitato quando l'esecuzione del contratto di vendita e la lettera di credito saranno concordate dal sistema. Razionalizzare l'intero *business model* di modo che ci sia integrazione e flessibilità per consentire l'esecuzione del contratto con minimo impatto ambientale costituisce la sfida più importante per facilitare l'ottimizzazione della catena di trasporto e ridurre le emissioni di gas serra entro il quadro temporale adottato nell'Accordo di Parigi del 2015. Carburanti più puliti e motori più efficienti svolgeranno naturalmente il ruolo più importante nella riduzione delle emissioni di gas serra dalle navi. Gli 11 anni rimasti fino al 2030 corrispondono a circa la metà della vita di una nave. È improbabile che i risultati necessari possano essere raggiunti dall'innovazione tecnologica, poiché ciò richiederebbe un enorme investimento strutturale. La pressione da parte dei consumatori per merci trasportate con minimo impatto ambientale, l'intervento volontario di un'industria molto competitiva e l'emergere di nuovi *business models* potrebbero tuttavia acconsentire al settore di raggiungere gli obiettivi del 2030 e intraprendere una via di sviluppo verso un futuro più sostenibile.

---

<sup>(33)</sup> E ciò è particolarmente importante dal momento che, secondo il *common law*, l'obbligo di provvedere a sottoscrivere una lettera di credito è considerata *condition precedent* all'obbligo di consegnare la merce: *Trans Trust SPRL v. Danubian Trading Co.* [1952] 2 QB 297.



## fatti e misfatti

**Emergenza sanitaria, vuoti d'aria e pie illusioni** — Il sito dell'associazione Altroconsumo riporta decine di reclami di utenti esasperati dalla scarsa predisposizione, ma è un eufemismo, della compagnia aerea Blue Panorama ad interloquire con i propri clienti a seguito delle numerose cancellazioni determinate dall'emergenza sanitaria. Oltre a quelle provocate direttamente dai provvedimenti di chiusura, si denunciano molte altre soppressioni di voli programmati, dovute presumibilmente alla del tutto comprensibile difficoltà dei vettori di fare previsioni a breve termine sulla possibilità di spostamenti da e verso l'estero.

Qualcuno lamenta che l'apposito numero di telefono squilla desolatamente a vuoto. Qualcun altro che le mail rimangono senza risposta. Non manca chi, pur essendo riuscito a contattare il vettore, si è visto rifiutare il rimborso a favore di un buono da utilizzare entro l'anno.

Invitato a valutare la possibilità di dedicare alla questione un apposito misfatto, il vostro cronista emetteva un sospiro di sollievo. Al di là della causa specifica degli inconvenienti, pensava infatti ingenuamente, nulla di particolarmente nuovo sul fronte dei trasporti aerei del mondo occidentale.

Da tempo si segnala infatti che uno dei punti di maggiore debolezza del reg. (CE) 11 febbraio 2004 n. 261 è proprio quello della mancata previsione di tempi assolutamente stringenti per rispondere alle richieste di chi sia rimasto a terra. È vero che in caso di cancellazione del volo l'art. 8 impone alle compagnie aeree di procedere al rimborso entro sette giorni. Non c'è invece un termine preciso per il pagamento della compensazione pecuniaria di cui all'art. 7, il che agevola le strategie dilatorie delle compagnie aeree.

È vero anche che il legislatore italiano, in applicazione delle previsioni dello stesso regolamento, col d.lg. 27 gennaio 2006 n. 69 ha designato l'ENAC come organismo interno responsabile per l'applicazione delle sue norme, attribuendogli competenza anche in ordine ad eventuali sanzioni per la mancata o tardiva risposta alle richieste dei passeggeri insoddisfatti.

Per quanto particolarmente afflittive, però, queste ultime non incidono sul rapporto fra compagnia aerea e utenti, facendo perdere a quest'ultimi parte dell'interesse a promuovere un formale reclamo.

Cosa sarà mai, continuava a pensare il vostro. Occorrerà ancora una volta stigmatizzare i ritardi, ribadendo la necessità di individuare più sicuri e

rapidi canali di comunicazione con i clienti. Qualche cenno più corrosivo sarebbe stato probabilmente dedicato al disconoscimento della libertà di scegliere il rimborso, uno dei veri capisaldi della tutela comunitaria del passeggero aereo in caso di soppressione del volo.

Sarebbe tuttavia bastato un minimo di approfondimento per far evaporare ogni sicumera, insieme alla convinzione di poter portare a casa il risultato con uno sforzo minimo.

Emergeva infatti che, in occasione del Consiglio europeo dei Ministri dei trasporti dell'Unione del 29 aprile 2020, 12 paesi comunitari avevano presentato alla Commissione una lettera per suggerire, di fronte all'emergenza, alcune temporanee deroghe ai diritti riconosciuti dal reg. (CE) n. 261/2004. In particolare a quello che riconosce, in caso di cancellazione del volo, assoluta libertà di scelta fra il rimborso e la fruizione del trasporto in altra data.

Senza dubbio stiamo parlando di uno dei settori più colpiti dalla riduzione della libertà di circolazione. È vero che in molti casi la crisi era già in atto e che nel passato non si sono lesinati interventi di sostegno utilizzando, e talvolta forzando, gli strumenti consentiti dall'ordinamento.

Non è tuttavia il caso di aprioristiche preclusioni nei confronti dei *voucher* obbligatori, almeno se concepiti come risposta temporanea ad una situazione eccezionale. Gli operatori potrebbero infatti trattenere le poche risorse ancora presenti in cassa e si incoraggierebbero i cittadini a riprendere ad usare l'aeromobile.

L'Italia non ha però firmato quella lettera. Non perché abbia ritenuto inaccettabile arretrare rispetto ad un sistema così consolidato, ma soltanto perché aveva già provveduto in autonomia. Del tutto illegittimamente.

Qualche giorno prima infatti, il Parlamento, chiamato a convertire in legge il d.l. 17 marzo 2020 n. 18, il cosiddetto decreto Cura Italia, aveva inserito nel testo originario del provvedimento una nuova norma sulla sorte dei contratti turistici e dei trasporti non eseguiti, direttamente o indirettamente, a causa dell'emergenza. Concepito con la lodevole intenzione di salvaguardare gli imprenditori che avessero ottenuto pagamenti anticipati di prestazioni divenute poi non eseguibili, il nuovo art. 88 *bis* si è tuttavia spinto troppo oltre.

Ha infatti riconosciuto alle compagnie aeree il diritto di emettere un *voucher* che sostituisce il rimborso senza che il destinatario possa in qualche modo opporsi. E ciò non solo per i voli cancellati a causa della chiusura delle regioni di partenza o di destinazione, oppure per quelli di cui non si sia potuto usufruire a causa di quarantena, obbligatoria o volontaria. Ma anche per tutti quelli *instaurati con effetto* dall'11 marzo al 30 settembre 2020, *quando la prestazione non sia stata resa a causa degli effetti derivanti dallo stato di emergenza*.

La lettura delle parti della norma riportate in corsivo riusciva a produrre, nel nostro povero cronista, non solo la convinzione che l'incarico non sarebbe stato così semplice, ma soprattutto quel senso di spaesamento e vertigine, un vero vuoto d'aria, che neppure lunghi mesi di confinamento in casa, e soprattutto di chiusura delle scuole dell'obbligo, erano riusciti a provocare.

Anche a voler tralasciare la formula *instaurati con effetto*, che meriterebbe un apposito ed ulteriore misfatto, il legislatore italiano non ha fatto altro che sospendere unilateralmente l'applicazione di una norma del reg. (CE) n. 261/2004, trovando una scorciatoia per realizzare quello stesso obiettivo che, solo dopo qualche giorno, alcuni paesi comunitari avrebbero proposto seguendo i normali canali della politica comunitaria.

Una deroga forse giustificata della situazione in atto ma che, proprio per lo strumento utilizzato, si rivelerà ben presto inefficace, se non addirittura controproducente. Per qualche mese, infatti, le compagnie aeree potranno tenere in cassa quelle preziose risorse, ma difficilmente resisteranno alle pretese di chi, rimasto a terra, chiederà di beneficiare di regole assolutamente vincolanti per tutti, anche per gli Stati.

A questo punto, forse disilluso ma certamente meno ingenuo, il vostro cronista dovrà riconoscere che sì, solo una parte degli atteggiamenti denunciati dai passeggeri del vettore Blue Panorama devono considerarsi abusivi, almeno alla luce del singolare diritto interno italiano.

Il senso di vertigine è stato in parte attenuato dalla notizia, comparsa sul sito del quotidiano La Repubblica il 2 luglio, dell'avvio da parte della Commissione europea della procedura di infrazione contro l'Italia per la violazione della normativa comunitaria sulla tutela del passeggero aereo in caso di cancellazione del volo.

Anche per questo il Parlamento, con la l. 17 luglio 2020, n. 77, ha parzialmente modificato la norma in esame. Il termine di validità dei *voucher* è stato portato a 18 mesi e al passeggero è stato riconosciuto in via generale il rimborso di quanto pagato in caso di mancata fruizione del buono nel termine suddetto.

Un'altra pia illusione però. Infatti, forse per evitare al vostro cronista di dover riscrivere completamente questo Misfatto a pochi giorni dalla sua pubblicazione, il legislatore ha anche confermato, almeno per i voli soppressi a causa dell'emergenza sanitaria fino al 31 luglio 2020, il diritto delle compagnie aeree di trattenere unilateralmente il prezzo del trasporto, quantomeno fino alla scadenza del *voucher*.

LUCA ANCIS



**Diritti dei passeggeri aerei a quattro zampe: il cane Jack potrà avere il risarcimento per la cancellazione del volo?** — In tempi di quarantena e pandemia, quando la compressione dei diritti fondamentali delle persone impone un serio ripensamento nella graduazione dei valori e delle necessità, nel cui ambito rientrano certamente le amorevoli cure da destinare agli animali, è decisamente irritante leggere di pretese risarcitorie relative ai danni morali per la cancellazione del volo subito dagli amici a quattro zampe.

La vicenda — comparsa sul sito [wamiz.it/news](http://wamiz.it/news) — è quella relativa a una coppia danese che, insieme al proprio cane Jack, doveva prendere un volo da Palermo a Lampedusa il 14 gennaio 2020. A seguito della cancellazione del volo dovuta a non meglio precisate ragioni tecniche, la compagnia danese DAT ha provveduto immediatamente a pagare la compensazione pecuniaria forfettaria di 250 euro a passeggero, ma la coppia ha chiesto che la medesima compensazione fosse versata anche a Jack. La compagnia dal canto suo, ha avuto pure la bontà di rispondere che avrebbe studiato il caso e, se dovuto, avrebbe versato la compensazione anche per il (o al) cane. Nell'auspicio che la vicenda possa concludersi bonariamente e che i danesi — già mostratisi abbastanza risoluti sul punto — non arrivino a intentare causa contro la compagnia e, conseguentemente, sollevare una questione interpretativa del reg. (CE) n. 261/2004, possiamo cercare di inquadrare questo essenziale problema che attanaglia i giuristi europei e mondiali che si occupano dei diritti di chi vola, bipedi o quadrupedi che siano.

La fonte di riferimento, lo abbiamo già svelato, è il Regolamento (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, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91, che non si occupa in nessun modo degli animali. L'unico riferimento testuale ai cani si trova nell'art. 11, relativo all'obbligo dei vettori di dare precedenza alle persone con mobilità ridotta e ai loro eventuali accompagnatori o *cani da accompagnamento certificati...*, e al diritto delle persone con mobilità ridotta e ai loro eventuali accompagnatori (ma non anche ai cani da accompagnamento) di ricevere al più presto l'assistenza di cui all'art. 9 in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardi di qualsiasi durata. In realtà nemmeno la Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo internazionale, che costituisce la principale fonte di riferimento, cui anche il reg. (CE) n. 261/2004 deve uniformarsi, menziona i diritti dei passeggeri con le zampe o le pinne. L'unico punto di riferimento, allora, sono le condizioni generali di trasporto del vettore con cui si

stipula il contratto, e dalla cui analisi si traggono spunti interessanti. Solitamente i vettori considerano gli animali (cani, gatti, furetti, conigli e criceti, volatili e pesci) come oggetto di trasporto, alla stregua di un bagaglio (che può essere trasportato a bordo o in stiva) e non come soggetto di diritti. Ciascun vettore stabilisce liberamente le relative condizioni e le limitazioni, nel rispetto di specifiche restrizioni dei Paesi di arrivo e partenza (per esempio nelle condizioni Alitalia si chiarisce che, nel Regno Unito e in Irlanda non è consentito il trasporto di animali ad eccezione dei cani da assistenza provvisti di riconoscimento; il trasporto di cani e gatti in Israele è regolato da una normativa specifica; non sono ammessi i volatili provenienti dai paesi asiatici, Turchia, Russia, Sud Africa, Romania e tutti gli Stati della penisola balcanica, per prevenire l'influenza aviaria, ecc.). Il trasporto dell'animale domestico necessita di un supplemento di biglietto, variabile a seconda che si tratti di trasporto in cabina (contingentato in rapporto a ciascun volo) o in stiva, e degli aeroporti di destinazione. Alcune compagnie non contemplano affatto il trasporto di animali, mentre altre come la Delta Airlines, a partire dal 2016 non consentono più il trasporto dei cani in stiva a causa delle troppe morti o scomparse e prevedono che, in caso di stazza incompatibile con il trasporto in cabina, il cane debba essere «spedito come merce» (*sic!*) con Delta Cargo.

È chiaro, dunque, che la normativa esistente non permette di considerare gli animali come passeggeri capaci di sviluppare quel «disagio» derivante da negato imbarco, cancellazione del volo o ritardo prolungato che il reg. (CE) n. 261/2004 compensa pecuniariamente e forfettariamente. In sostanza, dal punto di vista normativo, il patimento per non aver potuto volare subito da un cane è identico a quello del trolley che il passeggero porta con sé, anche se — a parere di chi scrive — la sensazione è che agli animali senza ali probabilmente volare non piaccia granché!

VALENTINA CORONA



**L'art. 35 della Convenzione di Montreal: prescrizione o decadenza? Tutt'e due!** — Come ben noto ai navigazionisti, l'art. 35 della Convenzione di Montreal del 1999 stabilisce in due anni il termine entro il quale deve essere iniziata, a pena di decadenza, l'azione contro il vettore. Il testo della norma è identico a quello dell'art. 29 della Convenzione di Varsavia

del 1929, il quale, nel testo ufficiale francese, recitava «*L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans*».

Sulla base di tale chiaro disposto la giurisprudenza italiana, sia nella vigenza della Convenzione di Varsavia che in quella di Montreal, aveva pacificamente ritenuto il termine di decadenza. Il tutto sino all'isolata sentenza n. 16940/2010 del Tribunale di Roma del 4 agosto 2010 (pubblicata ed annotata in questa rivista 2011, 233), la quale non solo aveva parlato di termine di prescrizione, ma aveva anche affermato che la Convenzione di Montreal del 1999, parlando esplicitamente di prescrizione sia nella rubrica che nel testo dell'art. 35, avrebbe spazzato via qualsiasi incertezza interpretativa data dalla Convenzione di Varsavia del 1929 circa la natura del termine estintivo.

Tale affermazione aveva giustamente lasciato più che perplessi la maggior parte dei navigazionisti. Nel cercare una spiegazione a tale affermazione del Tribunale di Roma, era emerso che la traduzione in italiano che definiva il termine come prescrizione anziché decadenza era contenuta, fra gli altri, in due siti «ufficiali»: quello dell'Unione europea e quello del Governo federale svizzero.

Le segnalazioni dei navigazionisti italiani hanno avuto seguito nell'Unione europea, che, con rettifica pubblicata sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L369 del 24 dicembre 2014, ha modificato la traduzione in «Decadenza — 1. Il diritto al risarcimento del danno si estingue se non è proposta la relativa azione entro il termine di due anni».

Anche se non ancora del tutto soddisfacente — in quanto il testo francese parla di estinzione dell'azione, non di estinzione del diritto dal risarcimento, che nel diritto italiano sono due cose diverse — la correzione ha posto fine alla questione in Italia.

E la traduzione sul sito dell'amministrazione federale svizzera? È rimasta identica, e continua ad affermare che «Il diritto al risarcimento per danni si prescrive nel termine di due anni».

Errore dei proverbialmente precisi amministratori elvetici? Non proprio. In questo caso non si tratta affatto di un errore. Nel diritto svizzero, infatti, la prescrizione può essere interrotta unicamente «mediante riconoscimento del debito per parte del debitore», oppure «mediante atti di esecuzione, istanza di conciliazione, azione o eccezione davanti a un tribunale statale o arbitrale, nonché mediante insinuazione nel fallimento» (art. 135 del codice delle obbligazioni svizzero). In altre parole, la prescrizione svizzera funziona sostanzialmente come la *limitation of action* anglosassone o come la decadenza dall'azione italiana; e parlare di prescrizione in

Svizzera significa sostanzialmente parlare di decadenza come la intendiamo noi in Italia.

Ciò porta a riflettere su un aspetto su cui raramente il giurista italiano (e senz'altro il sottoscritto) riflette; ossia che lo stesso termine nella stessa lingua può avere significati diversi a seconda dell'ordinamento cui si applica. Circostanza abbastanza frequente per altre lingue, ma piuttosto rara per l'italiano, che è lingua ufficiale, oltre che dell'Italia e conseguentemente dell'Unione Europea, solo di altri tre paesi (fra l'altro extracomunitari): Svizzera, San Marino e Città del Vaticano. Fortunatamente, per questi due ultimi Stati il problema specifico nel trasporto aereo non si pone, dato che non hanno ratificato né la convenzione di Varsavia né quella di Montreal.

ENZO FOGLIANI



**Copiare *humanum est, diabolicum* (?) non indicare le fonti** — Se i casi di politici accusati di aver copiato parti più o meno ampie delle proprie dissertazioni scritte quasi non fanno più notizia (viene alla mente, fra le altre, la vicenda del ministro tedesco costretto addirittura alle dimissioni per il presunto plagio commesso nella tesi di dottorato), suscita invece un certo scalpore sapere di politici che, per la realizzazione di atti del loro ufficio, abusano del copia ed incolla, per giunta attingendo dalla produzione scientifica nella nostra materia.

Recentemente il blog «Sardegna e Libertà» ed il giornale *on line* «Cagliari-ripad» hanno riportato la notizia che il testo dell'allegato A alla determinazione n. 54 del 2020 della Regione Sardegna in tema di concessioni demaniali marittime è in buona parte la pedissequa riproduzione del contributo su *Le concessioni demaniali turistico-ricreative*, a firma di Daniele Ragazzoni, pubblicato nel *Libro dell'anno del diritto 2017* e disponibile anche sul sito della Treccani.

In effetti, raccogliendo l'invito al raffronto fra i testi, è agevole accorgersi che ampi passaggi del predetto provvedimento sono la trasposizione, senza virgolette e, meno che mai, citazione della fonte, di interi periodi dell'articolo del collega Ragazzoni; il quale, se, da un lato, potrebbe sentirsi lusingato per il fatto che le sue riflessioni sono uscite dall'ambito degli studiosi del diritto della navigazione per essere, letteralmente, fatte proprie da soggetti istituzionali, dall'altro potrebbe aversene a male perché altri hanno

usurato la paternità del suo scritto, frutto peraltro di estenuanti fatiche estive.

Sarà pur vero, come avverte il filosofo tedesco Sloterdijk, che «la cultura avanza su quelle sue piccole gambe che sono le virgolette. Le virgolette sono la cortesia del pirata» (P. Sloterdijk, *Università, la fabbrica dei testi fondata sul plagio universale*, ne *La Repubblica* 12 luglio 2012 con traduzione di Luis E. Moriones), ma è anche vero che l'uso di questo segno di interpunzione, unito all'indicazione della fonte, avrebbe chiarito che le parole ed i concetti erano di altri e, di conseguenza, reso la vicenda in esame più accettabile sul piano etico e, forse, anche su quello giuridico.

Ai sensi della disciplina sul diritto d'autore, infatti, la riproduzione deve essere comunque accompagnata dal titolo dell'opera, dal nome dell'autore e dell'editore, salvo che nelle cosiddette utilizzazioni libere, tra le quali non rientrano le determinazioni regionali. Il fatto poi che la riproduzione sia avvenuta in un provvedimento di natura amministrativa e non in un altro scritto scientifico che si ponga con l'originale in relazione di concorrenza potrebbe avere un rilievo sul versante dei danni di natura patrimoniale ma non anche su quello dei danni morali dell'autore, comunque riconosciuti dalla norma.

Resta quindi da sapere a quale dei due suggerimenti del redattore della nota giornalistica — inviare una diffida alla Regione Sardegna oppure farsi una bella risata — vorrà dare seguito l'amico Daniele Ragazzoni.

FRANCESCO MANCINI



# giurisprudenza al vaglio

## CORTE COSTITUZIONALE 2 MARZO 2018 N. 47

Pres. LATTANZI - Est. AMATO

*Ondulati Giusti s.p.a.* (avv. V. Fidolini, C. Calassi, A. Senesi)

*c. Fallimento G.F.M. Trasporti s.r.l.* (avv. S. Andreini)

**Servizi di trasporto - Autotrasporto di merci - Costi minimi di esercizio - Contrasto con art. 41 cost. - Contrasto con art. 3 cost. - Dichiarazione di legittimità costituzionale.**



RIASSUNTO DEI FATTI — Il 22 febbraio 2017 in capo all'azienda Ondulati Giusti s.p.a. fu emesso decreto ingiuntivo, dal Tribunale di Lucca, per il pagamento delle differenze tra i corrispettivi concordati con la controparte, la G.F.M. Trasporti, al momento della conclusione verbale dei contratti di trasporto, riferiti a trasporti effettuati negli anni 2010 e 2011, e quanto, invece, doveva essere garantito in base al comma 7 dell'art. 83-*bis* del d.l. n. 112/2008. Mediante l'opposizione a decreto ingiuntivo, la Ondulati Giusti S.p.a. eccepì che la disposizione a fondamento del decreto in oggetto fosse contraria agli articoli 96 e 106 TFUE e agli articoli 3 e 41 cost., chiedendo, pertanto, la disapplicazione della normativa interna in quanto contraria al diritto comunitario e la rimessione degli atti alla Corte costituzionale per l'eventuale declaratoria di illegittimità costituzionale dell'art. 83-*bis*. Il Giudice dichiarò la non manifesta infondatezza della questione di legittimità costituzionale dell'art. 83-*bis* e dispose l'immediata trasmissione degli atti alla Corte costituzionale.

*I costi minimi determinati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti costituiscono, nel disegno del legislatore, un limite al di sotto del quale potrebbero venire compromessi i livelli di sicurezza nella circolazione stradale, in virtù di uno sfruttamento eccessivo delle risorse umane e materiali da parte delle imprese di trasporto. Sebbene sia evidente che la sicurezza stradale trovi più diretta tutela nelle disposizioni in materia di circolazione e nelle relative sanzioni, non appare irragionevole né arbitrario che il legislatore persegua tale obiettivo anche con strumenti indiretti, attraverso un sistema tariffario che eviti un'attività d'impresa che potrebbe portare all'adozione di comportamenti poco compatibili con la sicurezza stradale. La disci-*

*plina introdotta dall'art. 83-bis del d.l. n. 112 del 2008, inoltre, prevedendo solo corrispettivi minimi basati su costi incompressibili ed essenziali, lascia alle parti una maggiore autonomia negoziale rispetto alle tariffe a forcella, con limitazioni all'iniziativa economica privata che appaiono ragionevoli e proporzionate e compatibili con i principi costituzionali. È pertanto infondata la questione di legittimità costituzionale dell'art. 83-bis, commi 1, 2, 3, 6, 7, 8, 10 e 11, del d.l. 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, in l. 6 agosto 2008, n. 133, nella parte in cui introduce una tariffa minima per i trasporti nazionali di merci su strada per conto terzi, in riferimento agli art. 3 e 41 cost. (1).*

CONSIDERATO IN DIRITTO — 1. — Il Tribunale ordinario di Lucca, con ordinanza del 22 febbraio 2017, ha sollevato, in riferimento agli art. 3 e 41 della Costituzione, questioni di legittimità costituzionale dell'art. 83-bis, commi 1, 2, 3, 6, 7, 8, 10 e 11, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112 (Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria), convertito, con modificazioni, in legge 6 agosto 2008, n. 133, «nel testo temporale vigente», nella parte in cui introduce una tariffa minima per i trasporti nazionali per conto terzi.

Le disposizioni censurate prevedono che, nei contratti di trasporto stipulati in forma orale, il corrispettivo dovuto al vettore non possa essere inferiore alla sommatoria dei costi di esercizio, sia di quelli generali, sia di quelli per carburante. Qualora la parte del corrispettivo dovuto al vettore, diversa da quella diretta a coprire i costi di carburante, sia inferiore ai costi minimi di esercizio, il vettore può chiedere al committente il pagamento della differenza, entro cinque anni dal giorno del completamento della prestazione di trasporto. La determinazione del costo chilometrico del carburante, nonché dell'incidenza dei costi di carburante sui costi d'esercizio, spetta all'Osservatorio sulle attività di trasporto di cui all'art. 9 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286 (Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore), ma, in via transitoria viene effettuata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base dei dati in suo possesso e delle rilevazioni mensili del Ministero

---

(1) V. la nota di B. BALDONI, a p. 126.

dello sviluppo economico sul prezzo medio del gasolio per autotrazione, sentite le associazioni di categoria più rappresentative dei vettori e quelle della committenza.

1.1. — Il Tribunale di Lucca ripropone, limitatamente alla disciplina transitoria dei corrispettivi minimi, le questioni che già aveva sollevato nel corso del medesimo giudizio e in relazione alle quali l'ordinanza di questa Corte n. 80 del 2015 gli aveva restituito gli atti. Ciò, in virtù della sopravvenuta sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea del 4 settembre 2014, API, nelle cause riunite da C-184/3 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 e C-208/13, nonché dell'abrogazione delle disposizioni censurate ad opera dell'art. 1, comma 248 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2015)».

2. — Secondo il giudice rimettente sarebbero irrilevanti, sia la sentenza della Corte europea, poiché la questione è sollevata su parametri solo interni, sia l'intervento del legislatore, in quanto la questione riguarda fatti accaduti in precedenza.

Nel merito, verrebbe leso l'art. 41 cost., poiché sarebbe ingiustificata l'introduzione di un sistema tariffario che limita la concorrenza e prevede una significativa barriera all'accesso all'attività di trasporto per conto terzi. Né varrebbe richiamare la sicurezza stradale, che è garantita dal rispetto di altre disposizioni legislative, mentre non vi sarebbe alcuna certezza che il sistema tariffario minimo concorra al medesimo fine.

Sarebbe violato, inoltre, l'art. 3 cost., perché, non applicandosi ai trasporti internazionali e ai trasporti di cabotaggio, le disposizioni censurate determinerebbero una «discriminazione a rovescio» degli autotrasportatori stabiliti in Italia, per i quali vale il rispetto di un prezzo minimo che non si applica, invece, ai trasporti eseguiti in regime di cabotaggio.

3. — Le questioni sollevate dal Tribunale di Lucca si presentano rilevanti, limitatamente al regime transitorio di cui all'art. 83-bis del d.l. n. 112 del 2008, anche in seguito allo *jus superveniens* sopra ricordato.

3.1. — In primo luogo, la sentenza della Corte di giustizia del 4 settembre 2014, API, concerne solo la determinazione dei costi minimi demandata all'Osservatorio sulle attività di autotrasporto, in quanto organo composto principalmente da rappresentanti delle associazioni di categoria di vettori e committenti. Il che configura una

determinazione orizzontale di tariffe minime imposte, idonea a restringere il gioco della concorrenza, «delegando ad operatori privati la responsabilità di adottare decisioni di intervento in materia economica».

Nel caso di specie, invece, tenuto conto che la prima deliberazione dell'Osservatorio è avvenuta il 2 novembre 2011, le questioni riguardano, per la parte maggiore, contratti stipulati ed eseguiti nel periodo 2010-2011, in vigore quindi del regime transitorio di cui all'art. 83-*bis* del d.l. n. 112 del 2008, che rimetteva la determinazione dei costi minimi al Ministero delle infrastrutture e trasporti.

Proprio su tale disciplina, anzi, la Corte di giustizia ha avuto modo di pronunciarsi successivamente, con l'ordinanza del 21 giugno 2016, *Salumificio Murru*, in causa C-121/16, non rilevando profili d'incompatibilità con il diritto comunitario.

3.2. — In secondo luogo, nessuna incidenza ha la legge n. 190 del 2014, che ha abrogato il regime dei corrispettivi minimi, poiché nel caso di specie vengono in rilievo contratti di trasporto a cui devono comunque applicarsi le disposizioni abrogate.

4. — Non è fondata la questione di legittimità costituzionale dell'art. 83-*bis*, commi 1, 2, 3, 6, 7, 8, 10 e 11, del d.l. n. 112 del 2008, sollevata dal Tribunale di Lucca in riferimento all'art. 41 cost.

4.1. — La disciplina della determinazione del corrispettivo spettante al vettore nel contratto di trasporto di merci su strada per conto terzi, di cui all'art. 83-*bis* del d.l. n. 112 del 2008, ha sostituito il sistema delle «tariffe a forcella» previsto dalla legge 6 giugno 1974, n. 298 (Istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada). Tali tariffe venivano fissate tra un limite massimo e uno minimo, calcolato su un prezzo di base, secondo criteri determinati dal Ministro per i trasporti e l'aviazione civile con una complessa procedura, che prevedeva anche il coinvolgimento delle Regioni e delle associazioni di settore. All'interno dei predetti limiti, i prezzi potevano essere liberamente fissati dalle parti.

Il d.lg. n. 286 del 2005 aveva abrogato la disciplina delle tariffe a forcella, prevedendo che i corrispettivi per i servizi di trasporto di merci su strada fossero rimessi alla libera contrattazione delle parti. Il d.l. n. 112 del 2008, poi, ha introdotto una nuova regolazione delle tariffe di trasporto, secondo il sistema dei corrispettivi minimi, da ultimo abrogato dalla legge n. 190 del 2014.

Proprio in riferimento al regime di cui alla legge n. 298 del 1974, sicuramente più incisivo sulla libertà negoziale delle parti del sistema dei corrispettivi minimi, questa Corte si è pronunciata con la sentenza n. 386 del 1996, ritenendo che una determinazione pubblicistica delle tariffe rientrasse tra i legittimi limiti al principio di libertà di iniziativa economica privata. Il regime pubblicistico, infatti, era teso ad assicurare condizioni remunerative minime a tutti gli operatori del settore, evitando situazioni di concorrenza sleale che potessero portare le imprese ad operare in condizioni di difficoltà, penalizzando l'ammortamento degli investimenti e il trattamento giuridico ed economico dei dipendenti dell'impresa. A tali finalità si aggiungeva quella di realizzare la trasparenza del mercato, attraverso la conoscenza dei prezzi da parte delle imprese e dell'utenza. Le limitazioni recate dal sistema tariffario, pertanto, non comprimevano eccessivamente l'autonomia negoziale, lasciando un ragionevole spazio alla libera contrattazione delle parti. Infatti, «la presenza di elementi di differenziazione tra le varie situazioni, consente di configurare il sistema delle tariffe a forcella come un sistema sufficientemente elastico nell'ambito di un mercato amministrativamente regolato, come dimostra la prevista facoltà delle parti di fissare non solo il corrispettivo tra il limite massimo e il limite minimo della tariffa a forcella corrispondente (art. 51, terzo comma, della legge n. 298 del 1974), ma anche condizioni e prezzi particolari (art. 52, terzo comma, della medesima legge); e così pure la possibilità di applicare tariffe speciali per particolari esigenze del trasporto (art. 12 del d.P.R. n. 56 del 1978) nonché di remunerare i servizi accessori (art. 14 e 16 del medesimo d.P.R.)».

Anche la Corte di giustizia ha avuto modo di pronunciarsi su tale disciplina, ritenendola compatibile con i principi e le norme di diritto comunitario (così la sentenza della seconda sezione del 1° ottobre 1998, Librandi, in causa C-38/97, e la sentenza della sesta sezione del 5 ottobre 1995, Spediporto, in causa C-96/94). Si trattava, in tali casi, non di accordi tra imprese tesi a restringere la concorrenza, sulla base di disposizioni nazionali che tali accordi favorissero, bensì di determinazioni adottate dalla pubblica autorità al fine di tutelare rilevanti interessi pubblici, senza che il potere decisionale potesse ritenersi delegato alle imprese private, sebbene fosse previsto un loro coinvolgimento.

4.2. — Tale ricostruzione fa sì che, giocoforza, debbano ritenersi conformi a Costituzione i limiti più lievi previsti dalle disposizioni censurate.

Come è noto, «non è configurabile una lesione della libertà d'iniziativa economica allorché l'apposizione di limiti di ordine generale al suo esercizio corrisponda all'utilità sociale, come sancito dall'art. 41, secondo comma, cost., purché, per un verso, l'individuazione di quest'ultima non appaia arbitraria e, per altro verso, gli interventi del legislatore non la perseguano mediante misure palesemente incongrue (*ex plurimis*, sentenze n. 203 del 2016, n. 56 del 2015, n. 247, n. 152 del 2010 e n. 167 del 2009)» (sentenza n. 16 del 2017).

I costi minimi determinati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti costituiscono, nel disegno del legislatore, un limite al di sotto del quale potrebbero venire compromessi i livelli di sicurezza nella circolazione stradale, in virtù di uno sfruttamento eccessivo delle risorse umane e materiali da parte delle imprese di trasporto. Sebbene sia evidente che la sicurezza stradale trovi più diretta tutela nelle disposizioni in materia di circolazione e nelle relative sanzioni, non appare irragionevole né arbitrario che il legislatore persegua tale obiettivo anche con strumenti «indiretti», attraverso un sistema tariffario che eviti un'attività d'impresa che potrebbe portare all'adozione di comportamenti poco compatibili con la sicurezza stradale.

La disciplina introdotta dall'art. 83-*bis* del d.l. n. 112 del 2008, inoltre, prevedendo solo corrispettivi minimi basati su costi incompressibili ed essenziali, lascia alle parti una maggiore autonomia negoziale rispetto alle tariffe a forcilla, con limitazioni all'iniziativa economica privata che appaiono ragionevoli e proporzionate e compatibili con i principi costituzionali.

5. — Non è fondata, altresì, la questione di legittimità costituzionale dell'art. 83-*bis*, commi 1, 2, 3, 6, 7, 8, 10 e 11, del d.l. n. 112 del 2008, sollevata dal Tribunale di Lucca in riferimento all'art. 3 Cost.

5.1. — Le disposizioni impugnate non trovano applicazione riguardo ai trasporti di cabotaggio, ossia quelli nazionali svolti nell'ambito di un trasporto internazionale, di cui al regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009, n. 1072/2009/CE «che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada».

Il trasporto di cabotaggio costituisce una prestazione svolta da vettori non residenti in Italia che, in occasione di un viaggio internazionale, effettuano un altro trasporto nel paese ospitante prima di raggiungere la frontiera.

L'art. 8 del regolamento n. 1072/2009/CE pone una serie di limitazioni in materia, prevedendo che, una volta consegnate le merci

nel corso di un trasporto internazionale in entrata, i vettori sono autorizzati ad effettuare fino a tre trasporti di cabotaggio successivi. Tuttavia, tali trasporti devono avere luogo entro sette giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata. Inoltre, qualora il vettore straniero intenda eseguire le operazioni in uno o più Stati membri diversi da quello di arrivo del trasporto internazionale, può effettuare una sola operazione di cabotaggio in un dato Stato membro e tale operazione deve essere eseguita entro tre giorni dall'ingresso a vuoto in quello Stato. In tale ultimo caso, sempre nel rispetto del termine di sette giorni, il trasportatore potrebbe effettuare in Italia una sola operazione di cabotaggio, nell'ambito delle tre massime consentite, entro tre giorni dall'ingresso del veicolo vuoto nel territorio italiano. Il trasportatore, oltre a dover rispettare i requisiti previsti dalle disposizioni comunitarie in materia, in ogni caso, deve produrre le prove che attestino chiaramente il trasporto internazionale in entrata, nonché ogni trasporto di cabotaggio che abbia effettuato consecutivamente.

5.2. — Il cabotaggio, dunque, costituisce una prestazione occasionale, soggetta a precisi limiti quantitativi, svolta da un'impresa non stabilita sul territorio nazionale, nell'ambito di un trasporto internazionale.

La disciplina nazionale, invece, rivolgendosi all'attività d'impresa svolta in Italia (anche da imprese straniere con sede in Italia), non può trovare applicazione per tali categorie di trasporti. D'altronde, gli stessi parametri che concorrono alla formazione del costo minimo sono tipici dell'autotrasporto nazionale e tengono conto delle riduzioni del costo del carburante derivanti dalle norme sul parziale rimborso delle accise.

Il concorso della disciplina nazionale e di quella comunitaria, dunque, non genera irragionevoli disparità di trattamento a danno degli operatori nel mercato nazionale, determinando così una «discriminazione a rovescio» (sentenza n. 443 del 1997), né costituisce una «irragionevole scelta di un regime che finisce per omologare fra loro situazioni diverse o, al contrario, per differenziare il trattamento di situazioni analoghe (sent. n. 89 del 1996 e sent. n. 193 del 1996)» (sentenza n. 386 del 1996).

L'eventualità di effetti negativi sulle imprese nazionali — dovuti a specifiche situazioni, evocate dal rimettente, quali l'esercizio da parte di talune imprese di ripetuti e frequenti trasporti di cabotaggio, in virtù dello svolgimento della propria attività in prossimità dei

confini nazionali — attiene semmai a profili di mero fatto e, dunque, non rileva in questa sede. (*Omissis*)

\* \* \*

### **Costi minimi di esercizio: una questione senza tempo.**

SOMMARIO — 1. Pronunce giurisprudenziali sulla natura dei «costi minimi» — 2. Ulteriori sviluppi di settore: la legge di stabilità del 2015 e l'ordinanza della C. giust. UE del 21 giugno 2016 — 3. Sentenza n. 47/2018 C. cost. al vaglio — 4. Considerazioni conclusive.

1. *Pronunce giurisprudenziali sulla natura dei «costi minimi»* — Sul medesimo tema si erano già pronunciati i Tribunali di Trento e di Lucca che, rispettivamente con ordinanze del 26 luglio 2013 e del 12 febbraio 2013 <sup>(1)</sup>, hanno rimesso innanzi ai giudici della Consulta la questione inerente alla legittimità costituzionale dell'art. 83-*bis* <sup>(2)</sup> per contrasto con gli articoli 3 e 41 cost.

---

<sup>(1)</sup> Cfr. Trib. Lucca 12 febbraio 2013, in *Foro it.* 2013, I, 2643, con nota di A. PALMIERI, *Autotrasporto: dubbi sulla tenuta costituzionale del nuovo sistema tariffario*.

<sup>(2)</sup> Dalla lettura in combinato disposto dell'art. 83-*bis*, comma 1, 2, 6 e 7, contenuto all'interno del d.l. n. 112/2008 (Tutela della sicurezza stradale e della regolarità del mercato dell'autotrasporto di cose per conto di terzi) poi convertito in legge n. 133 del 2008, si evince la volontà del legislatore di stabilire che qualora il contratto di trasporto di merci su strada non sia stipulato in forma scritta, come nel caso di specie, il corrispettivo stabilito dalle parti e dovuto al vettore debba risultare, quanto meno, pari alla somma di due parametri: il primo parametro stabilito in base al costo del carburante per chilometro di percorrenza; il secondo parametro volto a coprire i costi di esercizio, diversi dal carburante, di un'impresa di autotrasporto per conto terzi. Tale disposizione è, pertanto, volta ad introdurre una tariffa minima da rispettare in ciascun contratto di trasporto di merci su strada, lasciando libere le parti di determinare il corrispettivo in eccedenza. La *ratio* dell'art. 83-*bis* risiede nell'esigenza di garantire che tutte le operazioni di trasporto si svolgano nel rispetto delle norme sulla sicurezza della circolazione stradale e, che il corrispettivo convenuto a favore dell'impresa di autotrasporto, in virtù dell'autonomia negoziale delle parti, non sia in violazione di parametri di sicurezza indispensabili per il corretto esercizio dell'attività di autotrasporto di cose. Per maggiori approfondimenti sull'evoluzione normativa relativa alla determinazione del corrispettivo nel contratto di trasporto su strada si rimanda a M. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto stradale*, Torino, 2000; M. RIGUZZI, *Prime considerazioni sulla riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi introdotta dal d. lgs. 21 novembre 2005, n. 286*, in *Dir. trasp.* 2006, 405 ss.; M. RIGUZZI, *Prime considerazioni sulle nuove norme relative alla tutela della sicurezza stradale e della regolarità del mercato dell'autotrasporto di cose per conto di terzi*, in *Dir. trasp.* 2009, 35 ss.; N. CALLIPARI, *Il contratto di autotrasporto di merci per conto terzi*, Milano, 2009; M. RIGUZZI, *La l. 4 agosto 2010 n. 127: prime riflessioni sui profili innovativi e sugli elementi qualificanti della nuova disciplina sull'autotrasporto di cose*, in *Dir. trasp.* 2011, 111 ss.; G.



Il Tribunale di Trento aveva sollevato dubbi di legittimità costituzionale, relativamente all'art. 3 cost., in merito ai differenti termini di prescrizione stabiliti per far valere il diritto di pagamento del corrispettivo tra i contratti conclusi in forma scritta e orale e alle diverse modalità di stabilimento del corrispettivo tra le due tipologie.

Il Tribunale di Lucca ha, allo stesso modo, sollevato dubbi in relazione ai medesimi articoli costituzionali poiché il sistema dei costi minimi comporterebbe una discriminazione a rovescio a danno degli autotrasportatori italiani e limiterebbe l'iniziativa economica privata, tutelata dall'art. 41, ponendo a fondamento di tale disposizione il sillogismo, secondo il quale, garantire la copertura di determinati costi, stabiliti come «minimi», garantirebbe la tutela della sicurezza della circolazione stradale.

Successivamente alle ordinanze di rimessione, la C. giust. UE si è pronunciata sul tema mediante la sentenza del 4 settembre 2014 affermando che «l'art. 101 TFUE, in combinato disposto con l'art. 4, paragrafo 4, TUE, deve essere interpretato nel senso che osta a una normativa nazionale, quale quella controversa nei procedimenti principali, in forza della quale il prezzo dei servizi di autotrasporto delle merci per conto di terzi non può essere inferiore a costi minimi d'esercizio determinati da un organismo composto principalmente da rappresentanti degli operatori economici interessati»<sup>(3)</sup>.

Ciò che la Corte di giustizia contesta non è il sistema dei costi minimi introdotto a limitazione dell'autonomia contrattuale, quanto piuttosto l'organismo deputato alla fissazione degli stessi, il quale agisce nell'esclusivo interesse della categoria di appartenenza, concludendo che «si ha violazione dell'articolo 101 TFUE, in combinato disposto con l'articolo 4, paragrafo 3, TUE, qualora uno Stato membro vuoi imponga o agevoli la conclusione di accordi in contrasto con l'articolo 101 TFUE o rafforzi gli effetti di tali accordi, vuoi revochi alla propria normativa il suo carattere pubblico delegando ad operatori privati la responsabilità di adottare decisioni di intervento in materia economica»<sup>(4)</sup> intendendo, per l'appunto, quali operatori privati i componenti dell'Osservatorio sulle attività di autotrasporto<sup>(5)</sup>.

---

BENELLI, *Il contratto di trasporto stradale di cose*, in *I contratti del trasporto*, (a cura di F. Morandi), II, Bologna, 2013, 1163 ss.; M. RIGUZZI, *La nuova (ed ennesima) riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi*, in *Dir. trasp.* 2015, 355 ss.; G. BENELLI, *La disciplina dell'autotrasporto merci tra autonomia negoziale e pubblico interesse*, Milano, 2018.

<sup>(3)</sup> Cause riunite da C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 e C-208/13.

<sup>(4)</sup> Cfr. sent. C. giust. UE 4 settembre 2014. Per approfondimenti si vedano le sentenze: C. giust. CE 5 ottobre 1995 (C-96/94), C. giust. CE 1° ottobre 1998 (C-38/97), C. giust. CE 19 febbraio 2002 (C-35/99).

<sup>(5)</sup> L'Osservatorio sulle attività di autotrasporto fu un organo della Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica, insediato presso il Ministero delle infra-

Il Giudice comunitario ribadisce, quindi, l'inefficacia del sillogismo sostenuto dal legislatore italiano alla realizzazione del fine che dichiara di voler perseguire, inteso come un mero *escamotage* per mascherare una limitazione alla libertà di concorrenza e alla libertà di iniziativa economica; la tutela della sicurezza stradale può essere, infatti, garantita soltanto mediante la conformità alle disposizioni vigenti in materia di sicurezza, sia a livello nazionale che a livello comunitario, sicuramente più incisive e meno restrittive <sup>(6)</sup>.

Nell'ordinanza n. 80/2015 la Corte costituzionale stabilisce che non sono fondati i dubbi di legittimità costituzionale sollevati in riferimento all'art. 3 cost. in quanto i trasporti di cabotaggio <sup>(7)</sup> sono trasporti di differente tipologia, effettuati in occasione di trasporti internazionali, e soggetti a differente normativa, rappresentata dal Reg. (CE) n. 1072/2009, asserendo, quindi, che «trattandosi di situazioni del tutto diverse e tra loro non compatibili, non potrebbe essere ipotizzata la violazione del principio di uguaglianza» <sup>(8)</sup>.

Tenuto conto della sopravvenuta pronuncia della CGUE del 4 settembre 2014 e dell'abrogazione dei costi minimi a partire dal 1° gennaio 2015 la Consulta sancisce che «spetta ai rimettenti valutare l'incidenza della pronuncia della Corte di giustizia nonché delle modifiche normative sopravvenute sulla decisione del giudizio sottoposto al loro esame e sulla persistente rilevanza della questione di legittimità costituzionale», dichiarando inam-

---

strutture e dei Trasporti, fondamentale per la determinazione dei costi di esercizio del settore, disciplinato dal d.lg. n. 284/2005 regolante la Consulta e gli organi componenti. Dal novembre 2011 l'Osservatorio iniziò, in base ai commi 1, 2, 4 e 4-bis dell'art. 83-bis, a redigere le tabelle riferite ai costi minimi di esercizio delle imprese di autotrasporto per conto terzi, pubblicate sul sito web dello stesso Ministero. L'art. 12 del d. l. n. 95/2012 stabilì la soppressione della Consulta e, quindi, dello stesso Osservatorio, con il conseguente subentro del Ministero ai compiti finora svolti da quest'ultimo.

<sup>(6)</sup> Per approfondimenti cfr. P. CARMAGNANI, *Sulla non compatibilità dei costi minimi ex art. 83-bis d.l. 112/2008 con la normativa comunitaria*, in *Dir. trasp.* 2015, 163 ss.

<sup>(7)</sup> Per «cabotaggio terrestre» si intende l'attività di trasporto nazionale di merci su strada posta in essere, a titolo temporaneo, all'interno del territorio di uno stato membro da parte di un trasportatore avente sede o stabilimento in altro stato membro. L'art. 8, par. 1, del Reg. (CE) n. 1072/2009 sancisce il principio in base al quale «qualsiasi trasportatore di merci su strada per conto terzi che sia titolare di una licenza comunitaria e il cui conducente, se cittadino di un paese terzo, è munito di un attestato di conducente è ammesso ad effettuare trasporti di cabotaggio». Il regolamento in esame risulta essere la normativa di riferimento per il cabotaggio terrestre, comportando un superamento del d.m. 3 aprile 2009, che regolava la materia a livello nazionale, e del Reg. (CEE) n. 3118/1993 che la regolava a livello comunitario.

<sup>(8)</sup> Cfr. ordinanza C. cost. n. 80/2015. Per approfondimenti cfr. L. VIGNUDELLI, *Il trasporto di merci su strada: profili di contrasto tra normativa di settore, normativa comunitaria e Costituzione*, in *Corr. giur.* 2016, 516.

missibile la questione di legittimità costituzionale dell'art. 83-bis, comma 8, in riferimento all'art. 3 Cost.

2. *Ulteriori sviluppi di settore: la legge di stabilità del 2015 e l'ordinanza della C. giust. UE del 21 giugno 2016* — Nonostante la pronuncia della CGUE stabilisse l'incompatibilità unicamente delle delibere dell'Osservatorio, senza stravolgere l'intero sistema dei costi minimi, la quasi unanime giurisprudenza italiana di merito <sup>(9)</sup>, formatasi a seguito della suddetta sentenza, si è orientata nel senso diametralmente opposto, disapplicando il sistema dei costi minimi, ritenuto contrario all'art. 101 TFUE, e dichiarando l'incompatibilità anche di quei costi stabiliti dal Ministero, subentrato immediatamente dopo la cessazione dell'attività dell'Osservatorio.

Ciò ha portato il legislatore ad intervenire, forse troppo frettolosamente, in materia mediante la legge 23 dicembre 2014, n. 190 <sup>(10)</sup> con la quale si attua una rivoluzione del settore dell'autotrasporto di cose in conto terzi: i commi dal 247 al 250 dell'art. 1 modificano ed integrano il d.lgs. n. 286/2005 e l'art. 83-bis del d.l. n. 112/2008, stabilendo al comma 250 che «il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, (...) pubblica e aggiorna nel proprio sito internet valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto per conto di terzi», attribuendo pieno ed esclusivo potere al Ministero di elaborare tali valori <sup>(11)</sup>.

Inevitabilmente numerosi sono stati i dubbi sollevati sulla compatibilità di tali valori di riferimento con l'art. 101 TFUE, in combinato disposto con l'art. 4 TUE, dai giudici di merito. La *vexata quaestio* è stata prontamente rimessa alla C. giust. UE che, con ordinanza del 21 giugno 2016, si è pronunciata ribaltando l'interpretazione che molti, compreso il legislatore, avevano tratto dalla sentenza della CGUE del 4 settembre 2014.

Il giudice comunitario risponde, ribadendo che se i prezzi minimi per i servizi di autotrasporto merci a tutela della sicurezza e della legalità sono fissati da una pubblica autorità, quale è il Ministero, e non da un'associa-

---

<sup>(9)</sup> In tal senso si vedano: Trib. Parma 3 luglio 2015, n. 1145, Trib. Mantova 22 ottobre 2015, n. 999 e Trib. Sassari 18 febbraio 2016, in *Dir. trasp.* 2016, 555, con nota di L. ERBA, *L'art. 83-bis d. l. 112/2008 nelle controversie precedenti alla sua abrogazione: dovere di disapplicazione per contrasto con i principi comunitari?*

<sup>(10)</sup> Per meglio comprendere l'apporto della legge di stabilità del 2015 al settore dell'autotrasporto cfr. A CLARONI, *La riforma dell'autotrasporto nella legge 23 dicembre 2014 n. 190 (legge di stabilità 2015)*, in *Dir. mar.* 2015, 69 ss.; A ZAMPONE, *La negoziazione assistita nelle controversie in materia di contratto di trasporto e sub-trasporto*, in *Dir. trasp.* 2015, 673 ss.

<sup>(11)</sup> La normativa di riferimento è rinvenibile in *Codice dei Trasporti*, a cura di S. Pollastrelli, Macerata, 2019.

zione di imprese, come lo stesso giudice aveva definito l'Osservatorio, non sussiste alcuna restrizione alla libera concorrenza o alla libertà di iniziativa economica, dichiarandoli pienamente legittimi e non contrari ai principi dei Trattati europei.

3. *Sentenza n. 47/2018 Corte cost. al vaglio* — Nel ripercorrere i fatti accaduti nel procedimento principale in riferimento alle questioni di legittimità costituzionale, la Corte riprende il contributo apportato dalla sentenza della C. giust. UE del 2014 delineando un quadro ancor più esaustivo in merito alla legittimità costituzionale dei costi minimi, ormai venuti meno con il sopraggiungere della l. n. 190/2014.

Va precisato che, nel caso di specie, i costi di sicurezza in oggetto, riferiti al periodo tra il 2010 e il 2011, erano emanati dal Ministero e non da un'associazione di categoria, trovando quindi, in tal caso, applicazione la disciplina transitoria prevista dall'art. 83 *bis* d.l. n. 112/2008, che la stessa C. giust. UE nell'ordinanza del 21 giugno 2016 ha dichiarato compatibile con la normativa dei Trattati europei.

Infatti, è da quest'ultima precisazione che muove la disposizione del giudice costituzionale il quale, in riferimento all'art. 41 Cost., precisa che limitare la concorrenza, tramite costi minimi tariffari, e restringere l'accesso all'attività economica dell'autotrasporto non parrebbe giustificabile dall'offerta di garanzia, del tutto generica, che il legislatore vorrebbe offrire a tutela della sicurezza stradale, poiché mancante di nesso tra le due intenzioni: risulterebbe irragionevole limitare l'iniziativa economica per ottenere un bilanciamento con la tutela della sicurezza stradale dal momento che non vi è certezza alcuna sul risultato di quest'ultima.

Prospettando, però, un più ampio quadro d'insieme sui tentativi perseguiti dal legislatore nell'introdurre limitazioni all'autonomia negoziale la Corte, partendo da una passata propria sentenza riguardante le «tariffe a forcilla», la n. 386/1996, richiama il disposto della Corte di Giustizia secondo il quale «la determinazione da parte di un'amministrazione pubblica del prezzo dei servizi di autotrasporto, in misura non inferiore ai costi minimi di esercizio, non incide sulla libertà di concorrenza»<sup>(12)</sup>, sottolineando, così, la liceità di qualsiasi limitazione di origine tariffaria purché decisa da un'amministrazione nazionale, soffermandosi sul fatto che i costi minimi emanati dal Ministero diano più ampio respiro all'autonomia negoziale delle parti, nella conclusione dei contratti di trasporto.

Relativamente all'art. 3 cost. e ai dubbi di legittimità costituzionali sollevati, la Corte riconosce ai trasporti di cabotaggio, dai quali deriva il sospet-

---

<sup>(12)</sup> Cfr. ordinanza C. giust. UE 21 giugno 2016 (C-121/16), cfr. S. Fadda, *Costi minimi: ultimo atto?*, in *Dir. mar.* 2018, 380 ss.

to di discriminazione a rovescio ai danni di trasportatori italiani, la natura di prestazione occasionale ed accessoria differente, sia sotto il profilo soggettivo che oggettivo, ai trasporti eseguiti su territorio nazionale. A conferma della diversa natura tra le due fattispecie vi è la normativa che le regola, comunitaria per il cabotaggio terrestre per mezzo del reg. (UE) n. 1072/2009, nazionale per l'altra, concludendo che «il concorso della normativa nazionale e di quella comunitaria, dunque, non genera irragionevoli disparità di trattamento a danno degli operatori nel mercato nazionale, determinando così una discriminazione a rovescio»<sup>(13)</sup>.

4. *Considerazioni conclusive* — Ormai innumerevoli sono le pronunce emanate a chiarimento della liceità e della legittimità costituzionale dei cosiddetti costi minimi di sicurezza, i quali, nonostante siano stati abrogati dalla l. n. 190/2014 continuano a generare dubbi in capo alla loro natura.

I costi in oggetto, è bene specificare, trovano fondamento in un sistema tariffario del passato, definito quale amministrato, e chiamato «tariffe a forcella»: un sistema che interveniva a limitare l'autonomia contrattuale stabilendo una forcella, all'interno della quale le parti potevano stabilire il corrispettivo a favore del vettore. Tali tariffe, sottoposte al vaglio della Consulta<sup>(14)</sup>, erano state dichiarate legittime e idonee a garantire la trasparenza del mercato e ad evitare episodi di concorrenza sleale, stabilendo come «un sistema pubblicistico delle tariffe» rientri nell'utilità sociale che l'art. 41 cost. sancisce come giustificazione ad un'eventuale limitazione della libertà d'iniziativa economica privata.

Si trova qui il fondamento della sentenza in commento, in quanto i costi cui fa riferimento il procedimento principale sono stati stabiliti dal Ministero, in grado di garantire oggettività nelle decisioni; al contrario quelli emanati, seppur per breve periodo, dall'Osservatorio sono stati dichiarati illegittimi in virtù non della loro natura ma dell'organo emanatore, considerato una mera associazione di categoria spinta da interessi di settore.

I costi minimi sono, quindi, da reputare assolutamente legittimi laddove posti da un organo pubblico e, anzi addirittura funzionali, se introdotti per tutelare un fine di utilità sociale quale quello della sicurezza stradale. Infatti, nonostante sia indubbio che tale sicurezza sia raggiungibile unicamente

---

<sup>(13)</sup> Cfr. paragrafo 5 sentenza C. cost. 30 dicembre 1997, n. 443, la quale definisce «discriminazioni a rovescio» quelle «situazioni di disparità in danno dei cittadini di uno Stato membro, o delle sue imprese, che si verificano come effetto indiretto dell'applicazione del diritto comunitario».

<sup>(14)</sup> Cfr. sentenza C. cost. 5 novembre 1996, n. 386, in *Dir. trasp.* 1997, 463 ss., con nota di C. TINCANI, *Applicabilità delle tariffe a forcella all'appalto di servizi di trasporto*.

mediante il rispetto delle disposizioni fissate ad *hoc*, sia dalla normativa nazionale che da quella comunitaria, è vero che il legislatore può contribuire a garantire tale sicurezza per mezzo di strumenti indiretti, indicando, ad esempio, tariffe minime che le parti sono tenute a rispettare.

Sempre più crescente risulta essere la richiesta, nel settore, di reintroduzione di costi minimi perché utili, per gli operatori, a controllare il gioco della concorrenza tra le imprese, evitando fenomeni di manipolazione dei prezzi, e ad evitare che un'impresa di trasporto attui comportamenti contrari al perseguimento della sicurezza stradale.

Appare, quindi, condivisibile quanto affermato dalla Corte, per cui non resta che auspicare un tempestivo intervento del legislatore finalizzato a stabilire nuovi costi minimi, incardinati in quelli che sono i principi enunciati a proposito del vecchio regime degli stessi e rispettosi di quanto appreso finora dalle svariate pronunce giurisprudenziali sopra menzionate.

Questo significa che il compito di emanare costi minimi debba essere attribuito ad un organo pubblico in grado di apporre limiti tariffari valevoli al rispetto degli standard di sicurezza stradale, e non soltanto convenienti, in termini di interesse economico, al settore dell'autotrasporto; ciò al fine di apportare chiarezza in almeno uno, tra molti aspetti, di un settore che risulta essere in continua evoluzione ma non ancora totalmente capace di offrire un quadro chiaro e lineare all'interno del quale poter operare.

BEATRICE BALDONI

## CORTE COSTITUZIONALE 29 OTTOBRE 2019 N. 226

Pres. Lattanzi - Rel. ZANON

*Danone spa* (avv. F. Laudadio, N. Scopsi)

e *Comby Service srl in liquidazione e concordato preventivo* (avv. M. Terenzi)

c. *Presidente del Consiglio dei Ministri* (avv. St. M.L.Guida)

**Trasporto di cose - Contratto di trasporto di cose su strada per conto di terzi -  
Trasporto con sub-trasporto - Azione diretta del sub-vettore contro i  
committenti - Illegittimità costituzionale - Esclusione.**



RIASSUNTO DEI FATTI — Il Giudice di pace di Nocera Inferiore ed il Tribunale di Pesaro hanno sollevato, in riferimento all'art. 77, secondo comma, della Costituzione, questione di legittimità costituzionale dell'art. 1-bis, comma 2, lettera e), del d.l. 6 luglio 2010, n. 103 (Disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo ed il sostegno della produttività nel settore dei trasporti), convertito, con modificazioni, nella l. 4 agosto 2010, n. 127, nella parte in cui inserisce l'art. 7-ter del d.lg. 21 novembre 2005, n. 286 (Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore). Secondo i giudici rimettenti l'art. 7-ter, nell'introdurre in favore del sub-vettore un'azione diretta nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto di merci su strada, presenterebbe un contenuto del tutto eterogeneo rispetto a quello iniziale del d.l., originariamente recante, come indicato dal titolo, disposizioni urgenti per assicurare — nel periodo di maggior traffico estivo — la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo, e incidenti sull'assetto societario dei soggetti coinvolti dalla procedura di dismissione del capitale della società Tirrenia di Navigazione spa, sulla loro responsabilità e sui loro rapporti patrimoniali. La disposizione censurata era stata aggiunta, in sede di conversione dell'originario d.l., allo scopo di rimediare alla crisi in cui versava il settore delle imprese di trasporto di più modeste dimensioni.

*Non è fondata, in riferimento all'art. 77, secondo comma, Cost., la questione di legittimità costituzionale dell'art. 1-bis, comma 2, lettera e), del d.l. 6 luglio 2010, n. 103, convertito, con modificazioni, nella l. 4 agosto 2010, n. 127, nella parte in cui inserisce l'art. 7-ter del d.lg. 21 novembre 2005, n. 286, che prevede, nel settore del trasporto di merci su strada per conto di terzi, l'azione diretta del sub-vettore per il pagamento del corrispettivo nei confronti di tutti coloro che hanno ordina-*

*to il trasporto, poiché la norma introdotta in sede di conversione incide sulla medesima materia del trasporto e mira comunque a risolvere una situazione di crisi, in termini non eterogenei, sul piano materiale e funzionale, rispetto alla disciplina contenuta nel decreto legge convertito* <sup>(1)</sup>.

MOTIVI DELLA DECISIONE — 1. Il Giudice onorario di pace di Nocera Inferiore e il Tribunale ordinario di Pesaro sollevano, in riferimento all'art. 77, secondo comma, della Costituzione, questione di legittimità costituzionale dell'art. 1-bis, comma 2, lettera e), del decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103 (Disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo ed il sostegno della produttività nel settore dei trasporti), convertito, con modificazioni, nella legge 4 agosto 2010, n. 127, nella parte in cui inserisce l'art. 7-ter del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286 (Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore).

Il primo periodo della disposizione da ultimo citata prevede che «[i]l vettore [...], il quale ha svolto un servizio di trasporto su incarico di altro vettore, a sua volta obbligato ad eseguire la prestazione in forza di contratto stipulato con precedente vettore o direttamente con il mittente, inteso come mandante effettivo della consegna, ha azione diretta per il pagamento del corrispettivo nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto, i quali sono obbligati in solido nei limiti delle sole prestazioni ricevute e della quota di corrispettivo pattuita, fatta salva l'azione di rivalsa di ciascuno nei confronti della propria controparte contrattuale».

Entrambi i giudizi *a quibus* nascono — proprio in conseguenza dell'esercizio dell'azione diretta prevista dall'art. 7-ter del d.lgs. n. 286 del 2005 — dall'opposizione proposta dai committenti di un trasporto di merce su strada contro il decreto ingiuntivo richiesto ed ottenuto, anche nei loro confronti, dai subvettori incaricati dai vettori principali e da questi ultimi non ricompensati per le prestazioni eseguite.

Secondo i giudici rimettenti, l'art. 7-ter del d.lgs. n. 286 del 2005, aggiunto in sede di conversione del d.l. n. 103 del 2010, nell'introdurre in favore del subvettore un'azione diretta nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto di merci su strada, presente-

---

<sup>(1)</sup> V. la nota di G. BENELLI, a p. 137.



rebbe un contenuto del tutto eterogeneo rispetto a quello iniziale del decreto-legge, originariamente recante, come indicato dal titolo, disposizioni urgenti per assicurare — nel periodo di maggior traffico estivo — la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo, e incidenti sull'assetto societario dei soggetti coinvolti dalla procedura di dismissione del capitale della società Tirrenia di Navigazione spa, sulla loro responsabilità e sui loro rapporti patrimoniali.

La disposizione censurata è stata aggiunta, come ricordato, in sede di conversione dell'originario decreto-legge, soprattutto allo scopo di rimediare alla crisi in cui versava il settore delle imprese di trasporto di più modeste dimensioni. Ad avviso dei rimettenti, tuttavia, nel prevedere una disciplina dell'azione diretta nell'ambito dell'autotrasporto di cose per conto di terzi, essa sarebbe completamente disomogenea rispetto ad oggetto e scopi originari del provvedimento d'urgenza. Di qui, la prospettata violazione dell'art. 77, secondo comma, Cost., in base alla giurisprudenza di questa Corte, ampiamente richiamata dai giudici *a quibus*.

2. In considerazione dell'identità della disposizione censurata e del parametro evocato, i giudizi vanno riuniti, per essere definiti con un'unica decisione.

3. In via preliminare va evidenziato che la società Danone spa, nella memoria di costituzione, ha prospettato anche la carenza dei requisiti della straordinarietà ed urgenza di provvedere con decreto-legge, richiamando giurisprudenza di questa Corte in ordine all'inedoneità della legge di conversione a sanare il vizio di difetto originario di tali presupposti.

Trattasi, però, di censure che il Tribunale ordinario di Pesaro non ha inteso proporre nell'atto di promovimento. Secondo la costante giurisprudenza di questa Corte, non possono essere presi in considerazione ulteriori profili di illegittimità costituzionale dedotti dalle parti oltre i limiti dell'ordinanza di rimessione; e ciò sia che siano stati eccepiti, ma non fatti propri dal giudice a quo, sia che siano diretti ad ampliare o modificare successivamente il *thema decidendum*, una volta che le parti si siano costituite nel giudizio incidentale di costituzionalità (*ex multis*, da ultimo, sentenze n. 206, n. 141, n. 96 e n. 78 del 2019).

Di tali censure questa Corte non deve perciò occuparsi.

4. Così precisata, la questione non è fondata.

4.1. Va ribadito che la legge di conversione rappresenta una legge funzionalizzata e specializzata, che non può aprirsi a oggetti etero-

genei rispetto a quelli originariamente contenuti nell'atto con forza di legge (da ultimo sentenza n. 181 del 2019). Essa ammette soltanto disposizioni coerenti con quelle originarie, essenzialmente per evitare che il relativo iter procedimentale semplificato, previsto dai regolamenti parlamentari, possa essere sfruttato per scopi estranei a quelli che giustificano il decreto-legge, a detrimento delle ordinarie dinamiche di confronto parlamentare (sentenze n. 32 del 2014 e n. 22 del 2012).

La giurisprudenza di questa Corte ha peraltro precisato che un difetto di omogeneità, in violazione dell'art. 77, secondo comma, Cost., si determina solo quando le disposizioni aggiunte in sede di conversione siano totalmente «estrane» o addirittura «intruse», cioè tali da interrompere ogni correlazione tra il decreto-legge e la legge di conversione (sentenza n. 251 del 2014). Si è, inoltre, affermato che solo la palese «estraneità delle norme impugnate rispetto all'oggetto e alle finalità del decreto-legge» (sentenza n. 22 del 2012) oppure la «evidente o manifesta mancanza di ogni nesso di interrelazione tra le disposizioni incorporate nella legge di conversione e quelle dell'originario decreto legge» (sentenza n. 154 del 2015) possono inficiare di per sé la legittimità costituzionale della norma introdotta con la legge di conversione (sentenza n. 181 del 2019).

Ancora, si è chiarito che la coerenza delle disposizioni aggiunte in sede di conversione con la disciplina originaria può essere valutata sia dal punto di vista oggettivo o materiale, sia dal punto di vista funzionale e finalistico (sentenza n. 32 del 2014).

4.2. In base a questi criteri di valutazione, non vi sono elementi sufficienti per sostenere la palese estraneità, o addirittura il carattere intruso, della disposizione censurata, e nemmeno per ritenere che in essa manchi qualsiasi nesso di interrelazione con il contenuto dell'originario decreto-legge.

Relativa alla stessa «materia», il trasporto, sul quale incide l'atto con forza di legge da convertire, tale disposizione, come già ricordato, prevede un intervento a favore delle imprese di autotrasporto (in particolare dei vettori finali, nell'ambito del trasporto di merci su strada), e perciò condivide con il decreto-legge originario la «comune natura» (sentenza n. 251 del 2014) di misura finalizzata alla risoluzione di una situazione di crisi.

Sia dal punto di vista oggettivo o materiale, sia dal punto di vista funzionale e finalistico, deve essere perciò esclusa l'evidente o manifesta mancanza di ogni e qualunque nesso di interrelazione tra le di-

sposizioni incorporate nella legge di conversione e quelle dell'originario decreto legge.

\* \* \*

### **Brevi note sulla legittimità costituzionale dell'azione diretta del sub-vettore contro il committente.**

SOMMARIO — 1. Premessa — 2. L'azione diretta del sub-vettore — 3. La questione di legittimità costituzionale della norma.

1. *Premessa* — Dopo la decisione del 2018 in materia di costi minimi di esercizio <sup>(1)</sup> la Corte Costituzionale torna ad occuparsi del contratto di autotrasporto di cose per conto terzi, esaminando una questione di legittimità riguardante l'azione diretta del sub-vettore nei confronti dei committenti della prestazione di trasporto, disciplinata dall'art. 7-ter del d.lg. 21 novembre 2005, n. 286 <sup>(2)</sup>.

2. *L'azione diretta del sub-vettore* — Il fenomeno della cooperazione di più vettori nell'esecuzione delle operazioni di trasporto costituisce, soprattutto nella forma della «sub-vezione», «un vero e proprio modello organizzativo ed imprenditoriale di importanti segmenti di fornitori di servizi di trasporto» <sup>(3)</sup>.

L'organizzazione dell'attività da parte delle imprese che operano nel settore dei servizi di trasporto, di spedizione e di logistica, non può prescindere dal ricorso a soggetti esterni per l'esecuzione, in tutto o in parte, della prestazione richiesta dai rispettivi clienti <sup>(4)</sup>. Si tratta di una modalità di terziarizzazione dell'attività di trasporto che comporta la scissione tra il

---

<sup>(1)</sup> Corte Cost. 2 marzo 2018, n. 47, in *Riv. dir. nav.* 2018, 342 ss., con nota di G. BENELLI, *La legittimità costituzionale dei costi minimi «ministeriali» nell'autotrasporto merci per conto di terzi*; commentata anche da G. RIGHETTI, *Costi minimi. Nuovi spunti di riflessione dalla Corte Costituzionale*, in *Dir. mar.* 2019, 312 ss.

<sup>(2)</sup> Sull'introduzione dell'azione diretta del sub-vettore nei confronti dei committenti cfr. M. RIGUZZI, *La L. 4 agosto 2010 n. 127: prime riflessioni sui profili innovativi e sugli elementi qualificanti della nuova disciplina sull'autotrasporto di cose*, in questa *Rivista* 2011, 126 ss.

<sup>(3)</sup> M. RIGUZZI, *Prime considerazioni sulla riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi introdotta dal d. lg. 21 novembre 2005 n. 286*, in questa *Rivista* 2006, 430.

<sup>(4)</sup> Sulle possibili forme di cooperazione tra vettori nel settore dell'autotrasporto, v. M. MUSI, *I rapporti di collaborazione tra vettori*, Roma, 2014, 197 ss.

vettore che assume nei confronti del mittente l'obbligazione contrattuale ed il vettore che di fatto esegue la prestazione di trasporto <sup>(5)</sup>.

Il ricorso alla «sub-vezione» è particolarmente diffuso nell'ambito dell'attività dei «corrieri» che, per rendere più efficace e celere il proprio servizio, utilizzano diverse modalità di trasporto avvalendosi, specie nella fase di distribuzione finale delle merci, dell'opera di piccole imprese di trasporto che eseguono alcuni segmenti della prestazione <sup>(6)</sup>. Un altro settore che fa ampio uso del sub-transporto è il cosiddetto «trazionismo», in cui imprese di autotrasporto che non sono in grado di far fronte con i propri mezzi ed i propri autisti alle richieste dei committenti si rivolgono ad imprese più piccole, a cui viene affidato il semplice «traino» del semirimorchio del vettore principale, a bordo del quale sono state caricate le merci.

Nonostante i numerosi interventi legislativi finalizzati a ridurre il fenomeno della polverizzazione delle imprese di autotrasporto, il mercato continua tuttora ad essere caratterizzato dalla presenza di un numero limitato di vettori di notevoli dimensioni, che controllano le quote più significative dei traffici, affidando spesso l'esecuzione delle singole prestazioni ad imprese più piccole <sup>(7)</sup>.

Il rapporto tra vettore e sub-vettore presenta spesso i connotati della parasubordinazione, con il «padroncino» (autista del proprio mezzo) inserito a pieno titolo nell'organizzazione aziendale del vettore principale, in una posizione del tutto assimilabile a quella dei conducenti assunti con rapporto di lavoro subordinato <sup>(8)</sup>.

---

<sup>(5)</sup> Cfr. M. RIGUZZI, *Impresa di trasporto e rapporti con i cosiddetti padroncini: le novità introdotte dal d.lg. 10 settembre 2003 n. 276*, in questa Rivista 2004, 361 ss.; D. POLI, *L'impresa di autotrasporto merci per conto terzi fra frammentazione, outsourcing e subcontrattazione*, in *Dall'impresa a rete alle reti d'impresa: scelte organizzative e diritto del lavoro*, a cura di M. T. Carinci, Milano, 2015, 437 ss.

<sup>(6)</sup> Sull'attività dei «corrieri» e sulla relativa contrattualistica v. D. PIPPIA, *Il contratto di corriere e di pony express*, ne *I contratti del trasporto*, a cura di F. Morandi, t. II, *Nautica da diporto, trasporto terrestre e ferroviario*, Bologna, 2013, 1307 ss.; A. ZAMPONE, *Il servizio di corriere e di pony express*, ne *I nuovi contratti nella prassi civile e commerciale*, XVII, *Trasporto*, coordinato da F. Morandi, Torino, 2004, 617 ss.

<sup>(7)</sup> Cfr. M. RIGUZZI, *Impresa di trasporto e rapporti con i cosiddetti padroncini: le novità introdotte dal d.lg. 10 settembre 2003 n. 276*, cit., 362.

<sup>(8)</sup> Soprattutto nel modello organizzativo dei «corrieri» i padroncini sono spesso inseriti in maniera stabile nell'organizzazione dell'impresa principale ed i loro veicoli riportano il logo, la ragione sociale ed i colori del vettore principale. Cfr. M. RIGUZZI, *Impresa di trasporto e rapporti con i cosiddetti padroncini: le novità introdotte dal d.lg. 10 settembre 2003 n. 276*, cit., 363 ss. In giurisprudenza si veda Trib. Bolzano 30 gennaio 2009, in *DL-Rivista critica di diritto del lavoro*, 2009, 719 ss., con nota di P. MI-CHAELER, *La doppia vita del «padroncino», vero trasportatore e vero subordinato*.

Lo strumento utilizzato per dare forma al rapporto è quasi sempre il contratto di sub-trasporto <sup>(9)</sup>, con cui il corriere o l'impresa principale più strutturata ed organizzata si obbliga, nei confronti del committente originario, ad eseguire l'intero trasporto delle merci, affidandone poi l'esecuzione, totalmente o solo per una parte del percorso, ad uno o più sub-vettori, con i quali ha già concluso o concluderà autonomi e distinti contratti di trasporto, in nome e per conto proprio <sup>(10)</sup>.

Nonostante l'innegabile rilievo del sub-trasporto il legislatore se n'è occupato solo in tempi relativamente recenti, considerandolo il più delle volte come fenomeno di intermediazione parassitaria da contrastare, piuttosto che come modalità organizzativa ed imprenditoriale dell'attività meritevole di essere valorizzata <sup>(11)</sup>.

L'art. 1-*bis*, comma due, lett. e), della l. 4 agosto 2010, n. 127, di conversione del d.l. 6 luglio 2010, n. 103, con cui viene inserito all'interno del d.lg. n. 286/2005 l'art. 7-*ter* in materia di azione diretta, rappresenta in parte una novità nell'approccio del legislatore al sub-trasporto, avendo introdotto una forma di tutela per le imprese che effettuano prestazioni di trasporto su incarico di altri vettori <sup>(12)</sup>.

Il rischio del mancato o insufficiente pagamento del corrispettivo da parte del committente iniziale si ripercuote su tutta la filiera del trasporto, dal vettore principale fino all'ultimo dei sub-vettori coinvolti nella fase esecutiva della prestazione. Per evitare che tali situazioni arrechino il maggiore pregiudizio alle imprese più piccole che hanno effettivamente eseguito la prestazione è stato creato uno strumento che dovrebbe consentire ai sub-vettori di conseguire più agevolmente il pagamento del corrispettivo.

Il contratto di trasporto con sub-trasporto è stipulato, come si è detto, tra il primo vettore — quello che ha ricevuto dal mittente l'incarico di con-

---

<sup>(9)</sup> Cfr. D. PIPPIA, *Il contratto di corriere e di pony express*, cit., 1310. Per un'analisi sulla natura del trasporto con sub-trasporto, nell'ambito di uno studio più generale sul contratto di trasporto, si rinvia a C. TINCANI, *La natura del trasporto stradale di merci*, Milano, 2012, 133 ss.; ID., *L'attuale disciplina del sub-trasporto*, in questa *Rivista* 2017, 445 ss.; M.M. COMENALE PINTO, *La disciplina nazionale e quella internazionale del contratto di subtrasporto stradale*, in *Riv. dir. nav.* 2017, 417 ss.

<sup>(10)</sup> Cfr. G. BENELLI, *Contratto di trasporto con subtrasporto e diritti del destinatario*, in questa *Rivista* 1993, 426.

<sup>(11)</sup> M. RIGUZZI, *Prime considerazioni sulla riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi introdotta dal d.lg. 21 novembre 2005 n. 286*, cit., 424.

<sup>(12)</sup> La finalità della norma sarebbe però non solo quella di garantire il pagamento del corrispettivo delle prestazioni eseguite dal vettore finale, ma anche quella di scoraggiare il ricorso al sub-trasporto da parte dei committenti (M. RIGUZZI, *La L. 4 agosto 2010 n. 127: prime riflessioni sui profili innovativi e sugli elementi qualificanti della nuova disciplina dell'autotrasporto di cose*, cit., 126).

segnare la merce al destinatario finale — ed il sub-vettore, che assume l'obbligo di eseguire tutta la prestazione o una parte di essa. Il contratto tra vettore e sub-vettore è completamente autonomo rispetto a quello stipulato tra mittente e vettore principale, così che il sub-vettore non ha nessun tipo di rapporto con il mittente, il quale infatti non può agire per ottenere l'eventuale risarcimento del danno da perdita o avaria della merce nei suoi confronti, avendo azione solo contro il vettore.

Analogamente il sub-vettore, a cui non venga corrisposto il prezzo dovuto per l'esecuzione della prestazione, non avrebbe alcuna azione da esercitare contro il mittente principale, potendo pretendere il pagamento solo dal «primo» vettore, sua unica controparte contrattuale <sup>(13)</sup>.

Proprio per venire incontro all'esigenza di tutela dei soggetti più vulnerabili della filiera è stata riconosciuta al sub-vettore l'azione diretta nei confronti del committente principale e di eventuali sub-committenti <sup>(14)</sup>.

L'art. 7-ter del d.lg. n. 286/2005 stabilisce che «il vettore di cui all'articolo 2, comma 1, lettera b), il quale ha svolto un servizio di trasporto su incarico di altro vettore, a sua volta obbligato ad eseguire la prestazione in forza di contratto stipulato con precedente vettore o direttamente con il mittente, inteso come mandante effettivo della consegna, ha azione diretta per il pagamento del corrispettivo nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto, i quali sono obbligati in solido nei limiti delle sole prestazioni ricevute e della quota di corrispettivo pattuita, fatta salva l'azione di rivalsa di ciascuno nei confronti della propria controparte contrattuale».

Il sub-vettore che ha eseguito la prestazione può quindi pretendere il pagamento del suo compenso, oltre che dal vettore che lo abbia direttamente incaricato, anche da tutti gli altri soggetti che abbiano ordinato il trasporto <sup>(15)</sup>.

La disposizione è inderogabile contrattualmente: le uniche deroghe consentite sarebbero solo quelle espressamente autorizzate da accordi volontari

---

<sup>(13)</sup> Sulla figura del trasporto con sub-trasporto si richiama, da ultimo, oltre al già citato lavoro di M.M. COMENALE PINTO, *La disciplina nazionale e quella internazionale del contratto di subtrasporto stradale*, cit., 417 ss., ed a quello di C. TINCANI, *L'attuale disciplina del sub-trasporto*, cit., 445 ss., anche S. ZUNARELLI-C. ALVISI, *Del trasporto: art. 1678-1702*, Bologna, 2014, 266 ss., 615 ss., 622 ss.

<sup>(14)</sup> A titolo esemplificativo, tra le ipotesi tipiche di azione diretta si ricorda quella prevista dall'art. 1676 cod. civ., che consente ai dipendenti dell'appaltatore di agire nei confronti del committente dell'opera o del servizio per il conseguimento della retribuzione dovuta; e quella di cui all'art. 144 cod. ass. (d.lg. 7 settembre 2005, n. 209), che consente al danneggiato in un sinistro della circolazione stradale di agire direttamente nei confronti dell'assicuratore del responsabile civile.

<sup>(15)</sup> È stata sottolineata la natura extracontrattuale dell'azione diretta, che non è inquadrabile nell'ambito del contratto a favore di terzo, in virtù dell'estraneità del sub-vettore al rapporto contrattuale tra mittente e vettore principale, quanto piuttosto nell'ambito delle obbligazioni *ex-lege* (Trib. Piacenza 7 gennaio 2015).

di settore di cui all'art. 5 del d.lg. n. 286/2005, stipulati tra organizzazioni associative di vettori e di utenti dei servizi di trasporto.

Il mittente che abbia ordinato il trasporto, da intendersi come «mandante effettivo della consegna», è solidalmente responsabile del pagamento del compenso dovuto a ciascun sub-vettore che abbia partecipato, anche a sua insaputa, alla spedizione.

La norma è stata apprezzata per aver dato vita ad un meccanismo di tutela della parte debole del rapporto, ma non mancano alcuni profili di criticità.

È sembrato eccessivo, infatti, per il mittente originario, il rischio di subire le richieste di pagamento da parte di vettori a lui del tutto sconosciuti al momento della stipulazione del contratto con il primo vettore, e soprattutto, non scelti direttamente<sup>(16)</sup>. Tale pericolo risulta notevolmente attenuato dalla disciplina del sub-transporto contenuta nell'art. 6-ter del d.lg. n. 286/2005<sup>(17)</sup>, che ha limitato le possibilità di utilizzare sub-vettori per l'esecuzione della prestazione di trasporto: il vettore principale può infatti affidare il trasporto ad un sub-vettore solo previo specifico accordo con il mittente, in mancanza del quale quest'ultimo ha la facoltà di risolvere il contratto; la nullità del contratto tra sub-vettore e terzo vettore fa sì che il sub-vettore non possa affidare ad altri vettori l'esecuzione della prestazione.

Per effetto delle nuove disposizioni l'azione diretta può essere esperita soltanto dal sub-vettore nei confronti del mittente principale (anche in caso di sub-transporto non autorizzato dal mittente), oppure dal terzo vettore («sub-vettore successivo al primo») nei confronti del vettore principale o del mittente, limitatamente, in entrambi i casi, alla rivendicazione del compenso pattuito in relazione alle prestazioni effettivamente eseguite.

Un'ulteriore difficoltà, in presenza di un servizio che veda il coinvolgimento di una pluralità di vettori, può riguardare anche l'ultimo dei sub-vet-

---

<sup>(16)</sup> Così M. RIGUZZI, *La L. 4 agosto 2010 n. 127: prime riflessioni sui profili innovativi e sugli elementi qualificanti della nuova disciplina dell'autotrasporto di cose*, cit., 127, il quale opportunamente rilevava che un analogo meccanismo di coinvolgimento del mittente nella scelta dei sub-vettori era già desumibile dal d.lg. n. 286/2005 in quelle disposizioni che obbligano il mittente ad accertarsi del legittimo esercizio dell'attività di autotrasporto da parte del vettore che esegua in concreto la prestazione anche qualora non sia il suo diretto contraente, essendo responsabile, in difetto, dell'affidamento del trasporto ad un soggetto privo del titolo abilitativo all'esercizio dell'attività o che la eserciti violando i limiti e le condizioni stabilite nel titolo (art. 7, comma 2, e art. 12, comma 3, del d.lg. n. 286/2005).

<sup>(17)</sup> La norma è stata introdotta con l'art. 1, comma 247, lett. b), della l. 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità 2015). Cfr., sulla nuova normativa, M. RIGUZZI, *La nuova (ed ennesima) riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi*, in questa *Rivista* 2015, 355 ss.; A. CLARONI, *La riforma dell'autotrasporto nella legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità 2015)*, in *Dir. mar.* 2015, 67 ss.; A. ZAMPONE, *Novità nell'autotrasporto di cose per conto terzi*, in *Libro dell'anno del diritto 2016*, Roma, 2016, 497 ss.



tori, che non sempre potrebbe riuscire ad individuare il mittente originario e «tutti coloro che hanno ordinato il trasporto»<sup>(18)</sup>.

In assenza di un contratto scritto o di specifici accordi redatti in forma scritta riguardanti la determinazione del prezzo della prestazione, non è agevole la dimostrazione dell'importo del corrispettivo per il quale è riconosciuto l'esercizio dell'azione diretta del sub-vettore, essendo quest'ultima consentita nei limiti della prestazione effettivamente eseguita a vantaggio del mittente originario e dei successivi vettori-submittenti, e nei limiti della quota di corrispettivo pattuita tra il sub-vettore che agisce per il pagamento ed il proprio sub-mittente.

Nell'applicazione della norma si è registrata la tendenza, nella giurisprudenza di merito, ad un'interpretazione restrittiva, manifestata in alcune decisioni che hanno negato l'esercizio dell'azione nel caso in cui il vettore principale sia soggetto ad una procedura concorsuale, ritenendo che la disposizione di cui all'art. 7-ter debba trovare applicazione solo tra soggetti *in bonis*, configurandosi, diversamente, una lesione della *par condicio creditorum* a vantaggio esclusivo del sub-vettore<sup>(19)</sup>. Va dato atto, peraltro, di un orientamento contrario, secondo il quale «il subvettore, esercitando l'azione ai sensi dell'art. 7 ter, non viola la *par condicio creditorum* né in nessun altro modo lede i diritti degli altri creditori, perché non consegue il pagamento con risorse appartenenti alla massa fallimentare; al contrario, rivolgendosi ad un altro soggetto verso cui la legge gli riconosce azione, avvantaggia i creditori concorsuali perché si sottrae al concorso e rinuncia ad essere soddisfatto con somme della procedura»<sup>(20)</sup>.

3. *La questione di legittimità costituzionale della norma* — Il sospetto di illegittimità costituzionale ha investito non tanto il contenuto della disciplina dell'azione diretta, quanto le modalità con cui la stessa è stata introdotta nell'ordinamento<sup>(21)</sup>.

---

(18) M. RIGUZZI, *La L. 4 agosto 2010, N. 127: prime riflessioni sui profili innovativi e sugli elementi qualificanti della nuova disciplina sull'autotrasporto di cose*, cit., 127 s.

(19) È il caso di Trib. Torino 28 settembre 2015, in *Dir. mar.* 2017, 1081 ss., con nota critica di F. TASSINARI, *Osservazioni sulla sentenza del Tribunale di Torino n. 5766 del 28 settembre 2015 e sulla azione diretta ex art. 7 ter d.lgs. 21 novembre 2005 n. 286*.

(20) Trib. Novara 23 marzo 2018. Cfr. anche Trib. Bologna ord. 7 luglio 2018; Trib. Treviso ord. 12 ottobre 2018.

(21) Il Tribunale di Grosseto, con ordinanza del 3 giugno 2016 aveva già rimesso alla Corte costituzionale la questione di legittimità della norma in riferimento all'art. 77 Cost., avendo rilevato che la disposizione di cui all'art. 7-ter del d.lg. n. 286/2005, aggiunta in sede di conversione del d.l. n. 103/2010 ad opera della legge n. 127/2010, «è completamente scollegata dai contenuti già disciplinati dal decreto legge, riguar-



I giudici rimettenti, infatti, hanno entrambi sollevato la questione di legittimità costituzionale per contrasto con l'art. 77, secondo comma, Cost., rilevando come la disciplina dell'azione diretta del sub-vettore nel trasporto di merci su strada sarebbe stata introdotta con la legge di conversione (la l. 4 agosto 2010, n. 127) di un decreto legge (il d.l. 6 luglio 2010, n. 103), avente un oggetto radicalmente diverso. Il Giudice di pace di Nocera Inferiore ha ritenuto la disposizione dell'art. 7-ter del d.lg. n. 286/2005, «completamente scollegata» dai contenuti del decreto legge, «riguardanti esclusivamente la necessità di assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo». Analogamente il Tribunale di Pesaro evidenziava il «contenuto eterogeneo» della nuova norma rispetto a quello originario del decreto legge, recante «Disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo», sottolineando non solo la differenza di oggetto, ma anche la diversa finalità del decreto legge, volto «ad assicurare — durante le fasi di dismissione della società Tirrenia di Navigazione spa — l'esatto adempimento delle obbligazioni derivanti dalle convenzioni di pubblico servizio di trasporto marittimo e con esso la continuità del servizio pubblico di cabotaggio marittimo e non certo a favorire, mediante ampliamento dei soggetti passivi, il pagamento delle prestazioni eseguite dal subvettore nel rapporto privatistico di trasporto di merci su strada».

La Corte però esclude che la norma sull'azione diretta possa considerarsi, rispetto al decreto legge originario, «totalmente estranea» o addirittura «intrusa». Il «difetto di omogeneità», osserva la Consulta, si determina solo nel caso in cui le nuove disposizioni aggiunte in sede di conversione possano considerarsi «totalmente "estranee" o addirittura "intruse"», cioè «tali da interrompere ogni correlazione tra il decreto-legge e la legge di conversione (sentenza n. 251 del 2014)»<sup>(22)</sup>.

Richiamando anche una pronuncia recente<sup>(23)</sup>, la Corte ricorda che la legittimità costituzionale di una norma introdotta in sede di conversione del decreto legge può essere inficiata solamente in caso di palese «estraneità

---

danti esclusivamente la necessità di assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo, sicché risulta manifesta l'assenza di ogni nesso di interrelazione funzionale tra la suddetta disposizione e quelle originarie del decreto legge, presupposto della sequenza delineata dall'art. 77 secondo comma della Costituzione, essendo stata immessa nell'ordinamento una disciplina estranea ai contenuti ed alle finalità del decreto legge». La Corte, con ordinanza n. 37 del 23 febbraio 2018, aveva dichiarato inammissibile la questione proposta dal Tribunale di Grosseto per l'inadeguata motivazione in punto di rilevanza.

<sup>(22)</sup> Cfr. Corte cost. 7 novembre 2014, n. 251, in *Giur. cost.* 2014, 4448, con nota di G. PICCIRILLI, *Non è incostituzionale l'«accorpamento» tra decreti-legge, se si mantiene l'omogeneità materiale.*

<sup>(23)</sup> Corte cost. 16 luglio 2019, n. 181.

delle norme impugnate rispetto all'oggetto e alle finalità del decreto-legge»<sup>(24)</sup> oppure di «evidente o manifesta mancanza di ogni nesso di interrelazione tra le disposizioni incorporate nella legge di conversione e quelle dell'originario decreto legge»<sup>(25)</sup>.

Andava dunque valutata la coerenza delle disposizioni introdotte con la legge di conversione rispetto alla disciplina originaria del decreto legge, esaminandola sia dal punto di vista oggettivo o materiale, sia dal punto di vista funzionale e finalistico<sup>(26)</sup>.

Il risultato di tale scrutinio è stato negativo, nel senso che non sono stati ravvisati elementi di totale estraneità, rispetto al contenuto iniziale del decreto legge, nella disciplina sull'azione diretta introdotta con la legge di conversione. Dal punto di vista «oggettivo» è stato evidenziato come le disposizioni sospettate di estraneità appartengano alla materia «trasporti», che pure costituiva l'oggetto principale del decreto legge nella versione iniziale.

Dal punto di vista funzionale il giudice costituzionale ha poi riscontrato la medesima finalità delle due diverse misure, accomunate dalla necessità di far fronte ad una situazione di crisi, che in un caso aveva interessato il vettore titolare del contratto di pubblico servizio marittimo per i collegamenti con le isole e, nell'altro caso, il settore dell'autotrasporto merci in generale.

Tenuto conto dei consolidati principi fissati dalla giurisprudenza costituzionale in materia di limiti di emendabilità dei decreti legge in sede di conversione a partire dalla sentenza n. 22/2012<sup>(27)</sup>, si può senz'altro condi-

---

<sup>(24)</sup> Corte cost. 16 febbraio 2012, n. 22, in *Giur. cost.* 2012, 248 ss., con note di R. ZACCARIA, *L'omogeneità dei decreti legge: vincolo per il Parlamento o anche per il Governo?*, e di M. MANETTI, *La via maestra che dall'inemendabilità dei decreti legge conduce all'illegittimità dei maxi-emendamenti*.

<sup>(25)</sup> Corte cost. 15 luglio 2015, n. 154, in *Foro it.* 2015, I, 2989, con nota di R. ROMBOLI. Per un'aggiornata panoramica sulla materia cfr. R. IBRIDO, *Questioni vecchie e nuove in materia di emendabilità del decreto-legge*, in *Osservatorio sulle fonti*, n. 2/2019. Disponibile in: <http://www.osservatoriosullefonti.it>

<sup>(26)</sup> Corte Cost. 25 febbraio 2014, n. 32, commentata da G. PICCIRILLI, *La sentenza della corte costituzionale n. 32 del 2014: legge di conversione e articoli aggiuntivi eterogenei*, in *Quaderni cost.* 2014, 396 ss., e da G. CENTAMORE, *La sentenza della Corte costituzionale n. 32 del 2014: alcune riflessioni sulla sorte delle condanne irrevocabili*, *ivi*, 399 ss.

<sup>(27)</sup> Con la citata sentenza la Consulta ha sanzionato per la prima volta l'inserimento, con la legge di conversione del decreto legge, di emendamenti completamente «estranei all'oggetto e alle finalità del testo originario», incompatibili con l'impostazione di fondo dell'art. 77, secondo comma, cost., da cui deriverebbe «un nesso di interrelazione funzionale tra decreto-legge e legge di conversione», tale da attribuire a quest'ultima un contenuto tipico e vincolato. Cfr. R. IBRIDO, *Questioni vecchie e nuove in materia di emendabilità del decreto-legge*, *cit.*, 2 ss.

vedere l'approdo a cui giunge il giudice costituzionale che, dichiarando non fondate le questioni sollevate dal Tribunale di Pesaro e dal Giudice di Pace di Nocera Inferiore, garantisce la sopravvivenza di un istituto che ha visto la luce in un periodo di emergenza e di difficoltà (soprattutto per le imprese di piccole dimensioni), ma che appare ancora di stretta attualità, essendo tutt'altro che superata la situazione di grave disagio che interessa il settore del trasporto di cose su gomma, ormai privo anche dello strumento dei «costi minimi», che mirava a garantire la copertura dei costi di esercizio dell'impresa, salvaguardando sia la sostenibilità economica dell'attività che i livelli minimi di sicurezza della circolazione stradale e sociale <sup>(28)</sup>.

Resta a galla almeno il «salvagente» dell'azione diretta in favore del subtrasportatore che non riesca ad ottenere la soddisfazione del proprio credito da parte del vettore principale, come non di rado accade quando anche quest'ultimo versi in una situazione di difficoltà finanziaria o subisca ritardi di pagamento da parte dei suoi stessi committenti <sup>(29)</sup>.

Va segnalato infine, sotto un profilo più generale, il contributo che la decisione offre, da un punto di vista dogmatico, ai cultori del «diritto dei trasporti», andando a confermare e consolidare i principi unificanti della materia che la dottrina più autorevole aveva rilevato allorché si iniziò a configurare l'evoluzione del diritto della navigazione verso una direzione più inclusiva comprendente anche il trasporto terrestre e le altre modalità diverse da quella marittima ed aerea <sup>(30)</sup>.

Si può dire che la Corte costituzionale, individuando nella materia «trasporti» il momento di coerenza oggettiva tra un provvedimento indirizzato al settore dei collegamenti marittimi ed un altro finalizzato ad introdurre

---

<sup>(28)</sup> Sul sistema dei costi minimi di esercizio mi si permetta di rinviare a G. BENELLI, *La disciplina dell'autotrasporto merci. Tra autonomia negoziale e pubblico interesse*, Milano, 2018, 117 ss.; in particolare, sulle vicende più recenti successive alla loro abrogazione, v. Trib. Cagliari 17 luglio 2018 e Trib. Ferrara 23 agosto 2018, entrambe in *Dir. mar.* 2019, 181 ss., con nota di S. FADDA, *Costi minimi: due pronunce di merito*.

<sup>(29)</sup> L'istituto rappresenta uno dei presidi introdotti dal legislatore, ad integrazione della disciplina contrattuale tipica, per la tutela del contraente debole in un contratto caratterizzato dall'asimmetria di potere negoziale tra le parti (cfr. G. BENELLI, *La disciplina dell'autotrasporto merci. Tra autonomia negoziale e pubblico interesse*, cit., 233).

<sup>(30)</sup> Limitandosi ai contributi fondamentali sul tema, si richiamano le considerazioni di G. ROMANELLI, *Diritto aereo, diritto della navigazione e diritto dei trasporti*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.* 1975, 1331 ss.; ID., *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul diritto dei trasporti*, in questa *Rivista* 1993, 295 ss.; L. M. BENTIVOGLIO, *Profili organizzativi nei diversi tipi di trasporto*, in *Trasp.* 9/1976, 36. Per una dettagliata ricostruzione del dibattito, che dà atto anche delle diverse posizioni critiche, v. L. TULLIO, *Dal diritto marittimo e aeronautico al diritto della navigazione ed al diritto dei trasporti*, in questa *Rivista* 2004, 1 ss.

strumenti di tutela per le imprese di autotrasporto merci per conto terzi, segna un punto in favore della dottrina del diritto dei trasporti, aggiungendo un autorevole riconoscimento dell'unità e dell'omogeneità della materia, intesa secondo un'«accezione ampia», in cui rientrano, contaminandosi a vicenda, aspetti pubblicistici ed aspetti privatistici comuni alle discipline speciali delle diverse modalità di trasporto <sup>(31)</sup>.

È evidente, del resto, con riferimento al caso specifico, che una situazione di crisi della società concessionaria dei servizi di cabotaggio marittimo in regime di contratto di pubblico servizio — che il decreto legge intendeva scongiurare — avrebbe comportato delle pesanti ripercussioni non solo in termini di pregiudizio per la mobilità dei cittadini residenti nelle isole, ma anche per la cosiddetta continuità territoriale per le merci <sup>(32)</sup>, con inevitabili conseguenze negative per le imprese di autotrasporto che operano prevalentemente nei mercati serviti dai collegamenti marittimi onerati <sup>(33)</sup>.

GIANFRANCO BENELLI

---

<sup>(31)</sup> Cfr. A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, terza ed., Milano, 2015, 24 ss.

<sup>(32)</sup> Per una visione generale della problematica cfr. M.M. COMENALE PINTO, *La continuità territoriale della Sardegna ai tempi dell'autorità di regolazione dei trasporti*, in *La continuità territoriale della Sardegna. Passeggeri, low cost e turismo*, a cura di M.M. Comenale Pinto, Roma, 2015, XII ss.

<sup>(33)</sup> La decisione in commento si pone del resto in continuità con Corte cost. 23 maggio 2005, n. 199, che viene ricordata per aver sostanzialmente recepito i presupposti della costruzione unitaria del diritto dei trasporti, nell'aver sancito l'illegittimità dell'art. 423 cod. nav. per la mancata previsione della decadenza del vettore dal beneficio della limitazione del debito in caso di dolo o colpa grave sua o dei suoi dipendenti e preposti, «sulla base del confronto con la disciplina degli effetti di tali comportamenti in altre modalità di trasporto» (S. ZUNARELLI-M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, III ed., Padova, 2017, 54).

## CORTE DI GIUSTIZIA UE 24 OTTOBRE 2019

causa C-756/18

Pres. ROSSI – Rel. MALENOVSKY – Avv. gen. TANCHEV

MD e LC, (avv. J. Pitcher) c. *EasyJet Airline Co. Ltd*

**Trasporto di persone - Trasporto aereo - Regolamento (CE) n. 261/2004 - Ritardo prolungato di un volo - Diritto dei passeggeri alla compensazione - Prova della presenza del passeggero al check-in - Conferma di prenotazione da parte del vettore aereo.**



RIASSUNTO DEI FATTI — I ricorrenti nel procedimento principale effettuarono una prenotazione online per un volo di andata e ritorno da Parigi a Venezia. Il volo in oggetto patì un ritardo pari a 3 ore e 7 minuti in forza del quale gli stessi ritennero di richiedere al vettore la corresponsione del rimedio della *compensation* per il ritardo conseguito. A fronte del diniego espresso dal vettore i ricorrenti incardinarono il giudizio presso la Corte di riferimento onde ottenere un’ordinanza che imponesse al vettore medesimo la corresponsione agli stessi della somma forfettaria di 250 euro prevista dall’art. 7 del reg. (CE) n. 261/2004. Il vettore, costituitosi, nel rigettare la richiesta motivò il diniego non già contestando il ritardo bensì rilevando la mancata produzione delle carte d’imbarco a prova della loro presentazione al check-in. I ricorrenti nel procedimento principale ritennero che andasse chiarita la questione relativa alla prova della presentazione al check-in sotto il particolare profilo della possibilità che il possesso della carta d’imbarco possa costituire o meno presunzione circa la presentazione effettiva dei passeggeri al check-in o prova effettiva dell’imbarco deglistessi. I ricorrenti in particolare ritennero che l’art. 3 del reg. (CE) n. 261/2004 non presenti una definizione del concetto di «check-in» e che sia altresì necessario tenere in considerazione i recenti sviluppi digitali applicabili al check-in dei passeggeri, inclusi la bigliettazione priva di supporto cartaceo, il check-in online e i biglietti elettronici. Il Tribunal d’Instance d’Aulnay-sous-Bois (tribunale distrettuale di Aulnay-sous-Bois, Francia), sulla scorta della giurisprudenza della Cour de Cassation (Corte di Cassazione francese), incline a confermare le sentenze della corte di riferimento nelle quali quest’ultima aveva rifiutato le richieste compensazione forfettaria secondo il reg. (CE) n. 261/2004 per ritardo prolungato nel volo inoltrate da passeggeri impossibilitati a presentare le carte d’imbarco pertinenti, decise di sospendere il procedimento e di adire in via pregiudiziale la Corte di giustizia.

---

(<sup>1</sup>) V. la nota di R. LOBIANCO, a p. 151.

*Il Regolamento (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, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91, ed in particolare l'Articolo 3(2)(a) di detto regolamento, è da interpretarsi nel senso che ai passeggeri di un volo soggetto a ritardo all'arrivo di 3 ore o più ed in possesso di una prenotazione confermata per tale volo non può essere negata la compensazione per ritardo prevista dal regolamento esclusivamente sulla base che, al momento di presentare la richiesta di compensazione, questi non sono stati in grado di dimostrare la propria presenza al check-in per tale volo, in particolare a mezzo della carta d'imbarco, a meno che sia possibile stabilire che tali passeggeri non siano stati realmente trasportati sul volo in questione, sulla qual cosa spetta alla corte nazionale esprimersi (1).*

SULLA QUESTIONE PREGIUDIZIALE — 16. In via preliminare, va osservato che, secondo la giurisprudenza consolidata, nei procedimenti stabiliti dall'Articolo 267 TFUE che prevede la cooperazione fra le corti nazionali e la Corte di Giustizia, spetta a quest'ultima fornire alla corte di riferimento un parere utile a questa e che le permetta di determinare il caso presentatole. Tenendo ciò a mente, la Corte di Giustizia può trovarsi nella posizione di dover riformulare la domanda postale (si veda, tra l'altro, la sentenza del 17 settembre 2015, *van del Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, paragrafo 32 e la giurisprudenza citata).

17. — Ciò risulta necessario nell'ambito della presente domanda di pronuncia pregiudiziale.

18. — Infatti, nella propria domanda di pronuncia pregiudiziale la corte di riferimento richiede sostanzialmente alla Corte di deliberare in termini generali se l'Articolo 3(2)(a) del Regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che un passeggero, per potersi avvalere delle disposizioni del regolamento, debba dimostrare di essersi presentato al check-in e, in tal caso, se ai sensi dell'Articolo 2(g) del regolamento tale presentazione possa essere presunta qualora il passeggero sia in possesso di una prenotazione accettata e registrata dal vettore aereo operativo.

19. — Pur tuttavia, la domanda della corte di riferimento sorge in un ambito specifico, ossia quello del rifiuto da parte del vettore aereo di accordare la compensazione prevista dal Regolamento n. 261/

2004 a seguito di un ritardo di 3 ore o più stabilito al termine del volo per il quale le parti interessate siano in possesso di una prenotazione confermata. Il vettore aereo, come si evince dal paragrafo 10 *supra*, non contesta che vi sia stato tale ritardo ma rifiuta la richiesta di compensazione sulla base che i passeggeri non siano stati in grado di provare la loro presentazione al check-in tramite la carta d'imbarco.

20. — La corte di riferimento sottolinea inoltre il gran numero di vertenze presentate. Secondo la corte di riferimento, la maggior parte dei vettori aerei rifiutano di accordare la compensazione prevista dall'Articolo 7 del Regolamento n. 261/2004 per ritardo prolungato nei voli sulla base dell'incapacità del passeggero di fornire la carta d'imbarco, la cui presentazione è richiesta dalla giurisprudenza affermata della corte suprema dello Stato Membro coinvolto.

21. — Tenendo conto di tale ambito e nell'ottica di dare alla corte di riferimento una risposta che possa esserle di utilità e possa permetterle di determinare il caso presentatole, la domanda di pronuncia pregiudiziale deve essere intesa come volta a stabilire, in sostanza, se il regolamento n. 261/2004, ed in particolare l'Articolo 3(2)(a) dello stesso, siano da interpretarsi nel senso che ai passeggeri di un volo con un ritardo all'arrivo di 3 ore o più in possesso di una prenotazione confermata per tale volo possa essere negata la compensazione prevista da tale regolamento esclusivamente sulla base che, a seguito della richiesta di compensazione, questi non siano stati in grado di provare la propria presentazione al check-in per detto volo, in particolare a mezzo della carta d'imbarco.

22. — Ai sensi dell'Articolo 99 delle Regole di Procedura della Corte di Giustizia, questa può in qualsiasi momento, su proposta del Giudice-Relatore e sentito l'Avvocato Generale, decidere di statuire mediante ordinanza motivata se, tra l'altro, la risposta alla questione proposta in via pregiudiziale ammetta l'assenza di ragionevoli dubbi.

23. — Essendo tale il caso di specie, la suddetta disposizione è da applicarsi.

24. — Risulta evidente dalla lettera dell'Articolo 3(2)(a) del Regolamento n. 261/2004 che tale regolamento potrà applicarsi solo laddove i passeggeri *in primis* posseggano una prenotazione confermata per il volo in questione ed *in secundis* si siano presentati al check-in entro i limiti temporali previsti da tale disposizione.

25. — Ne consegue che essendo entrambe le suddette condizioni cumulative, la presentazione del passeggero al check-in non può essere desunta sulla base del mero possesso da parte del passeggero di una presentazione confermata per il volo in questione.

26. — Inoltre, la disposizione in esame specifica che il requisito della presentazione del passeggero al check-in non riguarda solo quei passeggeri il cui volo sia stato cancellato.

27. — La questione proposta in via pregiudiziale concerne dei passeggeri il cui volo ha subito un ritardo prolungato.

28. — A tal proposito, come è il caso del procedimento principale, nella misura in cui un dato vettore aereo imbarchi dei passeggeri in possesso di una prenotazione confermata per il volo in questione e li trasporti a destinazione, detti passeggeri debbono considerarsi come aventi ottemperato al requisito della previa presentazione al check-in. Laddove si verificano tali circostanze, non è pertanto necessario che essi dimostrino la propria presentazione al check-in nel richiedere la compensazione per ritardo prolungato.

29. — Ne consegue che i passeggeri quali quelli in esame nel procedimento principale, essendo in possesso di una prenotazione confermata per un volo ed avendo effettuato tale volo, siano da considerarsi come aventi ottemperato al requisito della presentazione al check-in.

30. — Perciò, previo raggiungimento della propria destinazione con un ritardo di 3 ore o più, tali passeggeri hanno diritto alla compensazione per detto ritardo prevista dal Regolamento n. 261/2004 senza che possa essere loro specificamente richiesti a tal fine la carta d'imbarco o qualsivoglia altro documento attestante la loro presenza, entro i limiti temporali prescritti, al check-in per il volo soggetto a ritardo.

31. — Tale decisione è vieppiù avvalorata dall'obiettivo delineato al Preambolo 1 del Regolamento n. 261/2004 di assicurare un alto livello di protezione al passeggero.

32. — I passeggeri il cui volo sia dunque soggetto ad un ritardo prolungato possono esercitare il proprio diritto alla compensazione senza che sia loro richiesto in ogni caso di dimostrare, in seguito alla richiesta di compensazione, di essersi presentati al check-in del volo soggetto a ritardo e sul quale sono stati trasportati — richiesta inadatta alla loro situazione.

33. — E altrimenti solo laddove il vettore aereo sia in possesso della prova che tali passeggeri, contrariamente alle proprie asserzio-



ni, non sono stati trasportati sul volo soggetto a ritardo in questione, vertenza sulla quale spetta alla corte nazionale esprimersi.

34.— Alla luce di quanto esposto, la risposta alla domanda di pronuncia pregiudiziale è che il Regolamento n. 261/2004, ed in particolare l'Articolo 3(2)(a) di questo, sono da interpretarsi nel senso che ai passeggeri di un volo soggetto a ritardo all'arrivo di 3 ore o più ed in possesso di una prenotazione confermata per detto volo non può essere negata la compensazione per ritardo prevista dal regolamento esclusivamente sulla base che, al momento di presentare la richiesta di compensazione, questi non sono stati in grado di dimostrare la propria presenza al check-in per tale volo, in particolare a mezzo della carta d'imbarco, a meno che sia possibile stabilire che tali passeggeri non siano stati realmente trasportati sul volo in questione, sulla qual cosa spetta alla corte nazionale esprimersi.

\* \* \*

### **I presupposti necessari ai fini della corresponsione della *compensation* in caso di ritardo all'arrivo.**

La sentenza che si va ad annotare si iscrive nell'ampio novero di interventi interpretativi della Corte di giustizia sul reg. (CE) n. 261/2004, in questo caso con particolare riguardo all'istituto della *compensation* <sup>(1)</sup> in relazione ai presupposti che ne consentono l'applicabilità. È bene tuttavia, ed in via preliminare, soffermarsi sull'operazione posta in essere dalla Corte con riguardo alla rimodulazione della domanda pregiudiziale ad essa rivolta dalla Corte territoriale. La Corte di giustizia ha invero ritenuto opportuno, in ossequio alla sua giurisprudenza costante, delimitare e precisare il quesito così come formulato dalla Corte territoriale, andando in buona sostanza a limitare le conseguenze del suo pronunciamento unicamente alla fattispecie fattuale per cui è causa. Com'è noto, infatti, la disciplina del ritardo, che rinvia specifica previsione nel reg. (CE) n. 261/2004 all'art. 6 con riguardo

---

<sup>(1)</sup> In generale sull'istituto della *compensation*, G. LO BIANCO, S. VERNIZZI, A. MELONI, A. GAGGIA, A. FACCO, M. SICHETTI, M. CORAIN. *Le Sanzioni amministrative per violazione dei diritti degli utenti- passeggeri*, Sez. IV *La compensazione pecuniaria*, in *Le sanzioni in materia di trasporto marittimo, aereo, terrestre e codice della strada* (a cura di A. CAGNAZZO, S. TOSCHERIE C. POZZI) Torino, 2012, 561 ss.; L. ANCIS, *Informazione e assistenza del passeggero nel trasporto aereo — il mutamento dei connotati dell'obbligo di protezione*, Napoli, 2017; L. TULLIO, A. LEFEBVRE D'OVIO, G. PESCATORE, *Manuale di diritto della navigazione*, XIII ed. Milano, 2013, 99 ss.; R. TRANQUILLI LEALI, *La responsabilità del vettore per inadempimento e ritardo*, Trasporti e turismo (a cura di M. RIZZIE A. ANTONINI) Torino, 2008, 332.

al ritardo alla partenza, è stata oggetto di uno specifico intervento interpretativo da parte della Corte di giustizia che, con la sentenza *Sturgeon* <sup>(2)</sup>, ha sostanzialmente inteso estendere il rimedio della *compensation* previsto per la cancellazione del volo, alle ipotesi di ritardo prolungato all'arrivo con una perdita di tempo pari o superiore a tre ore.

Alla luce di quanto sopra, opportunamente, la Corte, ha reputato di dover precisare come la domanda pregiudiziale debba essere riformulata al fine di limitare gli effetti del pronunciamento alla sola disciplina del ritardo prolungato all'arrivo. Come si vedrà, invero, estendere gli effetti della pronuncia alla complessiva disciplina del reg. (CE) n. 261/2004 <sup>(3)</sup> condurrebbe a snaturare e privare di rilievo alcune disposizioni del regolamento stesso. Pertanto, a fronte della questione pregiudiziale così come posta dal giudice del rinvio, nel senso di richiedere una pronuncia generale sull'art. 3 par. 2 lett a), la Corte ha ritenuto di specificare come la questione debba essere viceversa limitata all'aspetto specifico, relativo ai requisiti per il riconoscimento della *compensation* in caso di ritardo prolungato all'arrivo; questione, peraltro, che ha impegnato in molteplici occasioni la Corte di Cassazione francese <sup>(4)</sup> la quale ha avuto modo di pronunciarsi in senso opposto rispetto all'esito interpretativo fornito dal Supremo Giudice comunitario.

---

(2) Cfr. V. CORONA, *La compensazione pecuniaria per il ritardo aereo tra diritto positivo e giurisprudenza interpretativa della Corte di Giustizia*, in *Dir. trasp.*, 2010, 113 ss.; preme oltretutto ricordare come la dottrina abbia avuto modo di criticare ampiamente tale pronunciamento ritenendo che i giudici comunitari abbiano preteso di «sostituirsi al legislatore attraverso una audace sentenza additiva che ha introdotto regole nuove e per giunta confuse con il rischio dell'insorgere di nuovi problemi interpretativi con conseguente probabile aumento del contenzioso» così M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato*, Torino, 2013.

(3) Sul reg. in generale cfr. *ex multis*, A. GAGGIA, *Osservazioni sulle novità introdotte dal Regolamento CE n. 261/04 in tema di ritardo nel trasporto aereo di persone*, in M. DEIANA (a cura di), *Studi su negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari, 2005, 279; L. TULLIO, *Interventi interpretativi della Corte di giustizia sul reg. (CE) n. 261/2004*, in *Dir. trasp.* 2009, 367; M. FRAGOLA, *Prime note sul Regolamento CE n. 261/2004 che istituisce nuove norme comuni in materia di «overbooking» aereo*, *Dir. comunit. scambi intern.*, 2005, 129.

(4) Cfr. sul punto Cour de cassation, civile, Chambre civile 1, 14 février 2018, su [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr), ove il supremo giudice francese statuisce che: «Il résulte de l'article 3, § 2, a), durèglement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004, établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91, que le régime énoncé par ce règlement est applicable à condition que les passagers disposent d'une réservation confirmée pour le vol concerné et se présentent, sauf en cas d'annulation visée à l'article 5, à l'enregistrement. Aux termes de l'article 1315, devenu 1353 du code civil, celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver et, réciproquement, celui qui se prétend libéré doit

Assodato quindi come l'intervento modificativo sulla domanda pregiudiziale appaia sostanzialmente condivisibile e fondato, è bene ora soffermarsi sulla questione prettamente meritale.

Com'è noto, il campo di applicazione delle misure previste dal reg. (CE) n. 261/2004 viene individuato dall'art. 3 par. 1 nei voli in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno stato membro, ovvero in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo con destinazione un aeroporto di uno stato membro. Condizioni ulteriori affinché le disposizioni del regolamento trovino applicazione vengono individuate dal legislatore europeo nel possesso da parte del passeggero di una prenotazione confermata sul volo in questione e nella presentazione da parte dello stesso al banco di accettazione secondo le modalità stabilite e all'ora precedentemente indicata dal vettore aereo (la stessa sentenza in commento ricorda come i due presupposti debbano presentarsi in modo cumulativo).

L'articolo in parola esclude dalla sua sfera d'operatività la fattispecie della cancellazione del volo oggetto di previsione all'art. 5, lasciando intendere che in questo caso le forme di tutela apprestate prescindano dalla necessità per il passeggero di presentarsi con puntualità all'imbarco, ovvero di effettuare il check-in. Viceversa, le fattispecie del ritardo alla partenza e del negato imbarco postulano che il passeggero si sia presentato all'accettazione nelle tempistiche richieste al fine di vedersi riconosciute le forme di tutela apprestate dal regolamento stesso.

Com'è noto, è lo stesso regolamento a fornire le nozioni di prenotazione e biglietto<sup>(5)</sup>, nozioni invero che risentono, come sottolineato dalla più autorevole dottrina, di un certo anacronismo, posto lo sviluppo tecnologico più recente che consente di effettuare il check-in on line con la possibilità di stampare la carta d'imbarco e presentarsi così in aeroporto direttamente alla porta d'imbarco, oltrepassando il banco di accettazione<sup>(6)</sup>.

---

justifier le paiementou le fait qui a produit l'extinction de son obligation. En conséquence, rejetée à bon droit, sans inverser la charge de la preuve ni exiger une preuve impossible, la demande d'indemnisation formée par des passagers contre un transporteur aérien au motif que le vol est arrivé à destination en retard, la juridiction de proximité qui estime que les éléments de preuve versés saux débats par ceux-ci, à savoir une demande d'indemnisation adressée au transporteur aérien, leur réservation électronique, ainsi qu'une attestation de retard, non nominative, signée par celui-ci, ne démontrent pas que ceux-ci se soient présentés à l'enregistrement, caractérisant ainsi l'absence de preuve par eux rapportée de l'obligation d'indemnisation dont ils réclament l'exécution».

(5) Così la definizione di biglietto riportata dal reg. (CE) n. 261/2004 all'art. 2 lett. (f): «un documento in corso di validità che dà diritto al trasporto o un titolo equivalente in forma non cartacea, compresa la forma elettronica, emesso o autorizzato dal vettore aereo o dal suo agente autorizzato»; e la definizione di prenotazione all'art. 2 lett. (g): «il fatto che il passeggero è in possesso di un biglietto, o di un altro titolo, che attesti che la prenotazione è stata accettata e registrata dal vettore aereo o dall'operatore turistico».

(6) Cfr. sul punto M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato*, Torino, 2013, 22, ove l'Autrice sottoli-

Ebbene, tornando ai due presupposti necessari ai fini dell'applicazione della disciplina del regolamento, gli stessi devono essere cumulativamente presenti non essendo quindi sufficiente la presentazione del passeggero al check-in. La stessa quindi non può essere desunta sulla base del mero possesso da parte del passeggero di una presentazione confermata per il volo in questione.

La fattispecie concreta oggetto di giudizio vede i ricorrenti imbarcati su un volo il quale è giunto a destinazione con un ritardo pari a tre ore e sette minuti. Il ritardo accumulato consente quindi di ricondurre la vicenda fattuale nell'ambito dei rimedi apprestati per il ritardo all'arrivo con la conseguente applicazione della disciplina tracciata dalla summenzionata sentenza Sturgeon. Le disposizioni sulla cancellazione e i rimedi ad essa conseguenti, come già ricordato, non postulano tra le condizioni per l'ottenimento dei rimedi medesimi, la presentazione del passeggero all'accettazione bensì, unicamente, il possesso da parte dello stesso di una prenotazione confermata su quel volo. La stessa sentenza in commento richiama tale aspetto valorizzandolo ai fini della risoluzione della vertenza. Ed invero, l'arresto a cui perviene la Corte è condivisibile risultando, oltretutto, la questione in esame di agevole risoluzione. Agevole al punto che la stessa Corte ne ha sottolineato la semplicità invocando, a tal fine, l'applicazione dell'art. 99 del regolamento di procedura della Corte di giustizia, che consente di pronunciare ordinanza motivata, tra gli altri casi, laddove la risposta alla questione pregiudiziale non dia adito a nessun ragionevole dubbio<sup>(7)</sup>. Venendo ora all'esame della questione meritale, è bene ricordare come la Corte pervenga a riconoscere come, alla luce del fatto che i passeggeri risultano giunti a destinazione con un volo sul quale erano imbarcati, sarà sufficiente, ai fini del riconoscimento della misura risarcitoria, che gli stessi siano in possesso di una prenotazione confermata. Sotto tale profilo, potrebbe criticamente rilevarsi come non possa reputarsi sufficiente, ai fini della dimostrazione della presenza a bordo, il solo possesso della prenotazione confermata (e come si vedrà oltre nemmeno della carta d'imbarco). Vi è da dire sul punto come, sebbene effettivamente non possa sostenersi la sufficienza di tale documento nel dimostrare un tanto, lo stesso potrebbe nondimeno costituire elemento utile a fondare una presunzione relativa di presenza a bordo del passeggero, salvo prova contraria.

---

nea come «l'articolo in esame necessiterebbe — mi pare di essere modernizzato per tener conto di queste relativamente nuove opportunità informatiche...».

(7) Così l'art. 99 del regolamento di procedura della Corte di Giustizia «Quando una questione pregiudiziale è identica a una questione sulla quale la Corte ha già statuito, quando la risposta a tale questione può essere chiaramente desunta dalla giurisprudenza o quando la risposta alla questione pregiudiziale non dà adito a nessun ragionevole dubbio, la Corte, su proposta del giudice relatore, sentito l'avvocato generale, può statuire in qualsiasi momento con ordinanza motivata».

Elemento ulteriore che può contribuire ad arricchire l'investigazione circa la bontà del risultato interpretativo cui è giunta la Corte è da individuarsi nel possibile ricorso all'applicazione del principio della vicinanza della prova, principio quest'ultimo, vieppiù valorizzato dalla giurisprudenza italiana anche nell'ambito della materia in oggetto. Sotto tale profilo potrebbe infatti ritenere da un lato che il passeggero sia onerato di produrre la carta d'imbarco, a sua disposizione al momento dell'ingresso nell'aeromobile. Purtuttavia, come prima accennato, anche la produzione di tale documento in realtà (al pari della prenotazione confermata), e volendo portare il ragionamento sulla prova della presenza a bordo dell'aeromobile alle estreme conseguenze, non pare potersi tradurre, *tour court*, nella dimostrazione certa dell'imbarco del passeggero su quello specifico volo. Per assurdo, infatti, una volta in possesso della carta d'imbarco, ottenibile non solo presso la struttura aeroportuale ma anche, ad esempio, mediante una postazione telematica presso la propria abitazione, il passeggero potrebbe ritenere, per le ragioni più varie, di non procedere all'imbarco.

Venendo ora alla posizione del vettore, questi sarebbe in grado, senza apprezzabili difficoltà, di depositare la lista dei passeggeri imbarcati; questa sì, diversamente dalla carta d'imbarco, prova senz'altro decisiva della presenza a bordo dei passeggeri, posto che la stessa viene realizzata solo successivamente alle procedure d'imbarco. Alla luce di un tanto, e facendo quindi corretta applicazione del principio di vicinanza della prova<sup>(8)</sup>, pare potersi sostenere come sia maggiormente agevole, per il vettore rispetto al passeggero, dare prova della presenza o meno di quest'ultimo a bordo del velivolo che ha effettuato il volo. Spetterà pertanto al vettore, laddove intenda rigettare la richiesta del passeggero, provare, l'assenza del passeggero stesso dal volo in questione. Va da sé, che la disciplina propria della *compensation* potrà trovare in ogni caso piena applicazione con riferimento alle possibilità per il vettore di sottrarsi al dovere di corrispondere la stessa lad-

---

(8) Giova peraltro sottolineare come sotto il profilo dell'onere probatorio la giurisprudenza di legittimità italiana risulti in alcuni recenti arresti allineata rispetto a quella della Corte di Giustizia, se non più favorevole rispetto a quest'ultima; cfr. sul punto Cass., sez. III, 23 gennaio 2018 n. 1584, in *Dir. trasp.* 2018, 802, con nota di N. PIERMARINO, *Sull'onere della prova in caso di danno da ritardo nel trasporto aereo di persone*. Il Supremo giudice italiano in particolare ricorda come «il passeggero che agisca per il risarcimento del danno derivante dal negato imbarco o dalla cancellazione (inadempimento) o dal ritardato arrivo dell'aeromobile rispetto all'orario previsto (inesatto adempimento), deve fornire la prova della fonte (negoziale) del suo diritto e il relativo termine di scadenza, ossia deve produrre il titolo o il biglietto di viaggio o altra prova equipollente, potendosi poi limitare alla mera allegazione dell'inadempimento del vettore. Spetta a quest'ultimo, convenuto in giudizio, dimostrare l'avvenuto adempimento, oppure che, in caso di ritardo, questo sia stato contenuto sotto le soglie di rilevanza fissate dall'art. 6, comma 1, del Regolamento CE n. 261/2004».

dove sia in grado di dimostrare l'esistenza di circostanze eccezionali <sup>(9)</sup> inevitabili anche a fronte dell'adozione da parte dello stesso di tutte le misure del caso.

Conclusivamente si può ritenere che l'esito interpretativo a cui è pervenuta la Corte sia meritevole di positivo apprezzamento; lo stesso infatti, sebbene limitato al caso specifico, pare, ad ogni buon conto, confermare l'attenzione del Giudice comunitario, nell'opera di costante interpretazione del regolamento in oggetto, ad un certo *favor* nei confronti del passeggero, inteso quale consumatore e parte debole del rapporto contrattuale <sup>(10)</sup>; trattasi, invero, di una tendenza interpretativa che prende peraltro le mosse dai significativi considerando <sup>(11)</sup> presenti tanto nel regolamento sul trasporto aereo quanto nella totalità dei regolamenti sugli altri modi di trasporto, che testimoniano l'attenzione costante posta dal legislatore nei confronti del passeggero. Questione, quella del bilanciamento tra tutela del passeggero ed esigenze delle compagnie aeree che è al centro dei lavori, tutt'ora in essere, di revisione del reg. (CE) n. 261/2004 e che costringerà nuovamente il legislatore ad un delicato bilanciamento tra tali interessi, anche nell'ambito della disciplina sul ritardo prolungato all'arrivo con particolare riguardo ai profili relativi al rimedio della *compensation* <sup>(12)</sup>.

ROCCO LOBIANCO

---

<sup>(9)</sup> Cfr. C. giust. UE 18 agosto 2019, causa C-501/17 *Germanwings/Wolfgang Pauels*, su <https://eur-lex.europa.eu/>.

<sup>(10)</sup> Sulla tematica inerente al passeggero quale parte debole del rapporto cfr., A. LA MATTINA, *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in *Dir. mar.*, 2011; M.L. DE GONZALO, *La tutela del passeggero nel regolamento CE n. 261/2004*, in *Riv. it. dir. pubbl. comunit.*, 2006, 203; e ancora F. ROSSI DAL POZZO, *I diritti fondamentali dei cittadini comunitari nei servizi di trasporto aereo*, in *Dir. Un. Eur.*, 2006, 509, ove l'Autore sottolinea come «le disposizioni comunitarie e nazionali sul trasporto aereo individuano come soggetto debole, e per questo meritevole di particolari forme di tutela, l'utente-passeggero, una figura che, astrattamente, non sempre coincide con quella di consumatore. Non necessariamente infatti il fruitore del servizio del trasporto aereo coincide con il soggetto che ne sopporta i costi. Questo accade segnatamente quando il biglietto aereo viene acquistato per motivi professionali. Tuttavia, le disposizioni di cui si dirà in seguito, che garantiscono il rispetto di diritti fondamentali, trovano applicazione nei confronti di tutti i passeggeri a prescindere dal fatto che possano essere definiti come consumatori in senso tecnico-giuridico».

<sup>(11)</sup> Così il consid. secondo del reg. (CE) n. 261/2004: «L'intervento della Comunità nel settore del trasporto aereo dovrebbe mirare, tra le altre cose, a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri. Andrebbero inoltre tenute in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale».

<sup>(12)</sup> Per una disamina approfondita sugli sviluppi recenti del processo di revisione del reg. (CE) 261/2004 cfr. L. ANCIS, *Informazione e assistenza del passeggero nel*

---

*trasporto aereo*, Napoli, 2017, 465 ss., ove l'Autore ricorda come a fronte della proposta di modifica della disciplina sulle soglie di tolleranza per il riconoscimento della *compensation* in caso di ritardo prolungato all'arrivo avanzata dalla Commissione (con un incremento delle stesse), il Parlamento Europeo in sede di prima lettura, abbia ritenuto di ridurre le soglie di tolleranza proposte dalla Commissione apparendo in tal caso maggiormente attento alle esigenze del passeggero/consumatore.





## CORTE DI CASSAZIONE, SEZ. VI, 9 AGOSTO 2018 N. 20703

Pres. AMENDOLA - Rel. OLIVIERI  
Cometa s.r.l. (avv. M. De Bonis)

c. Ericsson Telecomunicazioni s.p.a. (avv. L. Scognamiglio e B. Biscotto)

**Trasporto di cose - Lettera di vettura - Prova della conclusione del contratto di trasporto - Documento non essenziale - Risultanze della lettera di vettura - Efficacia non vincolante.**



RIASSUNTO DEI FATTI — Con contratto di appalto di servizi, Ericsson commissionava ad Infotel, tra l'altro, la stipulazione di contratti di trasporto di merci in proprietà di essa committente; in esecuzione della commessa ricevuta, l'appaltatrice concludeva un contratto di trasporto con il vettore stradale Cometa. Questo, dopo aver vanamente richiesto il pagamento dei corrispettivi per il trasporto ad Infotel, rivolgeva la propria pretesa nei confronti di Ericsson, assumendo che la appaltatrice — nel concludere il contratto di trasporto — avrebbe agito in qualità di rappresentante della seconda e che dunque il rapporto contrattuale si sarebbe instaurato direttamente con quest'ultima. La domanda del vettore veniva rigettata in entrambi i gradi di merito per carenza di prova in ordine alla conclusione di un contratto di trasporto tra Cometa ed Ericsson.

*La lettera di vettura contemplata dall'art. 1684, comma 1, c.c. è il documento che il mittente è obbligato a sottoscrivere e rilasciare su richiesta del vettore e che fissa le modalità esecutive dell'obbligazione di trasporto in virtù dell'espresso rinvio disposto dall'art. 1683 c.c. Tale documento non è il contratto di trasporto, pur potendo assumere la rilevanza di serio e grave elemento probatorio della esistenza dell'accordo consensuale ossia dell'atto negoziale presupposto <sup>(1)</sup>.*

MOTIVI DELLA DECISIONE — La Corte d'appello è incorsa in evidente errore quando argomenta la inefficacia probatoria del documento di trasporto asserendo che trattasi di prova unilateralmente preconstituita dal creditore, atteso che la lettera di vettura, contemplata

---

<sup>(1)</sup> V. la nota di M. MIATTO, a p. 161.

dall'art. 1684 c.c., comma 1, che fissa le modalità esecutive della obbligazione di trasporto in virtù dell'espreso rinvio disposto dalla norma al precedente art. 1683 c.c., è invece documento che il mittente è obbligato a sottoscrivere e rilasciare su richiesta del vettore (a diversa conclusione dovrebbe, invece, pervenirsi laddove il trasporto fosse stato regolato con il sistema tariffario a forcilla, essendo in tal caso la lettera di vettura compilata e sottoscritta soltanto dal vettore: art. 56 della legge 6 giugno 1974 n. 298 ed art. 16 del d.P.R. 9 gennaio 1978 n. 56, applicabili *ratione temporis*).

Tuttavia, tale errore non inficia la successiva *ratio decidendi* fondata sulla valutazione del complesso probatorio acquisito.

Ed infatti, se la lettera di vettura non è il contratto di trasporto, pur potendo assumere la rilevanza di serio e grave elemento probatorio della esistenza dell'accordo consensuale ossia dell'atto negoziale presupposto (in tal senso va intesa l'affermazione di Cass. 22 dicembre 2011 n. 28282, secondo cui la lettera di vettura può ritenersi idonea a documentare il contratto di trasporto. Vedi anche Cass. 27 giugno 1991 n. 7217, secondo cui in tema di trasporto di cose, ed al fine di stabilire se il mittente abbia o meno agito in rappresentanza di altri, le risultanze della lettera di vettura non sono vincolanti, e possono essere chiarite, od anche superate, attraverso ulteriori documenti e prove, incluse quelle testimoniali, considerato che detta lettera non è essenziale alla formazione del contratto, né è necessaria per la dimostrazione del contratto medesimo), tuttavia nel caso di specie la Corte d'appello ha inteso disconoscere la diretta riferibilità ad Ericsson del contratto di trasporto, alla stregua di una valutazione complessiva di tutti gli altri elementi prova (a. in altri documenti Infotel era indicata come mittente; b. tra Ericsson ed Infotel era stato stipulato un contratto che prevedeva tra i vari servizi anche la stipula di contratti di trasporto; c. Cometa s.r.l. si era rivolta ad Ericsson solo dopo avere inutilmente richiesto il pagamento ad Infotel che era stata collocata in liquidazione, implicitamente confermando di avere individuato il contraente in quest'ultima società), e tale accertamento in fatto non può essere censurato per errore di diritto («*omissis*»).

Il terzo motivo (violazione e falsa applicazione degli artt. 1175 e 1375 c.c. e dell'art. 2 Cost., in relazione all'art. 360 c.p.c., comma 1, n. 3) è inammissibile e comunque infondato.

La Corte d'appello pronunciando sul terzo motivo di gravame, con il quale Cometa s.r.l. denunciava la violazione da parte del pri-

mo Giudice degli art. 1175 e 1375 c.c., per non avere valutato il comportamento in buona fede tenuto da Cometa s.r.l. in relazione alla esecuzione dei trasporti «(omissis)» lo ha ritenuto assorbito per «quanto specificato in precedenza, in quanto i richiamati obblighi di correttezza e buona fede nell'esecuzione del contratto che Ericsson non avrebbe osservato, perdono ogni rilevanza laddove manchi la prova della conclusione del contratto» «(omissis)».

Orbene indipendentemente dal rilievo per cui il comportamento di buona fede di una parte non può evidentemente surrogarsi alla prestazione del consenso necessario alla conclusione del contratto (non prevedendo l'ordinamento giuridico la riconduzione di effetti giuridici alla conclusione di un contratto putativo), osserva il Collegio che la Corte territoriale, diversamente da quanto ritenuto dalla ricorrente, ha valutato nel merito la condotta tenuta da Cometa s.r.l. ritenendo di escludere un affidamento incolpevole della società in quanto la stessa, eseguito il contratto di trasporto, aveva inequivocamente indirizzato la richiesta di pagamento del corrispettivo ad Infotel, individuata pertanto come parte contraente-mittente tenuta ad adempiere l'obbligazione, venendo a prospettare, solo in seguito, una ipotetica diversa ricostruzione della fattispecie contrattuale, non riuscendo ad ottenere il pagamento del corrispettivo da parte della società che era in stato di liquidazione.

Del tutto privo di rilevanza si palesa inoltre l'argomento fondato sulle allegazioni di Ericsson contenute nell'atto di opposizione a decreto ingiuntivo, dalle quali emerge soltanto che le merci da trasportare erano di proprietà di Ericsson: tale elemento — che integra un accertamento in fatto e, se errato, avrebbe dovuto essere censurato ai sensi dell'art. 360 c.p.c., comma 1, n. 5 — è del tutto ininfluenza a dimostrare la qualità di mittente del proprietario della merce, in quanto, come affermato dalla stessa ricorrente, al più poteva indurre ad intendere che la esecuzione del trasporto avveniva per conto altrui.

\* \* \*

### **Sulle funzioni e sull'efficacia probatoria della lettera di vettura**

Pur confermando la correttezza dell'esito attinto in sede di gravame, i Giudici di legittimità si fanno carico di emendare *ex art.* 384, ultimo comma, c.p.c., la motivazione della pronuncia impugnata nella parte in cui la Corte territoriale — argomentando la ritenuta inefficacia probatoria *in casu*

delle lettere di vettura — qualifica erroneamente detto documento come una «*prova unilateralmente preconstituita dal creditore*».

La lettera di vettura invero, giusta il disposto di cui all'art. 1684 c.c., rappresenta il documento che il mittente è tenuto a sottoscrivere e rilasciare al vettore, su richiesta di quest'ultimo <sup>(1)</sup>: ivi il primo dovrà riportare le condizioni pattuite per il trasporto e le indicazioni che — in ottemperanza all'obbligo di cooperazione posto a suo carico dall'art. 1683 c.c. <sup>(2)</sup> — egli deve fornire al secondo per la corretta esecuzione del trasporto (tra cui, a mero titolo esemplificativo, il nome del destinatario e il luogo di destinazione, la natura, il peso, la quantità e il numero delle cose trasportate).

Secondo una definizione ricorrente in giurisprudenza, la lettera di vettura costituisce l'«elemento caratteristico ed esclusivo della disciplina della conclusione del contratto di trasporto di cose» <sup>(3)</sup>. L'enunciato merita tuttavia una precisazione: il rilascio del documento *de quo* non attiene alla fase

---

<sup>(1)</sup> A propria volta il vettore dovrà rilasciare al mittente, su richiesta di quest'ultimo, un duplicato della lettera di vettura con la propria sottoscrizione (o, se non gli è stata rilasciata, una ricevuta di carico con le stesse indicazioni: cfr. art. 1684, comma 2, c.c.). Ritiene più opportuno discorrere di «*secondo esemplare*», anziché di duplicato, F. MESSINEO, *Manuale di diritto civile e commerciale*, IV, Milano, 1954, 214 nonché, sotto la vigenza dell'abrogato codice del commercio, *Titoli di credito*, I, Padova, 1934, 89.

<sup>(2)</sup> In questi termini cfr. M. IACUANIELLO BRUGGI-L.F. PAOLUCCI, *Il contratto di trasporto*, Torino, 1979, 283; A. LA MATTINA, *Del Trasporto*, Milano, 2018, 126, secondo cui le indicazioni che il mittente deve fornire al vettore in base all'art. 1683 c.c. rappresentano «l'adempimento di uno specifico obbligo di "integrazione" del regolamento contrattuale, da condurre alla stregua della buona fede, secondo quanto previsto dall'art. 1375 c.c.». Ad avviso di G. SILINGARDI, *Il trasporto di cose*, in *Il contratto di trasporto* (a cura di G. Silingardi), Milano, 1997, 596, invece, le attività di cooperazione cui è tenuto il mittente non sarebbero configurabili «come veri e propri obblighi giuridici, ma come oneri in senso tecnico, avendo come contenuto un insieme di attività strumentali necessarie per il buon esito del risultato perseguito dallo stesso mittente al di fuori di un interesse diretto del vettore». Cfr. altresì M. IANNUZZI, *Del Trasporto*, II ed., Bologna, 1970, 110, il quale precisa che, qualora la prestazione del vettore sia fin dall'origine completamente determinata, le indicazioni fornite dal mittente avrebbero «soltanto la funzione di eliminare un'incertezza meramente soggettiva del vettore». Secondo S. ZUNARELLI-C. ALVISI, *Del Trasporto*, Bologna, 2014, 122-123, nel caso in cui la prestazione vettoriale non sia esattamente determinata dal contratto, bensì determinabile alla stregua dei criteri concordati dalle parti, «le istruzioni che il mittente deve fornire al fine di specificare con esattezza l'oggetto dell'obbligazione del vettore potrebbero apprezzarsi come un arbitrato cui il mittente è tenuto, ex lege, secondo il suo equo apprezzamento».

<sup>(3)</sup> Così Cass. 11 ottobre 1990 n. 9993, in *Riv. dir. comm.* 1991, II, 209, con nota di F. CHIOMENTI, *La lettera di vettura come prova decisiva della presenza di un contratto di trasporto anziché di spedizione*; in conformità, *ex multis*, Trib. Reggio Emilia 12 febbraio 2015 e Trib. Palermo 10 gennaio 2015.

di perfezionamento del contratto di trasporto <sup>(4)</sup>, collocandosi — peraltro solo eventualmente <sup>(5)</sup> — in un momento ad esso successivo (ancorché precedente l'inizio dell'esecuzione), come conferma anche la pronuncia in commento, là dove puntualizza che «la lettera di vettura non è il contratto di trasporto» il quale, per l'appunto, viene qualificato come «atto negoziale presupposto», e dunque già concluso <sup>(6)</sup>, della cui esistenza la lettera di vettura può assumere funzione probatoria (vedi *infra*).

Per quanto attiene alla natura giuridica, una isolata pronuncia ha attribuito alla lettera di vettura la natura e l'efficacia probatoria di una confessione stragiudiziale resa dal vettore nei confronti del mittente <sup>(7)</sup>. A tale

---

<sup>(4)</sup> In questo senso cfr. Cass. 4 aprile 1962 n. 686, in *Rep. Foro it.* 1962, voce «*Trasporto*», n. 27; Cass. 15 febbraio 1982 n. 940, in *Giust. civ.* 1982, I, 1572, con nota di M. GRIGOLI, *Sulla rilevanza della emissione del documento rappresentativo della merce da trasportare nella vendita su documenti*; Cass. 27 giugno 1991 n. 7217, in *DeJure*, secondo cui «l'emissione della lettera di vettura non ha carattere essenziale della formazione del contratto di trasporto e non costituisce nemmeno documento necessario di prova della sua esistenza». Nello stesso senso, in dottrina, cfr. M. RIGUZZI, *I contratti speciali. Il contratto di trasporto*, II ed., Torino, 2006, 135, secondo cui, «la lettera di vettura, secondo l'impostazione codicistica, non è né un elemento costitutivo del contratto di trasporto, né il documento richiesto per la sua prova»; M. FRANZONI, voce «*Titoli di trasporto*», in *Dizionario enciclopedico della giurisprudenza civile* (a cura di M. Franzoni), Padova, 2001, 1558. Nella letteratura precedente l'attuale codice civile cfr. A. RAMELLA, *Trattato dei titoli all'ordine*, II, Firenze, 1900, 110, secondo cui, «l'emissione della lettera di vettura non è indispensabile al contratto di trasporto, non costituisce adunque una scritta conclusionale del medesimo, ché il contratto di trasporto ordinario si può caratterizzare di natura consensuale, sicché quella viene a servire di prova d'un contratto di trasporto precedentemente perfezionato».

<sup>(5)</sup> In questi termini Cass. 4 aprile 1962 n. 686, in *Rep. Foro it.* 1962, voce «*Trasporto e Spedizione*», n. 27, la quale precisa che, «il rilascio della lettera di vettura e della ricevuta di carico non costituiscono modalità essenziali del contratto di trasporto, ma obblighi eventuali per il mittente quando ne sia stata fatta richiesta dal vettore e viceversa».

<sup>(6)</sup> Sulla natura consensuale del contratto di trasporto di merci vedi Cass. 28 febbraio 1958 n. 675, in *Rep. Foro it.* 1958, voce «*Trasporto e Spedizione*», n. 43, secondo cui, «il contratto di trasporto di cose, quale contratto consensuale, si perfeziona con l'incontro dei consensi del mittente e del vettore, indipendentemente dalla consegna della cosa, la quale attiene all'esecuzione, e non alla conclusione del negozio, giacché, prima ancora della consegna, è sorto, con l'*in idem placitum consensus*, l'obbligo del vettore di svolgere la sua attività in favore del mittente, non appena questi lo metterà in grado di svolgerla mediante la *traditio rei*».

<sup>(7)</sup> Il riferimento è alla nota sentenza del Trib. Tortona 18 marzo 2000, in *Dir. mar.* 2000, 1480, con richiami di M. BRIGNARDELLO, così massimata: «la lettera di vettura proviene dal vettore e quindi integra una dichiarazione confessoria stragiudiziale fatta al committente con la conseguenza che ha lo stesso insuperabile valore della confessione giudiziale ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 2735 c.c.». Va tuttavia precisato che la pronuncia *de qua* — resa sotto la vigenza dell'ormai soppresso sistema

orientamento si è tuttavia obiettato che, mentre la confessione riguarda circostanze controverse e postula nel confitente la consapevolezza e la volontà di riconoscere una verità a sé sfavorevole, la lettera di vettura viene normalmente emessa in una fase non contenziosa del rapporto (la conclusione di un contratto di trasporto) e senza che vengano ammessi fatti di per sé sfavorevoli al dichiarante<sup>(8)</sup>. Un'altra impostazione, invece, sembra attribuire alla lettera di vettura natura composita, distinguendo al suo interno le dichiarazioni di scienza relative a semplici fatti (es.: consistenza del carico, avvenuta consegna delle merci ecc...), dalle dichiarazioni aventi vero e proprio contenuto negoziale<sup>(9)</sup>, con rilevanti conseguenze sul piano dei limiti di ammissibilità della prova testimoniale.

La lettera di vettura assolve ad una molteplicità di funzioni<sup>(10)</sup>, la più importante delle quali (comune anche al suo duplicato ed alla ricevuta di carico) è quella di costituire il principale — anche se non indispensabile<sup>(11)</sup>

---

tariffario «a forcella» — si riferisce all'omonimo documento introdotto dagli art. 56 della legge n. 298/1974 e 16 del d.P.R. 56/1978 (poi abrogati dal d.lg. n. 286/2005) il quale veniva emesso in quattro esemplari originali compilati e sottoscritti (non già dal mittente, bensì) dal vettore. Cfr., al riguardo, A. FLAMINI, voce «*Contratto di trasporto*», in *Digesto civ.*, Torino, 2003, secondo cui la lettera di vettura prevista dalla legislazione speciale assumeva una funzione non probatoria del contratto di trasporto, bensì «di controllo sull'applicabilità delle norme sul trasporto per conto terzi soggetto al sistema tariffario obbligatorio»; si veda altresì M. RIGUZZI-S. SCARDACI, *Contratti di trasporto delle merci*, in *Autotrasporto di merci* (a cura di C. Lobina-A. Maceira), Forlì, 2015, 221, nota 578.

<sup>(8)</sup> Così S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, 668; nello stesso senso cfr., altresì, A. LA MATTINA, *op. cit.*, 128, nota 14.

<sup>(9)</sup> Così M. STOLFI, *La lettera di vettura*, in *Banca borsa e tit. cred.* 1960, I, 51, nonché *Appalto. Trasporto*, II ed., Milano, 1966, 127, nota 8. *Contra*, sul punto, A. LA MATTINA, *op. cit.*, 135, nota 41, secondo cui anche le dichiarazioni relative a fatti «sono aspetti del regolamento negoziale, tanto più importanti in quanto rendono "esigibili" nei confronti del vettore eventuali specifici obblighi di protezione e di cura del carico ovvero determinano in capo allo stesso vettore l'obbligo di predisporre il trasporto secondo particolari modalità».

<sup>(10)</sup> La lettera di vettura infatti, attestando i principali dati relativi al trasporto sotto la fede e la responsabilità del mittente, funge anche da documento che il vettore può esibire a terzi in occasione dei controlli doganali, fiscali, sanitari e di polizia cui può incorrere durante il tragitto; inoltre, considerato che il destinatario potrebbe subordinare lo svincolo a destino della merce alla previa esibizione del relativo documento di trasporto, la lettera di vettura assume altresì la funzione di assicurare la collaborazione del destinatario per la soddisfazione dell'interesse del vettore alla liberazione dall'obbligo di riconsegna: cfr., in questi termini, M. IANNUZZI, *op. cit.*, 116.

<sup>(11)</sup> Il contratto di trasporto — secondo la disciplina fornita dal codice civile ed attualmente in vigore — non è infatti soggetto a particolari requisiti di forma né *ad substantiam*, né *ad probationem*. Com'è noto, detta impostazione era stata sovvertita dall'art. 1, n. 2, legge n. 162/1993 il quale — nel prevedere l'obbligo per il vettore di

— documento comprovante l'esistenza, il contenuto e le parti del contratto di trasporto <sup>(12)</sup>.

Innanzitutto, la lettera di vettura consente di individuare inequivocabilmente il tipo contrattuale prescelto dai contraenti, documentando la volontà di costoro di stipulare un contratto di trasporto, con esclusione di qualsiasi altra tipologia contrattuale affine. A questo particolare riguardo, si è ritenuto che l'emissione da parte del mittente della lettera di vettura rappresenta l'elemento decisivo per distinguere il contratto di trasporto da quello di spedizione, dovendosi qualificare come trasporto il contratto in relazione al quale tale rilascio sia avvenuto <sup>(13)</sup>.

Il documento *de quo* inoltre, riportando le indicazioni enunciate all'art. 1683 c.c., cristallizza l'oggetto del trasporto, nonché le condizioni e le modalità alle quali dovrà attenersi il vettore nell'esecuzione della prestazione (art. 1684, comma 1, ult. parte, c.c.).

---

annotare nella copia del contratto di trasporto, sotto pena di nullità del medesimo, gli estremi dell'iscrizione all'Albo nazionale degli autotrasportatori — sembrava (quantomeno alla luce della in allora prevalente interpretazione dottrinale e pretoria) aver introdotto l'onere della forma scritta per la validità stessa del contratto *de quo* (al riguardo vedi E. GRAGNOLI, *Prime considerazioni sulla nuova disciplina della forma del contratto di trasporto di merci su strada*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti. Profili sistematici e problematiche attuali. Atti del Convegno di Modena, 2-3 aprile 1993*, Milano, 1994, 269, nonché M. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto di merci su strada*, in *Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione, dei trasporti e del turismo. Atti del convegno di Modena, 31 marzo — 1° aprile 1995*, Milano, 1996, 246; in giurisprudenza cfr., per tutte, Trib. Alba 30 novembre 1995, in *Dir. trasp.* 1997, 163, con nota di M. RIGUZZI, *Brevi considerazioni sulla nuova forma ad substantiam del contratto di trasporto di merci su strada*). Il principio della libertà della forma del contratto di trasporto è stato successivamente ristabilito dapprima per opera dell'art. 3, legge n. 334/2001 (di "interpretazione autentica" della disposizione testé riportata, su cui vedi C. TINCANI, *La legge n. 334 del 2001 e la forma del contratto di trasporto stradale di merci*, in *Contratti 2001*, 1039), quindi della pronuncia della Corte cost. 14 gennaio n. 7 (in *Dir. trasp.* 2005, 153, con nota di G. REALE, *Considerazioni sulla forma del contratto di autotrasporto di cose e sulle annotazioni da inserirvi in caso di forma scritta*; in *Dir. mar.* 2005, 460, con nota di M. CARRETTA, *La Corte costituzionale cancella l'irrazionale sperequazione tra contratto scritto di autotrasporto merci privo delle annotazioni di legge e accordi orali*; in *Contratti 2005*, 361, con nota di I. ROMANO, *Sull'inosservanza della forma del contratto di autotrasporto di cose*, nonché in *Arch. giur. circ.* 2005, 454, con nota di C. TAGLIAFERRI, *Libertà di forma del contratto di trasporto di merci su strada tra consulta e legge-delega*) ed infine in virtù dell'art. 3, legge n. 32/2005 (su cui cfr. M. RIGUZZI, *Prime considerazioni sulla legge delega per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e di cose*, in *Dir. trasp.* 2005, 435).

<sup>(12)</sup> Cfr. V. BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, Torino, 2003, 149.

<sup>(13)</sup> Così Trib. Trieste 24 marzo 1993, in *Dir. mar.* 1994, 822. Negli stessi termini cfr. Cass. 28 novembre 1975 n. 3983, in *Giust. civ.* 1976, I, 205, secondo cui, «la lettera di vettura è la scrittura che documenta nei suoi elementi essenziali il contratto di trasporto concluso tra il mittente ed il vettore: esteriorizza, cioè, in forma scritta la volontà contrattuale delle parti».



Oltre a fissare le modalità operative dell'obbligazione vettoriale, le indicazioni riportate nella lettera di vettura consentono di individuare le parti sostanziali del rapporto contrattuale e, così, di determinare i soggetti che abbiano assunto, rispettivamente, la veste di mittente e di vettore<sup>(14)</sup>. Tale aspetto è particolarmente rilevante ogni qualvolta si controverta — come nella fattispecie oggetto della pronuncia in commento — in ordine al presunto agire rappresentativo di colui che, dal documento di trasporto, risulti aver assunto la qualità di mittente, oppure allorquando la parte ivi indicata come vettore pretenda di dismettere gli obblighi e le responsabilità discendenti da tale qualifica, assumendo che l'esecuzione del trasporto sia stato materialmente eseguito da un altro soggetto, al quale solo andrebbe attribuita la veste di vettore.

Ebbene, la lettera di vettura rappresenta un indice rivelatore dell'identità dei contraenti il trasporto. In particolare, dovrà considerarsi vettore, con conseguente assunzione dei relativi obblighi e responsabilità, colui che è indicato come tale nella lettera di vettura e che in tale qualità vi ha apposto la sottoscrizione, a nulla rilevando che la materiale esecuzione del trasporto venga poi eseguita da un terzo<sup>(15)</sup>.

Del pari, mittente dovrà considerarsi colui che rilascia e sottoscrive il documento in esame, a prescindere dal fatto che egli abbia eventualmente agito in rappresentanza di altro soggetto il cui nome non figura nella lettera di vettura.

Sul piano probatorio, la lettera di vettura è soggetta alla disciplina codicistica prevista per le scritture private. Ai sensi dell'art. 2702 c.c., dunque, essa fa piena prova — fino a querela di falso — della provenienza delle dichiarazioni dal soggetto che l'ha sottoscritta. Per quanto concerne l'elemento intrinseco, invece, la veridicità delle dichiarazioni nella stessa riportate può essere superata con qualsiasi mezzo di prova, inclusa la prova testimoniale seppur nei limiti previsti dagli art. 2721 ss. c.c. in materia di contratti<sup>(16)</sup>.

---

(14) Cfr. Cass. 22 dicembre 2011 n. 28282, in *Giust. civ.* 2012, 2649, con nota di M. COMENALE PINTO, *Sull'efficacia probatoria della lettera di vettura*, la quale ha affermato che, «pur essendo il contratto di trasporto un contratto a forma libera, la cui prova può essere fornita con qualsiasi mezzo, una volta emessa la lettera di vettura questa documenta l'esistenza ed il contenuto del contratto di trasporto e naturalmente individua il mittente ed il vettore»; in conformità, *ex multis*, Trib. Genova 12 ottobre 1991, in *Dir. mar.* 1992, 478, secondo cui, «la lettera di vettura costituisce prova della stipulazione del contratto di trasporto tra il mittente e colui che in essa figura come vettore»; Trib. Milano 18 febbraio 2019, in *DeJure*; con precipuo riferimento alla ricevuta di carico non all'ordine cfr. altresì Cass. 6 aprile 1971 n. 995, in *Rep. Foro it.*, 1971, voce «Trasporto», nn. 19-20.

(15) Per l'irrelevanza del fatto che il vettore indicato nella lettera di vettura si sia avvalso dell'opera di un terzo per l'esecuzione degli obblighi discendenti dal contratto di trasporto, cfr. Trib. Milano 9 aprile 2001, in *Dir. mar.* 2003, 176.

(16) Per coloro che distinguono tra dichiarazioni di scienza relative a semplici fatti e dichiarazioni negoziali, i limiti di cui al testo saranno applicabili solo in relazione



I suddetti principi, ormai tralatizi in giurisprudenza, sono stati correttamente richiamati anche nella sentenza in commento. Quivi gli Ermellini hanno confermato la *ratio decidendi* sottesa alla pronuncia impugnata, con cui la Corte territoriale — all'esito della valutazione di tutte le risultanze probatorie acquisite nel corso del giudizio — aveva escluso la riconducibilità del contratto di trasporto alla società resistente.

Più precisamente, i Giudici del merito — facendo corretto governo del principio per cui le risultanze della lettera di vettura non sono vincolanti e possono essere chiarite, od anche superate, attraverso ulteriori documenti e prove — avevano disatteso, perché ritenute equivoche, le indicazioni riportate nei documenti di trasporto ove figuravano, in veste di mittenti, anche società estranee al giudizio, tra cui Infotel. Per contro, rilievo decisivo era attribuito ad altri elementi versati in atti, quali la conclusione tra la resistente ed Infotel di un contratto di appalto (che prevedeva, tra l'altro, la stipulazione di contratti di trasporto), nonché la circostanza per cui la ricorrente si era rivolta alla resistente solo dopo aver richiesto il pagamento ad Infotel (che *medio tempore* era stata posta in liquidazione), implicitamente confermando di avere individuato in quest'ultima società la propria controparte contrattuale.

Tali elementi probatori, secondo il convincimento maturato dai Giudici d'appello a valle di un accertamento in fatto insindacabile in sede di legittimità, deponevano nel senso di escludere l'esistenza di un contratto di trasporto tra le parti in causa, con conseguente ineluttabile rigetto della domanda avanzata dalla società ricorrente.

MATTEO MIATTO

---

a queste ultime (così STOLFI, *loc. cit.*); per coloro che, al contrario, non ammettono tale distinzione i limiti in parola troveranno applicazione in relazione all'intero contenuto della lettera di vettura (così A. LA MATTINA, *loc. ult. cit.*). In quest'ultimo senso sembra orientata anche la giurisprudenza di legittimità, per cui cfr. Cass. 27 giugno 1991 n. 7217, *cit.*, secondo cui «la difformità dal vero delle dichiarazioni in essa contenute può sempre essere comprovata dalla parte che vi abbia interesse, vuoi per mezzo di testimoni (nei limiti indicati dagli art. 2721 e 2724 c.c.), vuoi attraverso gli altri mezzi consentiti dall'ordinamento». Tale pronuncia, peraltro, ammette la facoltà di prova anche allo scopo di chiarire il significato di espressioni usate dai contraenti nella lettera di vettura e che, isolatamente e letteralmente considerate, si palesino equivoche od ambigue. Per una pronuncia più risalente vedi Cass. 15 giugno 1951 n. 1553, in *Circolaz. e trasp.* 1952, 572, con nota di M. MASSARI, *Trasporti ordinari e trasporti ferroviari di cose* la quale ha ritenuto ammissibile la prova testimoniale solo nei limiti stabiliti dall'art. 2721 c.c. e, oltre tali limiti, solo se l'autorità giudiziaria lo consenta. *Contra* vedi Trib. Genova 20 aprile 1964, in *Temi gen.* 1965, 270, secondo cui, «la lettera di vettura è il tipico documento probatorio della esistenza e delle modalità del contratto di trasporto; deve escludersi che possano provarsi con altro mezzo le indicazioni su di essa apposte dal mittente e che formano il contenuto del contratto di trasporto».



## CORTE DI CASSAZIONE, SEZ. III, 30 NOVEMBRE 2018 N. 30978

Pres. VIVALDI - Rel. FRASCA  
*Costruzioni Generali Xodo s.r.l.* (avv. C. Alessandri)  
*c. Submariner s.r.l. di Seardini Aldo & C. s.n.c.*,  
*Sepor s.r.l. Terrestre e Marittima* (avv. A. Izzo, F. Munari, A. Gesino)

**Imprese di navigazione e di trasporto - Obbligo dell'armatore di rimuovere il relitto - Stipula contratto di appalto per le relative operazioni - Limitazione della responsabilità ex art. 275 c. nav. - Esclusione.**



RIASSUNTO DEI FATTI — La Costruzioni Generali Xodo s.r.l. ha proposto ricorso per cassazione contro la Sepor s.r.l. Terrestre e Marittima, ora Sepors.p.a., e contro la Submariner di S.A. & C. s.n.c., ora Submariner s.r.l., avverso la sentenza della Corte d'Appello di Venezia dell'11 marzo 2016. che aveva respinto il suo appello contro la sentenza del Tribunale di Rovigo, Sezione Distaccata di Adria, che nell'agosto del 2009, a sua volta, aveva accolto l'opposizione ai sensi dell'art. 627 cod. nav. proposta dalle due società intimiate avverso la sentenza dello stesso tribunale che aveva accolto in sede di reclamo la richiesta della ricorrente di apertura di un procedimento di limitazione del debito ai sensi dell'art. 275 cod. nav. Detta richiesta era stata presentata dalla ricorrente stessa a seguito di due ingiunzioni di pagamento emesse dal Tribunale di La Spezia nei suoi confronti su ricorsi delle due società, rispettivamente per il pagamento del corrispettivo dell'appalto alla Submariner del recupero della draga «Carla» e del motopontone «Po di Tolle» e dell'appalto alla Sepor dei lavori di bonifica dagli idrocarburi riversati. Dette imbarcazioni, impegnate in lavori dell'arenile del Comune di Monterosso a mare, erano affondate per le avverse condizioni del mare nella notte fra il 13 e il 14 maggio 2003, mentre erano ormeggiate di fonte alla scogliera.

*L'istituto della c.d. limitazione di responsabilità previsto dall'art. 275 cod. nav. non può venire in rilievo qualora, a seguito del naufragio del natante, l'armatore, dovendo ottemperare all'ordine dell'autorità amministrativa di provvedere alla rimozione del relitto ed alla bonifica delle acque in cui si è verificato il naufragio, stipuli con un terzo un contratto di appalto per le relative operazioni, atteso che in tal caso il naufragio, sebbene da considerarsi come momento, sia pure terminale,*

*del viaggio, non rappresenta il fatto determinativo dell'insorgenza dell'obbligazione di pagamento del relativo corrispettivo* <sup>(1)</sup>.

MOTIVI DELLA DECISIONE — 1. Con il primo motivo di ricorso si deduce, ai sensi dell'art. 360 c.p.c., n. 3, «violazione o falsa applicazione di norme di diritto in relazione all'art. 275 c. nav.». Vi si censura la sentenza impugnata quanto all'esegesi data da essa della norma dell'art. 275 cod. nav.

1.2. Lo si fa in primo luogo adducendo, per quello che evidenzia la prospettazione, che nel procedervi la corte territoriale sarebbe incorso in un errore logico, là dove a pagina 5, all'inizio dell'ultimo capoverso, avrebbe parlato «delle obbligazioni delle creditrici», mentre, in relazione ai contratti di appalto per la rimozione dei relitti e la bonifica, l'obbligazione oggetto dell'istituto di cui all'art. 275 citato sarebbe stata della ricorrente. Detto errore avrebbe inficiato la successiva affermazione che «a quelle obbligazioni l'armatore ha prestato consapevole adesione».

1.3. L'assunto è innanzitutto volto a censurare una motivazione che la corte territoriale ha enunciato dopo avere formulato quella preliminare circa l'esegesi dell'art. 275 c. nav. e, quindi, in via di mera ulteriore conferma e spiegazione di essa. Sicché, il preteso errore logico sarebbe rimasto del tutto irrilevante, se fosse stato sussistente. A di là di tale rilievo l'errore è del tutto insussistente, giacché con il riferimento alle obbligazioni delle creditrici è di tutta evidenza che la corte lagunare ha voluto riferirsi alle obbligazioni assunte nell'economia dei contratti di appalto dalle società resistenti quali appaltatrici e non invece all'obbligazione di pagamento del corrispettivo che la ricorrente doveva pagare, quale obbligazione corrispettiva nella prospettazione della medesima soggetta all'applicazione dell'art. 275 citato.

1.4. Dopo la descritta censura si critica l'esegesi della sentenza impugnata a proposito dell'art. 275, là dove si è così espressa: «col decreto del 9 giugno 2005, questa stessa Corte ha ritenuto che lo stazionamento della chiatta all'ormeggio in un tratto di mare aperto antistante il litorale, non faccia venire meno l'ambito concettuale del termine "viaggio" usato dal legislatore, almeno finché il natante non abbia raggiunto il porto d'approdo. Con la sentenza n. 85/2009 il tribunale ha rilevato che, per quanto ampia possa essere la com-

---

<sup>(1)</sup> V. la nota di A. ZAMPONE, a p. 175.

preensione del termine “viaggio”, con l’affondamento del natante il viaggio deve ritenersi certamente finito. Tale affermazione va senz’altro condivisa. Infatti, la norma prevede la limitazione del debito dell’armatore in due ipotesi. La prima riguarda le obbligazioni assunte in vista ed in occasione del viaggio e la seconda riguarda le obbligazioni sorte da fatti o atti compiuti durante lo stesso viaggio. Occorre nel caso di specie avere riguardo alla seconda ipotesi, cioè alle obbligazioni sorte da atti o fatti compiuti durante il viaggio. La norma ha riguardo al momento genetico dell’obbligazione e lo colloca in un tempo, “durante il viaggio” che dà conto del perché di un tale beneficio a favore dell’armatore; esso è simmetrico al pericolo che il natante e il suo carico corrono durante i viaggi per mare, che sono notoriamente rischiosi. Tant’è che ha cura di precisare che dette obbligazioni non devono essere state contratte con dolo o colpa grave. Le obbligazioni delle odierne creditrici derivano da contratti stipulati in epoca ben successiva alla fine del “viaggio”, cioè a quando l’incertezza degli eventi possibili legati al viaggio non sussisteva più, e sono state assunte in piena consapevolezza della situazione, a viaggio terminato. Pertanto, non possono rientrare nella procedura di limitazione del debito, proprio a causa del fatto che a quelle obbligazioni l’armatore ha prestato consapevole adesione. Diversamente opinando si avrebbe una giustificazione preventiva ad ogni premeditato inadempimento di obbligazioni che fosse da porre in relazione, anche in via mediata, con il “viaggio”. Nemmeno appare condivisibile la tesi dell’appellante, secondo la quale gli appaltatori dovevano ottenere la preventiva rinuncia della Xodo alla procedura di limitazione del debito, prima di sottoscrivere con lei i contratti di appalto. La tesi propone la medesima implausibile lettura della norma perché presuppone la non cogenza della controprestazione che l’armatore va a pattuire con gli appaltatori, per essere il “viaggio” già terminato e ogni evento possibile già accaduto e noto all’armatore. L’intento non è compatibile con la *ratio* della norma che mira a proteggere soggetti che, in quanto colpiti da evento dannoso inaspettato e incolpevole, appaiono meritevoli di tutela rispetto alle obbligazioni assunte in epoca precedente all’evento».

1.5. Questa motivazione viene criticata sostenendo che: «l’art. 275 c. nav., nella parte in cui afferma che il diritto alla limitazione sorge anche con riguardo (al)le obbligazioni perfezionate durante il viaggio, non dice affatto che la limitazione spetti solo per le obbligazioni perfezionate durante ovvero nel corso del viaggio, bensì an-

che a tutte quelle sorte da fatti o atti compiuti durante un viaggio, ancorché le obbligazioni che da tali fatti derivino si siano perfezionate in un momento successivo. Il naufragio, che nella motivazione della sentenza è il fatto che pone fine al viaggio, per necessità logica non può che intendersi come accaduto nel corso del viaggio stesso, dato che solo dopo che si è consumato il viaggio è finito. Pertanto, le obbligazioni dell'armatore, che nel caso di specie sono quelle di pagare i corrispettivi dei servizi di rimozione del relitto e di prevenzione dell'inquinamento e sorgono perciò dal naufragio, non possono che ritenersi sorte da fatti compiuti durante il viaggio. La limitazione del debito dell'armatore in riguardo ad esse non può perciò essere esclusa».

1.6. La critica, che si risolve in buona sostanza nell'imputare alla sentenza impugnata di non avere sussunto la fattispecie concreta sotto la norma dell'art. 275 c. nav., è priva di fondamento. Detta norma, com'è noto, nella versione originaria del suo primo comma, applicabile *ratione temporis* alla presente controversia (e modificata dal d.lg. 28 giugno 2012, n. 111, art. 12, comma 1, che ha circoscritto la facoltà di limitazione del debito soltanto in favore dell'armatore «di una nave di stazza lorda inferiore alle 300 tonnellate»), prevedeva che per «le obbligazioni contratte in occasione e per i bisogni di un viaggio e per le obbligazioni sorte da fatti o atti compiuti durante lo stesso viaggio, ad eccezione di quelle derivanti da proprio dolo o colpa grave, l'armatore può limitare il debito complessivo ad una somma pari al valore della nave e all'ammontare del nolo e di ogni altro provento del viaggio». Il contenuto della norma va certamente individuato tenendo conto della norma precedente, l'art. 274, ma il contenuto di quest'ultima non lo esaurisce. Infatti, posto che l'art. 274 stabilisce nel suo comma 1 che «l'armatore è responsabile dei fatti dell'equipaggio e delle obbligazioni contratte dal comandante della nave, per quanto riguarda la nave e la spedizione» (con l'eccezione stabilita poi dal comma 2 per i fatti di c.d. salvataggio), risulta di tutta evidenza che nell'art. 275, comma 1 il legislatore del codice ha inteso riferirsi certamente alla responsabilità dell'armatore indicata nell'art. 274, comma 1 con la formula relativa alle «obbligazioni sorte da fatti o atti compiuti durante». Tale formulazione è idonea a comprendere la fattispecie indicata dall'art. 274, comma 1 ma è più ampia comprendendo anche «i fatti e gli atti compiuti durante il viaggio» direttamente dall'armatore con propri comportamenti. La prima parte dell'art. 275, invece, concerne, al contrario

della seconda che evoca comunque obbligazioni insorte durante il viaggio, obbligazioni contratte dall'armatore prima ed in vista del viaggio.

1.7. Ciò premesso, le obbligazioni di pagamento del corrispettivo assunte dalla ricorrente verso le resistenti come corrispettivo dell'appalto dei lavori di recupero dei relitti, anzi parrebbe, del relitto della «Carla», e dei lavori di bonifica e prevenzione dell'inquinamento, non rientrano certamente fra quelle cui allude la prima parte dell'art. 275 e ciò per l'assorbente ragione che si tratta di obbligazioni la cui causa costitutiva non si è collocata in un momento anteriore all'inizio del viaggio che portò le due imbarcazioni ad operare nel luogo in cui andarono perdute due mezzi. Per completezza, se la ricorrente, con evidenti fini di prevenzione, avesse stipulato con le due resistenti contratti di appalto per un'eventuale futura prestazione di recupero e di bonifica, qualora si fosse avverata la condizione dell'affondamento e detta prestazione fosse stata imposta, com'è accaduto nel caso di specie, dall'autorità amministrativa (la capitaneeria di Porto di La Spezia), sarebbe stato da escludere che, verificata la condizione, il corrispettivo pattuito potesse ritenersi soggetto all'istituto di cui all'art. 275. È sufficiente osservare che le obbligazioni condizionali in questione si sarebbero potute definire obbligazioni contratte «in occasione del viaggio», ma non si sarebbero potute definire contratte «per i bisogni del viaggio stesso», richiamando tale concetto una funzionalizzazione dell'obbligazione allo svolgimento del viaggio, mentre l'obbligazione sarebbe stata assunta per far fronte alle conseguenze di un evento, la perdita dell'imbarcazione, estranea ad esso, in quanto l'affondamento segnava la fine del viaggio. Ferme tali considerazioni, è certo — come del resto ha fatto la corte veneziana — che l'aspirazione della ricorrente a collocare le dette obbligazioni sotto l'ambito dell'art. 275 implica il verificare se possano essere ricondotte alla seconda ipotesi di cui al comma 1 norma cit., cioè quella delle «obbligazioni sorte da fatti o atti compiuti durante lo stesso viaggio, ad eccezione di quelle derivanti da proprio dolo o colpa grave». La risposta è negativa e bene è stata data in tal senso dalla corte territoriale. Essa ha valorizzato la circostanza che la stipulazione dei contratti di appalto è avvenuta dopo la conclusione del viaggio, che si doveva ravvisare necessariamente con l'affondamento delle imbarcazioni. Ora la motivazione della sentenza impugnata, là dove mostra di valorizzare l'elemento temporale della insorgenza delle obbligazioni a viaggio terminato, si

presta solo ad una correzione integrativa, che necessita per superare la critica svolta dalla ricorrente, la quale, come s'è veduto, sottolinea che le dette obbligazioni sarebbero state contratte comunque in ragione del naufragio, cioè per far fronte ad un'esigenza — quella di rimozione e bonifica — cagionata dal naufragio, evento che deve ritenersi parte, sebbene conclusiva, del viaggio dell'imbarcazione. In pratica, l'esegesi proposta dalla ricorrente è che l'art. 275, comma 1 comprenda, in relazione al verificarsi del naufragio dell'imbarcazione da considerarsi come momento terminale e dunque parte del «viaggio» anche le obbligazioni che sorgono a caro dell'armatore non direttamente da tale momento terminale e, dunque, come suo automatico effetto, bensì a causa ed in dipendenza del suo verificarsi, ma sulla base del verificarsi di un ulteriore accadimento.

1.8. L'esegesi prospettata dalla ricorrente non è corretta. L'espressione «fatti o atti compiuti durante lo stesso viaggio» certamente è idonea a comprendere nell'ambito dei «fatti» l'evento del naufragio dell'imbarcazione, ma la previsione della operatività della limitazione può riguardare le obbligazioni che nascono appunto da esso, come «fatto» accaduto durante il viaggio, dunque, quelle che lo abbiano come fatto costitutivo e siano da esso determinate. In altri termini l'evento del naufragio come momento sebbene terminale del viaggio deve essere esso stesso determinativo dell'insorgenza dell'obbligazione. Ebbene nel caso di specie il naufragio, con riferimento all'operazione di recupero dell'imbarcazione e di bonifica, assume diretta efficacia determinativa solo di un'obbligazione di natura amministrativa, quella discendente dal doveroso provvedimento dell'autorità amministrativa, adottato dalla Capitaneria di Porto di La Spezia. Essendo palese che tale obbligazione per la sua natura amministrativa è estranea alla limitazione della responsabilità di cui all'art. 275, che concerne la responsabilità rilevante sul piano del diritto civile, si deve rilevare che, di fronte all'ingiunzione dell'autorità l'aver scelto la ricorrente di avvalersi dell'opera di società terze stipulando con esse un appalto, anziché provvedere direttamente, lascia l'insorgenza delle obbligazioni inerenti il contratto di appalto del tutto al di fuori del determinismo causale del naufragio, che assume solo il valore di occasione che ha determinato l'insorgenza dell'obbligazione di intervenire. È tale insorgenza — per effetto della scelta, peraltro, effettuata in via alternativa al provvedere in proprio — che ha determinato la stipulazione degli appalti ed ha, dunque, giuocato come fatto causativo dell'obbligazione di pagamento dei



corrispettivi. Il naufragio, cioè il «fatto» riconducibile al viaggio, non ha determinato alcuna diretta efficacia causativa dell'insorgenza dell'obbligazione.

1.9. Corretta in tal modo ai sensi dell'art. 384 c.p.c., ultimo comma, cioè con l'espunzione dell'idea — per la verità solo adombrata e non espressa chiaramente — che il naufragio collocasse la vicenda al di fuori della fattispecie astratta dell'art. 275, il primo motivo si deve ritenere infondato. Lo è sulla base del seguente principio di diritto, che si enuncia non constando precedenti in termini: «L'istituto della c.d. limitazione di responsabilità previsto dall'art. 275 c. nav. non può venire in rilievo qualora, a seguito del naufragio del natante, l'armatore, dovendo ottemperare all'ordine dell'autorità amministrativa di provvedere alla rimozione del relitto ed alla bonifica delle acque in cui si è verificato il naufragio, stipuli con un terzo un contratto di appalto per le relative operazioni, atteso che in tal caso il naufragio, sebbene da considerarsi come momento, sia pure terminale, del viaggio, non rappresenta il fatto determinativo dell'insorgenza dell'obbligazione di pagamento del relativo corrispettivo».

\* \* \*

**Ancora una pronuncia, forse una delle ultime, sui presupposti della limitazione della responsabilità dell'armatore secondo il codice della navigazione.**

La sentenza della Corte di cassazione pone fine alla annosa vicenda della draga «Carla» e del moto pontone «Po di Tolle» la quale ha riproposto un interrogativo di notevole interesse; quale sia la dimensione dei presupposti economici e spazio-temporali della limitazione della responsabilità dell'armatore secondo l'art. 275 c. nav. Si tratta in effetti di un tema di grandissimo rilievo la cui rilevanza pratica, tuttavia, è destinata ad essere fortemente ridimensionata in ragione dell'evoluzione normativa che, *medio tempore*, ha riguardato l'istituto della limitazione della responsabilità dell'armatore. Secondo la disciplina del codice della navigazione l'armatore, in presenza di determinate condizioni, può limitare la propria responsabilità (il debito complessivo) per le obbligazioni contratte in occasione e per i bisogni di un viaggio e per le obbligazioni sorte da fatti o atti compiuti durante lo stesso viaggio. L'individuazione del significato da attribuire al termine «viaggio» ed alla relativa dimensione economica e dell'ambito spazio-temporale rappresenta un aspetto decisivo per la verifica dell'applicabilità dell'istituto in entrambe le ipotesi alle quali l'art. 275 c. nav. fa riferimento. La prima, che privilegia l'aspetto finalistico delle obbligazioni contratte dall'armatore; la

seconda, che valorizza la collocazione nel tempo e nello spazio dei fatti o degli atti dai quali scaturisce l'obbligazione dell'armatore sottomettabile a limitazione.

Questo regime ha rappresentato nel nostro ordinamento la disciplina unica della limitazione della responsabilità dell'armatore fino all'entrata in vigore dell'assai controverso d.lg. 28 giugno 2012 n. 111. Tale provvedimento, come è noto, attua la direttiva CE 23 aprile 2009, n. 20 recante norme sulla assicurazione degli armatori per i crediti marittimi. Tuttavia, esso interviene anche in materia di limitazione della responsabilità (*rectius*, del debito) dell'armatore anticipando nel diritto interno, per le navi di stazza lorda superiori alle 300 tonnellate <sup>(1)</sup>, alcune disposizioni della Convenzione sulla limitazione dei crediti marittimi (1976 LLMC) adottata a Londra il 19 novembre 1976, modificata dal Protocollo di Londra del 2 maggio 1996, entrata in vigore a livello internazionale ma non in Italia. La singolarità di tale provvedimento, per tacere delle numerose difficoltà di ordine sistematico che ha generato, è rappresentata preliminarmente dal fatto che il governo italiano, con la legge 23 dicembre 2009, n. 201, aveva da tempo autorizzato la ratifica della LLMC senza tuttavia darvi seguito, fino a prediligere uno strumento differente quale è il decreto legislativo di attuazione di una direttiva comunitaria avente ad oggetto aspetti contigui, ma non coincidenti, rispetto a quelli della responsabilità dell'armatore e della sua limitazione. Sono numerose e tutte in gran parte condivisibili le opinioni di coloro che mettono in discussione la correttezza nel merito del provvedimento, auspicando un sollecito chiarimento normativo <sup>(2)</sup>. Come pure sorgono perplessi-

---

<sup>(1)</sup> Le nuove disposizioni si applicano alle navi battenti bandiera italiana e alle navi di bandiera straniera di stazza pari o superiore alle 300 tonnellate che entrano nei porti o transitano nelle acque territoriali italiane (l'art. 3 stabilisce inoltre la non applicabilità della disciplina ad alcune specifiche categorie di navi). L'esclusione dall'ambito di applicazione della nuova disciplina delle navi di stazza lorda inferiore alle trecento tonnellate corrisponde sostanzialmente, quanto all'obbligo assicurativo, alla previsione dell'art. 2 della dir. CE n. 20/2009 e, quanto alla limitazione della responsabilità, alla previsione dell'art. 15.2 lett. b) LLMC che esplicitamente consente alla legge nazionale dello Stato di regolare, in tali casi, la limitazione della responsabilità per crediti marittimi con disciplina non necessariamente coincidente con quella della stessa LLMC.

<sup>(2)</sup> Cfr. in particolare, ROSAFIO, *La limitazione della responsabilità per i crediti marittimi dell'armatore: la necessità di un chiarimento normativo*, in *Riv. dir. nav.* 2019, 27 ss. Sottolineano con sfumature diverse i numerosi profili di criticità della nuova disciplina: FOGLIANI, *Il nuovo sistema di assicurazione e responsabilità per crediti marittimi*, in *Dir. trasp.* 2014, 529 ss.; DANI, *Ulteriori brevi note in margine al D.Lgs. 28 giugno 2012 n. 111 di attuazione da parte dell'Italia della direttiva 2009/27/Ce del 23 aprile 2009 sull'assicurazione della responsabilità degli armatori per crediti marittimi*, in *Marine Av. Transp. Ins. Rev.* 2013, II, 18 ss.; BERLINGIERI, *Alcune note sul d. lgs. 28 giugno 2012, n. 111 di attuazione da parte dell'Italia della direttiva 2009/27/Ce del 23 aprile 2009 sull'assicurazione (della responsabilità) degli armatori per crediti marittimi*,

tà sulla legittimità costituzionale della nuova disciplina sulla limitazione del debito (artt. 7 e 8) estranea all'oggetto della delega comunitaria di cui alla legge 15 dicembre 2011 n. 217 (legge comunitaria 2010) la quale, all'art. 18, individua quale disciplina da attuare la direttiva CE n. 20/2009 che dispone l'obbligo assicurativo a carico dell'armatore (art. 4), ma non i limiti della responsabilità (che, infatti, vengono esplicitamente fatti salvi dalla direttiva qualora sia applicabile la Convenzione LLMC) <sup>(3)</sup>.

Rimane il fatto che la disciplina del codice della navigazione, seppure tra numerose e giustificate incertezze, appare destinata in futuro a ricevere applicazione del tutto residuale stante il chiaro tenore dell'art. 275 c. nav. che limita la propria applicazione alle sole navi di stazza lorda inferiore alle trecento tonnellate <sup>(4)</sup>.

---

in *Dir. mar.* 2012, 962; BERLINGIERI, *Ancora sulla asserita introduzione nel diritto italiano delle norme della convenzione LLMC*, in *Dir. mar.* 2016, 816; BERLINGIERI, *Alcune note sulla possibilità di utilizzare le norme processuali italiane in tema di limitazione della responsabilità in relazione a nave di nazionalità straniera*, in *Dir. mar.* 2016, 775.

<sup>(3)</sup> Sul punto mi sia consentito rinviare a ZAMPONE, *Assicurazione e responsabilità dell'armatore*, in *Libro dell'anno del diritto 2014*, Roma, 2014, 459.

<sup>(4)</sup> In verità, al d.lg. 111/2012 non tutti gli interpreti riconducono l'effetto di avere introdotto un regime di limitazione della responsabilità esclusivo, applicabile agli armatori delle navi di stazza lorda superiore alle trecento tonnellate. Sebbene questa sia l'opinione espressa dalla maggior parte della dottrina (LEFEBVRE D'OVIDIO-PESCATORE-TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2019, 341 ss.; CLARONI, *Decreto legislativo 28 giugno 2012, n. 111 «Attuazione della direttiva 2009/20/Ce recante norme sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi»* (G.U. n. 173 del 26 luglio 2012): una breve nota di commento, in *Riv. dir. nav.* 2012, 1033 ss.; P. TULLIO, *Procedimento di limitazione della responsabilità dell'armatore e giurisdizione*, in *Dir. trasp.* 2016, 449 ss.; BOI, *Principi e tendenze nel diritto marittimo*, Torino, 2016, 89; ZUNARELLI-COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, Milano, 2016, 200 ss.), che mi sento di condividere, un prestigioso autore (BERLINGIERI, *Ancora sulla asserita introduzione nel diritto italiano delle norme della convenzione LLMC*, in *Dir. mar.*, 2016, 816) ritiene che l'introduzione del provvedimento abbia di fatto condotto alla paradossale situazione di non potere individuare nel nostro ordinamento un regime di limitazione della responsabilità applicabile agli armatori di navi di stazza superiore alle trecento tonnellate; non l'art. 275 c. nav., la cui applicabilità è ormai limitata alle sole navi di stazza inferiore; non alcuna altra disposizione stante il mancato deposito della adesione dell'Italia alla LLMC; sul punto si veda ROSAFIO, *La limitazione della responsabilità*, cit., 41 ss., cui si rinvia anche per l'illustrazione delle diverse posizioni che si sono confrontate sull'argomento. Tale ultimo orientamento è stato sostanzialmente accolto in giurisprudenza da Trib. Nola 16 febbraio 2017 n. 381, in *Riv. dir. nav.* 2017, 837 ss. (con nota giustamente critica di COMENALE PINTO), che ha sostenuto che, poiché rappresenterebbe una violazione del principio di uguaglianza la ritenuta esclusione della limitazione della responsabilità degli armatori di navi di stazza lorda uguale o superiore alle trecento tonnellate, l'art. 275 c. nav., come modificato dal d.lg. n. 111 del 2012, sarebbe comunque applicabile in via analogica anche per tale categoria di navi.

Ciò non toglie che la pronuncia in commento proponga un punto di arrivo di sicuro interesse in relazione alla estensione nel tempo e nello spazio del concetto di viaggio ed alla sua dimensione economica.

In particolare, l'interrogativo cui risponde la sentenza è quello di stabilire se il concetto di viaggio, nella duplice prospettiva di cui all'art. 275 c. nav., possa comprendere anche gli eventi (fatti od atti) i cui effetti si verificano oltre il momento in cui il natante è considerato perduto (nella circostanza, per affondamento) <sup>(5)</sup>.

Si tratta di un tema che attiene al principio della globalità della limitazione accolto dalla disciplina del codice della navigazione per la responsabilità dell'armatore, ma estraneo al sistema della LLMC e, quindi, al d.lg. 111/2012. Il tema, peraltro, va oltre il contesto di immediato riferimento perché caratterizza tradizionalmente l'intero sistema del diritto della navigazione. Al viaggio, infatti, ed agli atti e ai fatti avvenuti in corso di navigazione <sup>(6)</sup>, fanno cenno numerosissime norme (si pensi, tra le tante, alle norme sull'assicurazione della nave stipulata a viaggio *ex art. 530 c. nav.*, alle norme sui privilegi sulla nave sul nolo *ex art. 552 ss. c. nav.*) che lo presuppongono quale elemento decisivo per il riconoscimento di quel requisito di diritto speciale che informa la disciplina dei rapporti giuridici, economici e sociali che fanno capo a questo ramo dell'ordinamento.

Il quesito interpretativo che la sentenza pone nel caso specifico appare duplice: da un lato, quello di stabilire se l'art. 275 c. nav., nella parte in cui prevede l'assoggettabilità a limitazione delle obbligazioni sorte da atti e fatti compiuti durante il viaggio (oltre quelle contratte in occasione e per i bisogni del viaggio), pretenda che durante il viaggio sia sorta l'obbligazione oppure semplicemente il suo presupposto, ossia il fatto o l'atto dalla quale trae origine; dall'altro, quello di stabilire se il naufragio che determina la perdita della nave rappresenti il momento in cui il viaggio deve intendersi terminato e se ad ogni obbligazione che ad esso sia ricollegata sia possibile attribuire i caratteri che consentirebbero di farla ricadere nell'ambito della limitazione della responsabilità.

Ebbene, le conclusioni cui perviene la Corte impongono a mio giudizio alcune brevi riflessioni critiche.

---

<sup>(5)</sup> Cfr. Trib. Marsala 2 novembre 2012 n. 5, che ha ritenuto che al momento della domanda di ammissione alla limitazione la nave debba essere ancora esistente in base a quanto disposto dagli artt. 628 e 631 c. nav. Ha quindi escluso l'applicazione della limitazione della responsabilità di cui all'art. 275 c. nav. nel caso in cui la nave sia andata perduta.

<sup>(6)</sup> Per quel che riguarda l'ambito di applicazione dell'art. 5 disp. prel. cod. nav. ai fini dell'individuazione della legge applicabile con riferimento al criterio della legge della bandiera, cfr. Cass. 15 luglio 1976 n. 2796, in *Dir. mar.* 1976, 680 ss., con nota di MAGANZA, *Nave ormeggiata in porto: lex loci e legge della bandiera*.

In primo luogo, infatti, non convince la distinzione delineata tra la prima e la seconda parte della norma; laddove si afferma che l'art. 275 c. nav., nel riferirsi alle obbligazioni contratte in occasione e per i bisogni del viaggio, abbia voluto fare riferimento, rispetto alla seconda parte della disposizione (obbligazioni sorte per fatti ed atti compiuti durante il viaggio), alle sole obbligazioni contratte dall'armatore prima ed in vista del viaggio. Privilegiando, in tal modo, un criterio interpretativo di carattere marcatamente temporale e non quello finalistico come sembrerebbe più corretto. È evidente che, così ragionando, tornando al caso concreto, la Corte abbia dovuto escludere in radice la possibilità di collocare nella prima parte della disposizione quelle obbligazioni contratte dall'armatore per scongiurare gli effetti ulteriori del naufragio (rimozione del relitto ed attività di bonifica) che, benché riconducibili alle esigenze determinate dall'esecuzione del viaggio, troverebbero la causa costitutiva solo in un momento successivo all'inizio del medesimo. Peraltro, la Corte giunge ad escludere che possano ricadere nell'ambito della limitazione anche le obbligazioni di natura analoga contratte preventivamente, prima dell'inizio del viaggio, nella previsione del verificarsi di una eventuale situazione di *distress* della nave. In tal caso, infatti, l'obbligazione (condizionata), benché contratta in occasione del viaggio, non potrebbe essere intesa al servizio del viaggio (per i bisogni del viaggio) in quanto subordinata al realizzarsi di un evento futuro ed incerto, l'affondamento, che segna la fine del viaggio stesso. La considerazione del rapporto cumulativo e non alternativo tra i due presupposti avrebbe forse dovuto consigliare alla Corte di considerare con maggiore attenzione la rilevanza della relazione che lega l'art. 275 c. nav. all'art. 274 c. nav.; norma che, nel definire la responsabilità dell'armatore per i fatti dell'equipaggio e delle obbligazioni contratte dal proprio comandante, opera un ampio riferimento a tutto quel che concerne la nave e la spedizione.

Ciò detto, l'individuazione del momento terminale del viaggio, volto a definire concretamente il principio della globalità della limitazione, ha rappresentato un tema ampiamente dibattuto in dottrina e in giurisprudenza <sup>(7)</sup>. La conclusione è che esso debba intendersi comprendere non solo la fase dinamica del movimento della nave, ma anche le fasi propedeutiche, complementari e strumentali allo stesso <sup>(8)</sup>. Si tratta di una conclusione che appare sdoganare la considerazione del viaggio inteso quale trasporto e che privile-

---

(7) Sul differente significato del concetto di viaggio «interrotto», cfr. App. Palermo 15 gennaio 2013, [www.giureta.unipa.it/Appello\\_Palermo\\_15012013.pdf](http://www.giureta.unipa.it/Appello_Palermo_15012013.pdf), annotata da MINUTELLA, *Perdita della nave e limitazione del debito dell'armatore*, in *GIURETA*, vol. XI 2013, 323 ss.

(8) App. Trieste 16 giugno 1995, in *Dir. mar.* 1996, 1052, con nota redazionale di BERLINGIERI, e in *Dir. trasp.* 1996, 233, con nota di COLAFIGLI, *Il concetto di viaggio nella limitazione della responsabilità dell'armatore*.

gia la nozione di esercizio e la considerazione dei rapporti riconducibili alla gestione, in senso economico e tecnico, della nave: «il termine viaggio assume nell'ambito del diritto della navigazione significati più specifici di quello meramente descrittivo dello spostamento da un punto geografico ad un altro, in quanto corrisponde anche a un momento organizzativo dell'esercizio della nave e dell'attività che con la nave si svolge»<sup>(9)</sup>.

Accolto tale condivisibile ampliamento della nozione, il problema ulteriore che consegue, con il quale la sentenza in commento si confronta, è quello di definire i parametri di questo rapporto di strumentalità, accessorietà, propedeuticità, complementarità tra evento (atto o fatto) ed esercizio della nave. Operazione indispensabile per verificare se l'obbligazione che scaturisce dalle attività che presuppongono tale relazione sia o meno da considerare soggetta ad eventuale limitazione. Si è detto che finché la nave è in esercizio la limitazione vada sempre ammessa, anche nell'intervallo tra un viaggio ed un altro<sup>(10)</sup>. Si tratta di stabilire se la perdita della nave (per naufragio e per altre cause) rappresenti un evento che interrompe definitivamente l'esercizio. Perché solo nel caso in cui si dia risposta affermativa a tale interrogativo sarà possibile escludere ogni rapporto di causalità tra l'atto o il fatto che genera l'obbligazione sorta dopo tale evento e la considerazione di questa nel procedimento di limitazione della responsabilità dell'armatore.

Alcuni risalenti precedenti giurisprudenziali hanno ammesso alla limitazione le obbligazioni contratte dall'armatore per la rimozione del relitto della nave o per prestazioni rese alla nave perduta in seguito a naufragio<sup>(11)</sup>. Così ammettendo che non possa essere escluso che permanga uno stretto rapporto funzionale tra la gestione della nave e l'armatore anche dopo che la medesima sia andata perduta. Ammettendo quindi che l'evento che determina la perdita della nave, mentre interrompe il viaggio inteso esclusivamente quale trasporto, non necessariamente implica il venir meno dell'esercizio dal momento che anche le attività volte a scongiurare o ridurre gli ef-

---

<sup>(9)</sup> App. Venezia 13 giugno 2005, in *Dir. mar.* 1208, con nota di ROMANA, *Osservazioni sul concetto di «viaggio» nella procedura di limitazione del debito armatoriale relativa a draga*. Tale decisione riguarda la medesima controversia definita con la sentenza in commento ed è stata resa in sede di reclamo avverso il decreto del 29 marzo 2005 mediante il quale il Tribunale di Rovigo (in *Dir. mar.* 2007, 1217) aveva respinto il ricorso per l'apertura del procedimento di limitazione della responsabilità dell'armatore della draga. Sulla rilevanza della natura di galleggiante e non di nave della draga, quindi non destinata direttamente alla navigazione, nel procedimento di limitazione dell'art. 275 c. nav., cfr. ROMANA, *op. cit.*, 1210 s.; LA CHINA, *La draga è nave?*, in *Dir. mar.* 2007, 1249.

<sup>(10)</sup> Cfr. SPASIANO, *La limitazione della responsabilità dell'armatore*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.* 1962, 1382.

<sup>(11)</sup> Trib. Venezia 3 maggio 1977, in *Dir. mar.* 1978, 92; App. Venezia 10 agosto 1978, in *Dir. mar.* 1978, 462 ss.; Trib. Trapani 13 settembre 1989, in *Dir. mar.* 1990, 734.

fetti pregiudizievoli scaturenti dalla perdita della nave sono comunque imputabili all'organizzazione della nave intesa come unità fenomenologica cui deve correttamente farsi riferimento nell'individuazione della nozione di esercizio. Senza contare l'importanza che può assumere la considerazione del verificarsi o meno del naufragio durante il periodo di impiego operativo della nave <sup>(12)</sup>.

Pertanto, sia che si faccia riferimento alla prima parte dell'art. 275 c. nav. (obbligazioni contratte in occasione e per i bisogni del viaggio) che alla seconda (obbligazione sorte da fatti o atti compiuti durante lo stesso viaggio), la valutazione che occorre fare appare quella di verificare il rapporto di funzionalità tra l'evento dal quale sorge l'obbligazione e l'attività di esercizio della nave. In caso positivo sussistono le ragioni per l'ammissione alla limitazione della responsabilità dell'armatore.

Ebbene, nel caso di specie non pare che la Cassazione si sia posta il problema di compiere fino in fondo tale valutazione. La Corte ha infatti ritenuto di dovere valorizzare prevalentemente l'elemento della collocazione temporale del sorgere dell'obbligazione, individuandolo in un momento successivo all'affondamento della imbarcazione. Evento quest'ultimo che, sempre a giudizio della Corte, si qualifica non solo per avere dato luogo al termine del viaggio; ma anche per non potere essere inteso, isolatamente considerato, come determinativo dell'insorgenza dell'operazione alla quale l'obbligazione di riferisce (la rimozione del relitto e l'esecuzione delle attività di bonifica). A sostegno di tale ultima decisiva considerazione, viene affermato che «il naufragio assume diretta efficacia determinativa solo di un'obbligazione di natura amministrativa, quella discendente dal doveroso provvedimento dell'autorità amministrativa, adottata dalla Capitaneria di porto». In altri termini, la natura amministrativa di quest'ultima obbligazione — la sola causalmente riconducibile al naufragio — escluderebbe la possibilità di ricondurre le relative conseguenze nel procedimento di limitazione della responsabilità dell'armatore. Dunque, il contratto di appalto stipulato dall'armatore, per scelta alternativa all'esecuzione in proprio delle opere di rimozione del relitto e bonifica ingiunte al medesimo dalla Autorità marittima, proprio perché frutto di una libera valutazione, non può essere conseguenza del naufragio, trovando in esso la semplice occasione. In altri termini, questa attività negoziale non si collocherebbe nell'ambito del «determinismo causale del naufragio che assume solo il valore di occasione che ha determinato l'insorgenza dell'obbligazione di intervenire».

Proprio sotto quest'ultimo profilo la sentenza appare criptica e per certi versi contraddittoria.

---

<sup>(12)</sup> Sul noto caso della nave «Luisa» la quale, dopo una serie di esplosioni che si verificarono durante le operazioni di caricazione di petrolio grezzo nel porto di Bandar Mah Sharh in Iran, si inabissò, cfr. Trib. Venezia 3 maggio 1977, in *Dir. mar.* 1978 92 ss.; App. Venezia 10 agosto 1978, in *Dir. mar.* 1978, 462 ss.



Semberebbe infatti volere affermare che il naufragio rappresenta un evento che rientra nel concetto di viaggio, per costituirne il momento terminale. Tuttavia, le obbligazioni riconducibili al medesimo, perché se ne possa tener conto ai fini della limitazione della responsabilità dell'armatore, devono essere con questo in rapporto di stretta causalità. Relazione che, con riferimento al contratto di appalto dal quale scaturirono le pretese creditorie, sarebbe interrotta dal provvedimento amministrativo il cui contenuto non giustificerebbe l'affidamento a terzi delle operazioni di rimozione del relitto e bonifica dei luoghi.

A me sembra che tale motivazione finisca per privilegiare un aspetto formale che contraddice quella ricostruzione che indica nella relazione tra obbligazione ed esercizio il presupposto per la definizione della globalità della limitazione.

Da un lato, infatti, la natura amministrativa del provvedimento che genera l'obbligazione (l'appalto) non pare possa necessariamente escludere la relazione funzionale tra la medesima e l'esercizio della nave qualora al naufragio, che pone termine al viaggio in senso operativo, sia sopravvissuta l'organizzazione funzionale alla navigazione anche solo per l'esecuzione delle attività volte a scongiurare o limitare gli effetti pregiudizievoli riconducibili ad un evento, il naufragio, che necessariamente presuppone l'aspetto effettuale dell'esercizio (la navigazione). Si tratta di un elemento che avrebbe dovuto essere opportunamente considerato tenuto conto, peraltro, che l'ordine amministrativo di rimozione cui fa riferimento la sentenza sembra essere stato pronunciato dall'autorità marittima nei confronti proprio di quel soggetto che ha invocato la limitazione.

Dall'altro, poiché la sentenza non dà conto del contenuto esatto del provvedimento amministrativo in questione, possiamo provare a individuarne la corretta fisionomia con l'ausilio delle norme di riferimento. Secondo i giudici tale atto avrebbe preteso che ad eseguire l'ordine di rimozione e bonifica fosse direttamente l'armatore; così che l'affidamento dell'opera a terzi da parte del soggetto obbligato avrebbe interrotto l'indispensabile relazione causale e funzionale tra naufragio ed obbligazione. Tuttavia, l'art. 73 c. nav., al quale pare doversi fare riferimento nella fattispecie, afferma che nel caso di sommersione di nave nei porti, nelle rade o nelle acque del mare territoriale nelle quali possa derivarne pregiudizio per la sicurezza della navigazione, il capo del compartimento ordina al proprietario, nei modi stabiliti dal regolamento, di provvedere a proprie spese alla rimozione del relitto. La norma, pertanto, individua quale interlocutore privilegiato il proprietario della nave e non l'armatore. L'obbligazione, in tal caso, sarebbe riconducibile al proprietario e non sarebbe quindi espressione dell'organizzazione delle attività di esercizio, con l'inevitabile risultato della non configurabilità dei presupposti soggettivi per la applicabilità dell'istituto della limitazione di cui all'art. 275 c. nav. Si tratta di un elemento che avrebbe potuto essere va-



lorizzato dalla Corte a conforto della considerazione, sostanzialmente inespressa, secondo la quale l'esercizio della nave avrebbe termine con la sommersione della nave. Ma così non è stato.

Tuttavia, lo si è prima accennato, non si può escludere che al naufragio della nave sopravvivano interessi riferibili all'organizzazione armatoriale della quale occorre tenere conto nell'individuazione della nozione di esercizio. Come pure non si può escludere che l'obbligo di rimuovere il relitto competa anche all'armatore nel caso in cui la sommersione della nave sia derivata da fatti verificatosi durante la fase di impiego operativo, e quindi di esercizio, della medesima<sup>(13)</sup>. Si pensi solo, a titolo esemplificativo, agli obblighi specifici che la stessa autorità marittima può porre a carico dell'armatore (e del comandante e del proprietario della nave), ai sensi dell'art. 12 della legge 31 dicembre 1982 n. 979, recante disposizioni per la difesa del mare, volti a scongiurare o ridurre i pregiudizi che, in caso di avarie ed incidenti, possono essere arrecati all'ambiente marino e al litorale.

Ma anche volendo prescindere da tali considerazioni, la cui rilevanza andrebbe valutata soprattutto nell'ipotesi in cui le figura del proprietario coincida con quella dell'armatore<sup>(14)</sup>, la valutazione degli elementi oggettivi dell'art. 73 c. nav. sembra condurre comunque a conclusioni che possono confliggere con quelle della Corte. La norma infatti prevede che l'intimato debba eseguire l'ordine a proprie spese. Quel che rileva è che l'intimato assuma l'onere della rimozione, a prescindere dal fatto che la esegua direttamente o meno, esonerando così l'autorità marittima dalla rimozione d'ufficio. Come pure l'art. 12 della legge 979/1982 prevede che l'autorità marittima possa diffidare l'armatore ad adottare le misure necessarie per scongiurare il pericolo. Inteso in questi termini il contenuto dell'ordine, sembra riprendere necessariamente vigore l'indispensabile collegamento funzionale tra obbligazione ed esercizio della nave che, al contrario, i giudici di legittimità hanno ritenuto essere venuto meno nel caso concreto sul solo presupposto della apodittica esclusione di un collegamento diretto tra il sorgere dell'obbligazione stessa ed il naufragio, momento conclusivo del viaggio.

ALESSANDRO ZAMPONE

---

<sup>(13)</sup> Del resto, secondo App. Venezia 10 agosto 1978, in *Dir. mar.* 1978, 462 ss. e, in particolare, p. 468, il legislatore, con l'art. 73 c. nav., non ha voluto affatto escludere dal novero delle obbligazioni che un armatore possa contrarre in occasione del viaggio quella del rimborso delle spese di rimozione della nave sommersa a seguito di un sinistro verificatosi durante il viaggio.

<sup>(14)</sup> La giurisprudenza ha messo in luce la possibilità di un coordinamento tra gli artt. 73 e 275 c. nav. quando armatore e proprietario si identifichino nella stessa persona; in tal caso, la limitazione del debito è stata intesa utilizzabile anche per il debito di rimozione del relitto, nel caso in cui questo debito derivi da fatti compiuti durante il viaggio; cfr. App. Venezia 10 agosto 1978, in *Dir. mar.* 1978, 462 ss.



## CORTE DI CASSAZIONE, SEZ. III, 26 SETTEMBRE 2019 N. 23975

Pres. AMENDOLA - Rel. POSITANO - P.M. MISTRI  
*Terminal Rinfuse Italia s.p.a.* (avv. C. Alessandri)  
*c. Hebei Pride Shipping co. Ltd* (avv. G. Duca)  
e c. *Servola s.p.a.* e c. *Superbeton s.p.a.* (avv. R. Longanesi Cattani)

**Ausiliari del trasporto - Raccomandatario marittimo - Deposito o vendita delle cose trasportate ex art. 437 c. nav. - Richiesta al custode giudiziario della restituzione della merce depositata - Attività del raccomandatario - Esclusione.**



RIASSUNTO DEI FATTI — Con provvedimento del 3 aprile 2007 il Tribunale di Trieste autorizzava, ai sensi dell'articolo 437 del codice della navigazione, il vettore Hebei Pride Shipping Ltd. a depositare presso due differenti custodi giudiziari, il terminal Servola s.p.a. di Trieste e società Rinfuse Italia s.p.a. di Porto Marghera, il carico di 63.310 t. di cemento clinker, trasportato dalla Cina all'Italia per conto di Superbeton s.p.a. (ricevitore, nonché proprietario delle merci), nei cui confronti il vettore vantava un credito, relativo al contratto di nolo, pari a 1.899.327 dollari. Con ordinanza del 29 maggio 2007, il Tribunale di Trieste autorizzava il vettore a vendere un quantitativo di cemento pari al valore del credito, per poi provvedere alla restituzione della restante parte in favore del destinatario. A quel punto, l'agente Bassani, al contempo raccomandatario marittimo per il vettore e spedizioniere per il destinatario, chiedeva e otteneva la restituzione del carico eccedente il credito del vettore da parte dei custodi. In seguito, sulla base della consulenza tecnica ex art. 669-duodecies c.p.c., si accertava che il quantitativo rimasto presso i depositi non era più sufficiente a coprire il nolo. Con atto di citazione del 5 giugno 2008 Hebei Pride Shipping citava in giudizio davanti al Tribunale di Venezia Superbeton, Servola e Terminal Rinfuse Italia, conseguendo una pronuncia favorevole. La Corte d'Appello di Venezia riformava solo parzialmente la decisione di primo grado.

*In tema di raccomandazione marittima, la richiesta al custode giudiziario della riconsegna anticipata al destinatario di parte del carico, coperta da misura cautelare ex art. 437 c. nav. disposta in favore del vettore, non rientra tra i poteri del raccomandatario, giacché, integrando un comportamento distante dalle attività oggetto del contratto tipizzate dall'art. 2 della legge n. 135 del 1977, non può essere ricondotta*

*neanche tra le altre attività a esse analoghe e strumentali alla tutela degli interessi affidati al raccomandatario (e, in particolare, a un'attività analoga alla ricezione e consegna delle merci) previste dalla citata disposizione* (1).

RAGIONI DELLA DECISIONE — Con il primo motivo si lamenta la violazione dell'articolo 100 c.p.c., l'inammissibilità della domanda per difetto di interesse e la nullità della sentenza per vizio di ultrapetizione e per omessa o apparente motivazione, ai sensi dell'articolo 360, n. 3 e n. 4 c.p.c. Hebei Pride Shipping avrebbe proposto in primo grado una domanda di mero accertamento, indirizzata solo all'affermazione, in astratto, di un inadempimento dei custodi, senza formulare alcuna richiesta di risarcimento del danno. Per tale motivo difetterebbe l'interesse ad agire in capo all'originaria attrice, Hebei Pride Shipping. La domanda non sarebbe idonea a far conseguire all'attore un bene della vita giuridicamente rilevante e tale interesse consisterebbe nella rimozione di uno stato di incertezza in ordine alla condotta dei protagonisti della vicenda. Non ricorrendo alcun vantaggio concretamente valutabile, in difetto di domanda di accertamento del danno, i giudici di merito avrebbero dovuto dichiarare inammissibile la domanda per difetto di interesse. La decisione del Tribunale secondo cui il pregiudizio risiederebbe nella vendita del cemento ad un prezzo vile, costituirebbe vizio di ultra petizione, efficacemente rilevato con l'atto di appello. Il giudice di secondo grado non avrebbe poi preso atto dell'assenza di domanda di danni e di allegazione di un pregiudizio per il creditore Hebei Pride Shipping.

Attesa la complessità della vicenda appare necessario illustrarne brevemente i passaggi salienti.

La Corte d'Appello ha ritenuto sussistente l'interesse dell'attore poiché la richiesta di accertamento era finalizzata a superare una complessa situazione caratterizzata da obiettiva incertezza sulla responsabilità dei custodi che avevano formulato precise contestazioni in sede cautelare davanti al Tribunale di Trieste. La questione — continua la Corte territoriale — non era soltanto astratta, ma evidenziava un interesse concreto perché la vendita della merce era avvenuta ad un prezzo del tutto differente (\$12 a tonnellata) rispetto a quello che il cemento aveva alla data di emissione dell'ordinanza (\$ 85), «consentendo di configurare» un consistente pregiudizio patrimo-

---

(1) V. la nota di E. NIGRO, a p. 193.

niale. Come bene videnziato dalla Corte territoriale tale profilo dimostrerebbe l'interesse attuale e concreto alla domanda di accertamento in capo a Hebei Pride Shipping.

Inoltre, come correttamente evidenziato da quest'ultima società in memoria, la proposizione dell'azione di accertamento per il riconoscimento dell'*an* aveva l'ulteriore finalità di evitare la prescrizione del diritto di azione verso i creditori anticipando la pretesa senza attendere la cristallizzazione del danno. Ciò emerge dalle stesse conclusioni di Hebei Pride Shipping, riportate da Terminal nel ricorso che evidenziano la utilità concreta dell'azione di accertamento per la società creditrice.

La decisione, pertanto, non appare censurabile poiché è in linea con l'orientamento di questa Corte di legittimità secondo cui l'interesse ad agire in un'azione di mero accertamento non implica necessariamente l'attualità della lesione di un diritto, essendo sufficiente uno stato di incertezza oggettiva, anche non preesistente al processo, in quanto sorto nel corso di giudizio a seguito della contestazione sull'esistenza di un rapporto giuridico o sull'esatta portata dei diritti e degli obblighi da esso scaturenti, che non sia superabile se non con l'intervento del giudice. Nel caso di specie l'incertezza si traduceva proprio nella contestazione circa i doveri gravanti sui custodi giudiziari a seguito del provvedimento del Tribunale di Trieste in oggetto, a fronte del dato oggettivo e non contestato della restituzione di parte della merce oggetto di deposito ai sensi dell'articolo 437 del codice della navigazione, ad opera dei custodi e in difetto di sostituzione di tale merce con la somma di denaro corrispondente al credito. A ciò si aggiunga l'interesse ad incidere sulla prescrizione del diritto al risarcimento dei danni come sopra evidenziato.

Nello stesso modo non è censurabile la decisione impugnata sotto il profilo della ultrapetizione del Tribunale che, come sostanzialmente riconosciuto anche da parte ricorrente, si è limitato ad argomentare che la responsabilità dei custodi giudiziari, oggetto di accertamento dichiarativo, avrebbe avuto un rilievo nel successivo giudizio per la quantificazione del danno «nella misura in cui la società attrice non vedrà pagato il proprio credito».

Con il secondo motivo si deduce la violazione di articoli 2043 e 2697 c.c. e la mancata valutazione dell'elemento soggettivo della colpa, oltre all'errata applicazione del principio dell'onere della prova, con riferimento all'articolo 360, n. 3. Secondo la ricorrente poiché il valore del cemento doveva essere riferito alla data dell'ordinanza del

29 maggio 2007, in quel momento la merce era idonea a coprire il credito, consentendo la restituzione alla proprietaria Superbeton S.p.A. di 8000 tonnellate. La decisione sarebbe errata per avere attribuito la colpa al custode che aveva dato esecuzione ad una ordinanza sulla base di una interpretazione quanto meno, non palesemente illogica e secondo buona fede. Poiché era evidente che il tenore di quel provvedimento non era chiaro, la Corte avrebbe dovuto escludere la colpa del custode.

Il motivo è inammissibile perché non si confronta con la decisione impugnata. La Corte d'Appello, oltre alla corposa argomentazione relativa alle ragioni di carattere letterale e sistematico per le quali ha ritenuto ragionevole l'interpretazione del provvedimento del 29 maggio 2007 adottata dal Tribunale (profilo che non viene impugnato con il secondo motivo, nel quale parte ricorrente espressamente chiarisce di non voler prospettare una interpretazione alternativa, con la specifica individuazione delle norme di ermeneutica violate), ha chiarito che la responsabilità dei custodi non è esclusa dalla prospettata incertezza sulla interpretazione del provvedimento. Ciò in quanto (pagina 31 della sentenza) i custodi «prima di aderire alla richiesta di Superbeton S.p.A. di riconsegna, avrebbero dovuto chiedere il consenso di Hebei Pride Shipping (nel cui interesse era stato disposto il deposito) o chiarimenti al giudice che aveva provveduto alla nomina dei custodi». Tale profilo non è censurato e risulta insuperabile. Con il terzo motivo si deduce la violazione di articoli 287 e 289 del codice della navigazione e dell'articolo 2 della legge n. 135 del 1977, l'errata valutazione della rappresentanza *ex lege* dell'agente raccomandatario, ai sensi dell'articolo 360, n. 5 c.p.c. In particolare ai sensi delle norme invocate i poteri rappresentativi del raccomandatario Bassani erano generali e la prova dell'eventuale limitazione di tali poteri incombeva su Hebei PrideShipping e non su Terminal Rinfuse S.p.A. Trattandosi, poi, di rappresentanza conferita dalla legge al raccomandatario, non era necessario che questi spendesse il nome di Hebei Pride Shipping. In terzo luogo sarebbe irrilevante la circostanza che Bassani ricoprisse anche la qualità di spedizioniere di Superbeton S.p.A. e ciò in quanto lo spedizioniere agisce per conto del mandante, ma in nome proprio. Per cui il nulla osta alla restituzione della merce sarebbe stato emesso nella qualità di raccomandatario di Hebei Pride Shipping, con dichiarazione efficace, mentre non avrebbe rilievo il conflitto adombrato dalla Corte d'Appello poiché Terminal Rinfuse Italia S.p.A. non era a conoscenza della circo-

stanza che Bassani fosse anche spedizioniere e, comunque, in tale qualità agiva in nome proprio.

Il motivo è inammissibile per difetto di autosufficienza, con violazione dell'articolo 366, n. 6 c.p.c. poiché le doglianze ruotano intorno al ruolo ricoperto da Bassani, ma la documentazione relativa a tale qualità è genericamente indicata.

Nello stesso modo le circostanze relative alla spendita del nome da parte di Bassani, che agiva nella doppia qualità, sono prive di ogni allegazione, come pure la circostanza che Terminal Rinfuse Italia S.p.A. non fosse a conoscenza della qualità di spedizioniere di quest'ultimo. Sotto tale profilo le indicazioni fornite sui documenti menzionati sono insufficienti, poiché gli stessi non sono in alcun modo trascritti, neppure in parte e l'individuazione all'interno del fascicolo di legittimità è oltremodo generica, poiché pare riferirsi agli atti del giudizio di primo grado, talvolta anche del fascicolo di controparte.

Tale profilo assume rilievo specifico poiché parte controricorrente sulla base del medesimo documento prodotto da Hebei Pride Shipping ed il cui tenore letterale non viene trascritto, sostiene che era stato Superbeton S.p.A, nel proprio interesse, a fornire allo spedizioniere Bassani le istruzioni per il ritiro della merce, in evidente conflitto di interessi e senza spendere il nome di Hebei Pride Shipping. Pertanto, quanto meno sotto tale profilo, risultava essenziale conoscere, in assenza di spendita del nome, la veste in cui agiva Bassani.

Al di là di tali considerazioni, la tesi secondo cui il raccomandatario Bassani fosse comunque legittimato ad impartire l'ordine di provvedere ad una consegna anticipata al destinatario di parte del carico coperto da misura cautelare è infondata. Una siffatta disposizione, adottata prescindendo dall'interpretazione della citata ordinanza del Tribunale di Trieste del 29 maggio 2007, comunque collocata in una fase anteriore rispetto alla vendita, equivale ad una adesione ad una riduzione della garanzia rispetto al quantitativo complessivo di cemento e rispetto alla posizione della rappresentata che, in sede di reclamo, aveva insistito per una garanzia riferita al maggior credito di \$ 2.500.000 (si legge in sentenza). Tale ipotesi non trova riscontro nel contenuto dell'articolo 2, che definisce quale raccomandatario marittimo «chi svolge attività di raccomandazione di navi, quali assistenza al Comandante nei confronti delle autorità locali o dei terzi, ricezione o consegna delle merci, operazioni di im-

barco e sbarco dei passeggeri, acquisizione di noli, conclusioni di contratto di trasporto per merce passeggeri con rilascio dei relativi documenti, nonché qualsiasi altra analoga attività per la tutela degli interessi a lui affidati».

La tesi sostenuta da parte ricorrente presuppone che tra le attività analoghe, finalizzate alla tutela degli interessi di Hebei Pride Shipping, connesse all'attività più prossima e cioè quella di «ricezione o consegna delle merci», possa rientrare quella di dare disposizioni riguardo alla riconsegna anticipata al destinatario di parte del carico coperto da una misura cautelare, sulla base dell'interpretazione del provvedimento giurisdizionale con effetti relativi alla posizione del rappresentato, in termini di minore o maggiore garanzia e adeguatezza del deposito.

Al contrario appare evidente che si tratti di un comportamento distante da quelli tipici del raccomandatario marittimo, adottato in una posizione di conflitto di interessi per la doppia qualità rivestita dalla società Bassani.

In ogni caso, come correttamente evidenziato dalla Corte territoriale, il custode Terminal Rinfuse Italia S.p.A. non avrebbe potuto dare seguito ad una richiesta proveniente dalla società Bassani senza operare le necessarie verifiche e comunicare al giudice designato tale modifica del provvedimento cautelare.

Con il quarto motivo si lamenta la violazione degli articoli 2043 e 2697 c.c. e l'errata applicazione del principio dell'onere probatorio, ai sensi dell'articolo 360, n. 5 c.p.c. Parte ricorrente si duole del mancato accoglimento dell'eccezione relativa alla assenza di responsabilità della ricorrente in quanto la notifica della nomina quale custode sarebbe pervenuta in data 12 giugno 2007, quando ormai una quantità significativa di materiale era già stata riconsegnata a Superbeton S.p.A.

Il motivo è irritualmente dedotto con riferimento all'articolo 360, n. 5 c.p.c. pur attenendo formalmente alla violazione di norme di diritto. La questione viene prospettata come omessa valutazione di un'eccezione dedotta sin dalla comparsa di risposta di primo grado e anche in questi termini il riferimento all'articolo 360, n. 5 c.p.c. è errato poiché la norma richiamata riguarda l'omessa considerazione di un fatto storico decisivo e non di una eccezione che è questione di diritto.

Pur facendo riferimento alla violazione di norme relative all'onere probatorio la ricorrente avrebbe dovuto individuare le disposizio-



ni processuali violate in tema di decadenza e non le norme sostanziali richiamate.

Peraltro la censura è infondata, poiché la parte della comparsa di risposta di primo grado trascritta non ha ad oggetto la questione prospettata con il quarto motivo, poiché in quella sede la odierna ricorrente si era limitata a rilevare che alla data del 12 giugno «la merce era stata scaricata presso il terminal della Terminal Rinfuse Italia S.p.A. e ivi collocata a deposito, del tutto libera da misure cautelari di sorta, dopo che vi era rimasta per due mesi e dopo che era iniziata la riconsegna della stessa nella misura indicata...». In sostanza in quella sede si deduceva, peraltro contraddittoriamente, che la restituzione della merce sarebbe avvenuta nei due mesi precedenti e comunque nei termini indicati nel provvedimento del 29 maggio 2007 (in realtà per i due mesi precedenti l'ordinanza non avrebbe potuto dettare alcuna prescrizione sui limiti del deposito).

Per il resto, le doglianze relative a una presunta inversione dell'onere probatorio sono infondate poiché la responsabilità di Terminal Rinfuse Italia S.p.A. attiene alla qualità di custode per cui l'onere della prova dell'eccezione limitativa della responsabilità gravava sul custode e rispetto a tale profilo la decorrenza del compenso per la custodia costituisce un elemento accessorio e non decisivo, rispetto al quale le censure della ricorrente risultano dedotte in violazione dell'articolo 366 n. 6 c.p.c.

Con il primo motivo del ricorso incidentale Superbeton S.p.A. deduce la violazione dell'articolo 437 del codice della navigazione, ai sensi dell'articolo 360, n. 3 c.p.c. In particolare, il provvedimento cautelare del 29 maggio 2007 avrebbe dovuto essere correttamente interpretato nel senso della determinazione del quantitativo da restituire a Superbeton S.p.A. prima della vendita e non dopo.

Con il secondo motivo si deduce la violazione dell'articolo 2043 e 2697 c.c., ai sensi dell'articolo 360, n. 3 c.p.c. Lamenta l'automatismo posto a base della decisione impugnata tra la corretta interpretazione del provvedimento del Tribunale di Trieste e la responsabilità dei custodi. Al contrario la restituzione di parte del materiale sulla base di una differente interpretazione non costituirebbe di per sé condotta colposa e il minor ricavo dalla vendita non rappresenterebbe un danno ingiusto e, comunque, il pregiudizio ci sarebbe stato in ogni caso anche per l'ipotesi di mancata restituzione anticipata della merce poiché il prezzo di vendita del cemento si era notevolmente assottigliato.

Con il quarto motivo si deduce la violazione di articoli 287 e 289 del codice della navigazione, oltre che dell'articolo 2 della legge n. 135 del 4 aprile 1977, ai sensi dell'articolo 360, n. 3 e la violazione degli articoli 115 e 116 c.p.c. e l'omesso esame di un fatto decisivo ai sensi dell'articolo 360, n. 5 c.p.c. sulla base di argomentazioni analoghe a quelle poste a sostegno della terza censura, secondo cui la Corte avrebbe compensato le spese in considerazione della particolare complessità della causa e tenuto conto della condotta di Superbeton S.p.A. che avrebbe contribuito a creare la situazione oggetto di causa.

Il primo, il secondo e il quarto motivo possono essere esaminati congiuntamente perché strettamente connessi, attenendo ai criteri di valutazione della responsabilità dei custodi.

I motivi sono inammissibili per difetto di interesse perché il ricorrente incidentale non è soccombente rispetto alle statuizioni impugnate. Neppure ha pregio quanto da ultimo dedotto in udienza da Superbeton S.p.A. rispetto all'interesse derivante dall'errata compensazione delle spese di lite disposta dalla Corte d'Appello in considerazione anche della condotta tenuta da quest'ultima società (questione oggetto del terzo motivo). In realtà, la Corte territoriale ha annullato il capo numero 3) della decisione del Tribunale accogliendo l'impugnazione di Superbeton S.p.A. Tale statuizione non è stata impugnata da Servola S.p.A. con la conseguente esclusione della responsabilità di Superbeton S.p.A. nei confronti di Servola S.p.A., da cui deriva il difetto di interesse della prima, in quanto le censure riguardano esclusivamente il ruolo dei custodi.

Con il terzo motivo si deduce la violazione l'articolo 67 c.c. e 92 c.p.c, ai sensi dell'articolo 360, n. 3 c.p.c. La Corte avrebbe erroneamente compensato le spese in considerazione della particolare complessità della causa e tenuto conto della condotta di Superbeton S.p.A. che avrebbe contribuito a creare la situazione oggetto di causa. Al contrario l'unica responsabilità riguarderebbe la posizione del custode giudiziario.

Il motivo è inammissibile poiché non tende a contestare «la sussistenza dei presupposti per la compensazione delle spese», come segnalato dalla stessa ricorrente. In ogni caso la motivazione della Corte si fonda su due autonome argomentazioni e la prima («particolare complessità della causa») non è contrastata, rendendo carente di interesse la seconda censura.

Ne consegue che il ricorso principale e quello incidentale devono essere rigettati; le spese nei rapporti tra Terminal Rinfuse Italia

S.p.A. e Superbeton S.p.A. vanno compensate in considerazione dell'esito della lite e della posizione sostanziale di tali società, che vanno invece condannate, in solido, a corrispondere quelle sostenute da Hebei Pride Shipping. Infine, va dato atto — mancando ogni discrezionalità al riguardo — della sussistenza dei presupposti per l'applicazione dell'art. 13 comma 1-*quater* del d.P.R. 30 maggio 2002, n. 115, inserito dall'art. 1, comma 17, della l. 24 dicembre 2012, n. 228, in tema di contributo unificato per i gradi i giudizi di impugnazione e per il caso di reiezione integrale, in rito o nel merito del ricorso principale e di quello incidentale.

\* \* \*

### **Richiesta e riconsegna incaute delle merci ex art. 437 c. nav.: al vaglio la responsabilità del raccomandatario-spedizioniere e del custode giudiziario.**

SOMMARIO — 1. Il *common law possessory lien* e l'art. 437 c. nav.: due strumenti di tutela a confronto — 2. Raccomandatario marittimo del vettore e spedizioniere del destinatario: un conflitto di interessi? — 3. La responsabilità del custode giudiziario.

1. *Il common law possessory lien e l'art. 437 c. nav.: due strumenti di tutela a confronto* — Al fine di tutelare il nolo del vettore, il diritto marittimo prevede strumenti di diversa natura, legale e pattizia <sup>(1)</sup>.

Un grande contributo in questo senso è stato fornito dal sistema di *common law*, che, nell'elaborazione del poliedrico istituto del *lien* <sup>(2)</sup>, ha visto

---

(1) G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I-4, Milano, 1987, 215.

(2) Esso consiste in una garanzia del pagamento dei noli o di altri crediti della spedizione marittima e grava sui beni in possesso del creditore, consentendo la ritenzione di tali beni «fino al soddisfacimento della pretesa creditoria garantita». Cfr. M. DEIANA, *I liens nei contratti di utilizzazione della nave*, I, Torino, 1995, 74, 75. Una definizione puntuale di *liens* a opera della dottrina inglese proviene da CARVER, *Carriage by sea*, London, 1982, par. 1991: «*The shipowner generally has a right to retain the goods in his possession until the freight upon them, and sometimes other charges also, have been paid. This right is called a lien. It does not give the shipowner any property in the good; nor does it enable him to sell them; even though the retention of them may be attended with expense. It is simply a right to keep possession, and to resist all claims to take them away. And it avails against the true owner of the goods, although he may be not the person liable for the freight or other charges*», come riportato in M., DEIANA, *op. cit.*, 74. Sulla figura del *lien* cfr. G. BERLINGIERI, *Maritime Liens in Italian law and the International Conventions: an historical overview*, in *Dir. mar.* 2019, 475 s.; A. BOGLIONE, *Diritto di ritenzione dell'armatore, privilegi marittimi, maritime liens e dintorni*, in *Trasporti. Diritto, economia, politica*, n. 98/2006, 8 s.

fiorire, originariamente, i *liens by agreement or by local usage* (di natura convenzionale, posti a garanzia di crediti marittimi, tra cui figura anche il nolo, e gravanti sul carico o sulla nave o sui noli), e, in un secondo momento, i *liens at common law* (di natura legale, applicati in automatico a determinate condizioni), tra cui rientrano i *liens* sul carico <sup>(3)</sup>.

All'interno dei *liens* sul carico spicca, in modo preponderante, la figura del *common law possessory lien*. Quest'ultimo, rinvenibile all'interno dei contratti di *voyage charter*, di *time charter* (ove coincidano con il contratto di trasporto) e nei richiami delle polizze di carico, consente al vettore di trattenerne la merce (*ius retentionis*), evitandone la riconsegna al destinatario, finché il proprio credito garantito non venga soddisfatto. Tuttavia, egli non dispone del carico e, dunque, non può alienarlo (*ius vendendi*) <sup>(4)</sup>. Nel nostro ordinamento, il *common law possessory lien* produce effetti solo se e «nella misura in cui venga riprodotto nel disposto dei formulari di *charterparty* e nella polizza di carico» — alla stregua di un *lien* convenzionale — mantenendo, però, inalterate le «peculiarità genetiche» che lo contraddistinguono <sup>(5)</sup>.

Nel codice della navigazione italiano, il legislatore, a tutela dei crediti del vettore marittimo derivanti dal contratto di trasporto, ha previsto l'istituto del privilegio sulle cose caricate *ex art. 561, comma 1, n. 4, c. nav.* <sup>(6)</sup>. La possibilità per il vettore di soddisfarsi secondo tale causa di prelazione è assistita da una serie di rimedi <sup>(7)</sup>, tra cui figura quello delineato nell'art. 437 c. nav. <sup>(8)</sup>. Esso prevede che «il comandante, nel caso di mancato pagamento del nolo, può farsi autorizzare dall'autorità giudiziaria del luogo di scaricazione a depositare o, se sia necessario, a vendere tanta parte delle cose cari-

---

<sup>(3)</sup> M. DEIANA, *op. cit.*, 77, 202.

<sup>(4)</sup> M. DEIANA, *op. cit.*, 78 s.

<sup>(5)</sup> M. DEIANA, *op. cit.*, 204, 205.

<sup>(6)</sup> Il legislatore italiano ha regolato i privilegi marittimi agli art. 548-564 c. nav., in accoglimento (parziale) dei principi fissati nella Convenzione di Bruxelles del 1926, nonché di quelli derivanti dalla disciplina civilistica (vedesi il rinvio *ex art. 2750 c.c.*). Il privilegio marittimo, configurantesi sulla nave, sul nolo e sulle cose caricate, costituisce «prelazione accordata dalla legge in considerazione della causa del credito (art. 2745 c.c.)»; inoltre, esso è «preferito a ogni altro privilegio generale o speciale (art. 548 c. nav.)». Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, ed. XV, Milano, 2019, 757 e 758.

<sup>(7)</sup> A prescindere dal rimedio esperito (accanto all'art. 437 c. nav., c'è l'alternativa dell'azione cautelare ordinaria, con sequestro conservativo, «a mani proprie o del terzo depositario cui le merci sono state affidate dal vettore nel proprio interesse», da convertire in pignoramento, per avviare un'azione esecutiva ordinaria), secondo il sistema del Codice della navigazione italiano il vettore, pur potendo esercitare lo *ius retentionis*, «non ha però diritto di procedere ad una appropriazione o ad una vendita diretta, a proprie cure, delle cose gravate dal privilegio». G. RIGHETTI, *op. cit.*, 356-357.

<sup>(8)</sup> G. RIGHETTI, *op. cit.*, 357.

cate quanta ne occorre per coprire il nolo e i compensi di controstallia, a meno che il destinatario provveda al deposito di una somma pari all'ammontare del credito del vettore»<sup>(9)</sup>.

Tale strumento, che pure si pone in rapporto di complementarità rispetto al *common law possessory lien*<sup>(10)</sup>, differisce dallo stesso principalmente per il fatto che lo *ius retentionis* in capo al vettore non opera in via automatica, ma tramite un provvedimento dell'Autorità giudiziaria. A limiti ulteriori (necessarietà della vendita, quantità predeterminata delle merci alienate, ecc.) è assoggettato lo *ius vendendi*<sup>(11)</sup>.

Circa la natura del provvedimento autorizzatorio del giudice, la dottrina si è divisa in due orientamenti. C'è chi sostiene si tratti di una «misura cautelare atipica non solo per il procedimento che la caratterizza ma altresì, e ciò è quel che più rileva, perché può essere esperita direttamente sulla merce anche quando il sequestro conservativo dovrebbe avere come oggetto la polizza di carico», da cui deriva «la conseguenza che il vettore marittimo non debba trarre dall'esperienza della procedura di cui all'art. 437 c. nav. un vantaggio superiore rispetto all'esecuzione del sequestro conservativo»<sup>(12)</sup>.

---

<sup>(9)</sup> M. DEIANA, *op. cit.*, 237 s.; F. BERLINGIERI, *I diritti di garanzia sulla nave, l'aeromobile e le cose caricate*, I, Padova, 1965, 260 s.

<sup>(10)</sup> M. DEIANA, *op. cit.*, 237 s.

<sup>(11)</sup> F. BERLINGIERI, *op. cit.*, 597 s. Riguardo allo *ius vendendi*, M. CAMPAILLA, in *Alcune interessanti problematiche in tema di applicazione dell'art. 437 c. nav.*, in *Dir. trasp.* 1993, 144-146, sostenendo la natura soddisfacente del provvedimento ex art. 437 c. nav., ritiene che «il criterio al quale il giudice dovrebbe ispirarsi per concedere l'autorizzazione alla vendita [non] dovrebbe fondarsi sulla deperibilità della merce [...]. Il fine per il quale si procede alla vendita della merce depositata è quello di ottenere una somma da assegnare al creditore del nolo e delle controstallie, soggetto che è titolare di un credito liquido ed esigibile [...]. Dato il silenzio del codice della navigazione circa i presupposti e le modalità con cui debba attuarsi la vendita, è possibile ricorrere all'applicazione analogica degli art. 2795-2799 c.c. [...]. In definitiva, quindi, sembra possibile pervenire alla conclusione [...] che gli elementi dei quali è necessaria la sussistenza, perché il giudice possa autorizzare la vendita delle merci sottoposte a lien ex art. 437 c. nav., sono un credito liquido ed esigibile, l'istanza all'autorità giudiziaria del creditore e l'inadempimento del debitore e solo eventualmente la deperibilità della merce». Al contrario, M. ORIONE, in *Brevi considerazioni sulla natura della misura di cui all'art. 437 cod. nav.*, in *Dir. mar.* 1993, 1133, convinto della natura cautelare del provvedimento ex art. 437 c. nav., afferma che «La vendita, invece, rappresenta un *quid pluris* rispetto al deposito, ovvero una situazione particolare che viene autorizzata dal giudice solo "se necessario". [...] In questa ottica, la vendita del carico depositato costituisce una variabile (e ciò è pienamente comprovato dalla presenza della locuzione "se necessario") legata alla deperibilità (o all'eccessivo costo di custodia) della merce e subordinata alla valutazione del giudice. La possibilità di vendita, peraltro, si spiega perfettamente con la natura cautelare della norma in commento».

<sup>(12)</sup> M. ORIONE, *op. cit.*, 1132. Cfr. anche A. TORRENTE, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, in *Trattato di diritto civile* (a cura di G. GROSSO e F. SANTORO PASSARELLI), vol. VI, Milano, 1964, 149.

C'è chi, al contrario, ritiene che si possa parlare di misura satisfattiva, in quanto, «una volta appurato che l'oggetto della tutela accordata dall'art. 437 c. nav. non è la merce in sé, bensì il credito liquido ed esigibile del vettore [...], non è più possibile sostenere la presenza degli elementi caratterizzanti dei procedimenti cautelari», ovvero il *periculum in mora*, «inteso come il pericolo di un danno derivante dal ritardo di un provvedimento giurisdizionale definitivo», e la «conseguente necessità di prevenzione» (13).

2. *Raccomandatario marittimo del vettore e spedizioniere del destinatario: un conflitto di interessi?* — Nel caso in esame, tuttavia, particolari aspetti critici emergono non tanto in relazione alla natura cautelare o satisfattiva del provvedimento, con cui il giudice del merito autorizzava il deposito del carico ex art. 437 c. nav., quanto alla problematica identificazione dei soggetti ai quali imputare la responsabilità del pregiudizio arrecato alle ragioni del creditore, il vettore, a causa della errata esecuzione del successivo provvedimento con cui il giudice permetteva la vendita di parte del carico. Alla soluzione di tale quesito consegue, inevitabilmente, il sorgere dell'ulteriore problema dell'individuazione del più corretto regime di responsabilità applicabile.

Ebbene, nella fattispecie in esame, le caratteristiche soggettive della vicenda inducono a esplorare anche la posizione di soggetti che, benché rimasti estranei al provvedimento di condanna al risarcimento dei danni, non sembrano del tutto indenni rispetto a ipotetici ulteriori profili di responsabilità per lo meno concorrente.

È il caso di colui che nel caso di specie rappresenta, al tempo stesso, il raccomandatario marittimo del vettore e lo spedizioniere del destinatario al quale è immediatamente riferibile la anticipata richiesta presso i custodi giudiziari di riconsegna delle merci oggetto di provvedimento ex art. 437 c. nav. Anche la condotta di tale soggetto, infatti, sembra aver contribuito, unitamente al custode che effettuava tale riconsegna, a precludere il conseguimento della finalità cautelare o satisfattoria che si riconduce all'art. 437 c. nav.

A imporre un'analisi della vicenda in questi termini sono proprio le peculiarità che la contraddistinguono. Il destinatario delle merci, male interpretando il provvedimento del giudice, ordinava allo spedizioniere (anche raccomandatario del vettore) di richiedere la riconsegna del carico anche per la parte di questo che avrebbe dovuto costituire garanzia del credito del nolo.

---

(13) M. CAMPAILLA, *op. cit.*, 146, 147. Cfr. anche F. BERLINGIERI, *Recenti orientamenti della giurisprudenza in tema di ritenzione legale e contrattuale del carico da parte del vettore*, in *Dir. mar.* 1980, 684.

L'insolita ambivalenza del ruolo ricoperto dallo spedizioniere (mandatario senza rappresentanza del destinatario e, al tempo stesso, ausiliario del vettore) pone tale soggetto in palese posizione di conflitto di interessi, che ben potrebbe aver indotto il custode giudiziario a venire meno ai propri obblighi e a cadere nell'errore determinante il danno per le ragioni del vettore.

Il raccomandatario marittimo è un ausiliario di fiducia del vettore (o dell'armatore), scelto per lo svolgimento di una serie di incarichi di varia natura all'interno del porto. Di tale figura il codice della navigazione non ne ha tracciato la definizione e i compiti, rinviando al codice civile per la disciplina delle forme contrattuali (contratto di mandato con o senza rappresentanza, contratto di agenzia, contratto di interposizione institoria) che possono venire a esistenza tra essa e il vettore o armatore (art. 287 e 290 c. nav.). Soltanto con la legge n. 135 del 1977 si è provveduto a regolamentare in modo organico sia le molteplici mansioni da lui svolte (art. 2 ss.), sia le modalità di accesso alla professione (art. 6 ss.) che, oltre a includere l'iscrizione in un apposito elenco, prevedono anche il previo superamento di un percorso biennale di formazione, nonché di un esame finale. Ne risulta che il raccomandatario è un soggetto altamente qualificato, conoscitore delle leggi e dei regolamenti portuali e marittimi, in grado di rappresentare il vettore (o l'armatore) nei suoi affari.

Nella fattispecie concreta l'agente raccomandatario era legato al vettore da un mandato con rappresentanza legale e procura generale. Dunque, essendo egli munito di procura, gli atti giuridici da lui realizzati dispiegavano i propri effetti direttamente nei confronti del vettore, ovvero del mandante (art. 1388 c.c., come rinviato *ex art.* 1704 c.c.). In altri termini, la rappresentanza, disposta *ex lege* «a tutela di interessi generali e superindividuali»<sup>(14)</sup>, si estrinsecava tramite il potere, da parte dell'agente, «di compiere in nome e per conto [del vettore] qualsivoglia atto al di fuori di quelli personalissimi»<sup>(15)</sup> — senza obbligo di *contemplatio domini* — seppure con alcuni limiti. In primo luogo, con il limite previsto in via analogica dall'art. 1708, comma 2, c.c., che esclude dal mandato generale gli atti eccedenti l'ordinaria amministrazione, se non espressamente indicati in procura. In secondo luogo, nel rispetto dei compiti assegnatigli dalla normativa di dettaglio (e riprodotti nel mandato e nella procura).

Nella vicenda oggetto d'indagine tale agente, inoltre, rivestiva anche la qualifica di spedizioniere del destinatario, figura regolata dal codice civile

---

<sup>(14)</sup> Sul punto cfr. F. GAZZONI, *op. cit.*, 1052. Inoltre, vedi L. BIGLIAZZI GERI, U. BRECCIA, F.D. BUSNELLI, U. NATOLI, *Diritto civile*, I, Torino, 1987, 4 s.; C. TOMASSETTI, *Larappresentanza*, I, Torino, 2005, 3; R. SACCO, G. DE NOVA, *Il contratto. Tomo 2*, in *Trattato di diritto civile (a cura di R. Sacco)*, III, Torino, 2004, 445; F. SANTORO PASSARELLI, *Dottrine generali del diritto civile*, IX, Napoli, 2002, 282 s., C.M. BIANCA, *Diritto civile - Il contratto*, vol. III, Milano, 2019, 59 s.

<sup>(15)</sup> F. GAZZONI, *op. cit.*, 1058.



agli art. 1731-1741, nel silenzio del codice della navigazione. In base all'art. 1737, comma 1, c.c. (che richiama le norme sul mandato) appare corretto affermare che lo spedizioniere, a differenza del raccomandatario, è sempre un mandatario senza rappresentanza e, quindi, senza *contemplatio domini*, che «assume l'obbligo di concludere [...] un contratto di trasporto e di compiere le operazioni accessorie». Mancando la procura, lo spedizioniere agisce in nome proprio, acquistando diritti e obblighi derivanti dagli atti compiuti con i terzi (art. 1705, comma 1, c.c.), mentre i terzi non instaurano alcun rapporto col mandante (art. 1705, comma 2, c.c.)<sup>(16)</sup>.

In accordo con la ricostruzione dei fatti, il soggetto che richiese al custode giudiziario la riconsegna parziale del carico oggetto di provvedimento *ex art. 437 c. nav.*, raccomandatario del vettore e spedizioniere, non pare aver effettuato la *contemplatio domini*. Le circostanze inducono a ritenere plausibile che abbia agito in qualità di spedizioniere (del destinatario), tenuto conto della qualificazione, soggettiva e oggettiva, dell'interesse sotteso a tale tipologia di prestazione (la riconsegna). Tuttavia, il compimento di tale attività appare caratterizzarsi per la situazione di palese conflitto con l'interesse del vettore, proprio mandante nel rapporto di raccomandazione, alla conservazione della garanzia patrimoniale, tutelato mediante affidamento del carico al custode giudiziario.

Tuttavia, a tale soggetto, sia che, nel richiedere la riconsegna, abbia agito come spedizioniere, sia che l'abbia fatto in guisa di raccomandatario marittimo (circostanza potenzialmente configurabile, sebbene non plausibile nella fattispecie), è ascrivibile una responsabilità di natura contrattuale, diversificata in base al ruolo concretamente assunto. Certamente, nella veste di raccomandatario rileva la valutazione della diligenza impiegata nell'esecuzione del mandato, tenuto conto che proprio dal potenziale *deficit* di diligenza potrebbe muovere la pretesa risarcitoria del vettore nei confronti di tale ausiliario.

La valutazione del *quantum* di diligenza non può non tener conto della duplice veste, in potenziale conflitto, rivestita in concreto. L'art. 1710, comma 1, c.c. richiede la diligenza del buon padre di famiglia e, dunque, uno «sforzo che può essere richiesto in sede di comportamento esecutivo ad un uomo medio»<sup>(17)</sup>. Si tratta di un criterio, normalmente impiegato dal debi-

---

(16) Sul punto cfr. F. TORIELLO, *La figura giuridica e la responsabilità dello spedizioniere*, in *La responsabilità degli operatori del trasporto. Atti del convegno (Genova, 12 maggio 2008)* (a cura di A. Antonini), I, Milano, 2008, 72 s.; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, II, Milano, 2008, 116 s.; M. GRIGOLI, *La spedizione*, in *Trattato di diritto privato* (a cura di P. Rescigno), vol. XII, Torino, 1985, 209 s.; G. SILINGARDI, *Contratto di spedizione*, in *Dig. it., Sez. Comm.*, XV/1998, Torino, 111 s.

(17) F. GAZZONI, *Manuale di diritto privato*, XIX, Napoli, 2019, 637. C'è, tuttavia, G. SICCHIERO, *La diligenza particolare del professionista: dall'obbligo informativo al do-*



tore nell'adempimento dell'obbligazione *ex art. 1176, comma 1, c.c.*, «da un lato *obiettivo*, proprio cioè dell'uomo medio [...] e, dall'altro, *relativo* perché l'indagine del giudice, in caso di contrasto, dovrà essere condotta con riferimento al singolo caso di specie variando la portata della diligenza a seconda delle diverse situazioni»<sup>(18)</sup>. Tale diligenza comporta che il mandatario risponda anche per colpa lieve. Tuttavia, il (racco)mandatario, in quanto professionista qualificato (come emerge anche dalla legge n. 135 del 1977, che non consente a chiunque di ricoprire tale ruolo), potrebbe essere chiamato ad adempiere a delle obbligazioni per le quali è richiesta una particolare qualificazione. In questi casi, la diligenza richiestagli non è quella dell'uomo medio, ma del professionista *ex art. 1176, comma 2, c.c.*, valutata in relazione alla natura dell'attività esercitata<sup>(19)</sup> e la responsabilità si configura solo nei casi di dolo o colpa grave, la cui intensità è parametrata alle caratteristiche dell'attività professionale svolta. Nella fattispecie oggetto d'indagine, però, al fine di non causare un danno patrimoniale al vettore, sarebbe stato sufficiente l'impiego della diligenza media.

Una seconda precisazione attiene al novero degli obblighi a cui è sottoposto il raccomandatario in virtù del mandato. Secondo una giurisprudenza piuttosto recente, il (racco)mandatario è tenuto a eseguire non solo quanto espressamente previsto dal contratto, «ma anche tutte le prestazioni necessarie a salvaguardare l'utilità del negozio per la controparte, sempre che non esorbitino dall'oggetto del contratto»<sup>(20)</sup>. In altri termini, il mandatario deve porre in essere, pena la responsabilità contrattuale per inadempimento, anche tutte quelle attività preparatorie o accessorie comprese nelle prestazioni espressamente affidategli, seppure non menzionate. Nel caso in esame, pertanto, l'agente non solo non avrebbe dovuto accelerare la riconsegna anticipata delle merci al destinatario, senza avere prima valutato le conseguenze che ciò avrebbe arrecato alle ragioni del vettore, proprio mandante; ma avrebbe dovuto, in ogni caso, muovere dalla piena conoscenza del contenuto dell'ordinanza emessa ai sensi dell'art. 437 c. nav. Si tratta infatti di un contegno che ben potrebbe essere preteso, in quanto accessorio

---

*vere di consiglio (art. 1176 c.c.)*, in *Jus civile*, 2017, 5, 423, reperibile *online* sul sito [www.juscivile.it](http://www.juscivile.it), il quale non concorda con la definizione sopra menzionata, asserendo che «la figura del *bonus pater familias* non si risolve nel concetto di "uomo medio", ricavabile dalla pratica della media statistica; ma è un concetto deontologico, che è frutto di una valutazione espressa dalla coscienza generale. È il modello di cittadino e di produttore, che a ciascuno è offerto dalla società in cui vive; modello per sua natura mutevole secondo i tempi, le abitudini sociali, i rapporti economici e il clima politico».

(18) F. GAZZONI, *op. cit.*, 579.

(19) Cfr. Cass. 14 luglio 2005 n. 14664.

(20) Cfr. Cass. 12 novembre 2013 n. 25410.

rispetto alle prestazioni principali e rientrante nella diligenza dovuta da colui che si obbliga a svolgere attività le quali comportino il possesso di determinate attitudini, qualità e professionalità.

3. *La responsabilità del custode giudiziario* — La figura del custode giudiziario, presso cui vengono depositate le merci *ex art. 437 c. nav.*, non è regolata dal codice della navigazione. Risulta necessario, dunque, vagliare il «diritto civile», in forza dell'art. 1, comma 2, *c. nav.* Non sono applicabili le disposizioni che regolano il deposito in generale nel codice civile (art. 1766-1782 c.c.), né, tantomeno, la disciplina speciale riguardante il deposito nei magazzini generali (art. 1787-1797 c.c.), né le norme sul mandato (art. 1703-1730 c.c.) e neppure quelle sulla gestione di affari altrui (art. 2028-2032 c.c.)<sup>(21)</sup>, perché non si è in presenza di un negozio giuridico, ma «di un ufficio di diritto pubblico, non ostante nel processo si perseguano interessi privati, e il custode ha natura di pubblico ufficiale, al pari del giudice che amministra la giustizia, essendo di quest'ultimo appunto ausiliario»<sup>(22)</sup>. Si applicano, invece, le disposizioni del codice di procedura civile relative ai custodi, ausiliari del giudice (art. 65-67 c.p.c.), nonché quelle sull'espropriazione mobiliare e immobiliare (come, ad esempio, gli art. 521, 522, 560, 676 c.p.c.), nei limiti della compatibilità.

Tralasciando gli sforzi della dottrina in merito alla minuziosa classificazione delle attività svolte dal custode giudiziario (conservativa, gestoria, finanche liquidatoria), più in generale può dirsi che «la sua funzione è tipicamente quella di conservare e amministrare i beni [...], rendendo il conto del proprio operato»<sup>(23)</sup>, sempre esercitando la diligenza del buon padre di famiglia. Anche in questo caso vale il discorso di cui sopra per quanto riguarda il *quantum* della diligenza richiesto (sebbene, infatti, il criterio normale sia l'impiego della diligenza media *ex art. 1176, comma 1, c.c.*, in alcune situazioni il custode esercita attività riconducibili a una professione e, pertanto, deve impiegare la diligenza del professionista *ex art. 1176, comma 2, c.c.*), ma si ravvisano delle peculiarità.

Il custode, innanzitutto, non è considerato né dalla dottrina, né dalla giurisprudenza un professionista autonomo in virtù della natura pubblicistica del suo incarico<sup>(24)</sup>. Egli si trova in una posizione di soggezione ri-

---

(21) L. BERNARDINI, *Il custode giudiziario*, in *I custodi giudiziari e i delegati alla vendita* (a cura di L. Bernardini, F. Ricciardi, A. Scano, B. Stanchi, R. Tartaglia), I, Torino, 2018, 2.

(22) L. BERNARDINI, *ibidem*.

(23) L. BERNARDINI, *ibidem*.

(24) M. BATTAGLIESE, *La natura giuridica della custodia e la figura del custode giudiziario*, 2007, reperibile online all'indirizzo [www.judicium.it](http://www.judicium.it), come riportato da A. MEREU, *Il*

spetto al giudice che l'ha nominato e deve rispettare i criteri e i limiti all'amministrazione delle cose sequestrate, nonché le particolari cautele idonee a rendere più sicura la custodia, i quali sono stabiliti dal giudice (art. 676, comma 1, c.p.c.)<sup>(25)</sup>.

Inoltre, per svolgere l'attività di custode giudiziario non è richiesta, in linea generale, una particolare professionalità: occorre semplicemente essere iscritti nelle liste predisposte dal Tribunale in cui si risiede, mentre non sono richiesti la laurea o altri titoli di studio.

In merito alla responsabilità del custode, che non ha adempiuto o adempiuto correttamente ai propri doveri di conservazione e gestione delle cose in custodia, la dottrina e la giurisprudenza si dividono in due orientamenti. Secondo una parte minoritaria della dottrina<sup>(26)</sup>, il custode sarebbe tenuto a rispondere verso la parte del processo danneggiata in base al regime di responsabilità contrattuale (ravvisandosi, in tal caso, una responsabilità da contatto sociale), con tutte le relative implicazioni processuali. Secondo l'orientamento maggioritario<sup>(27)</sup>, invece, è a lui ascrivibile una responsabilità aquiliana<sup>(28)</sup>.

La responsabilità da contatto sociale, teorizzata nella prima metà del Novecento in Germania<sup>(29)</sup>, è stata, qualche decennio dopo, trapiantata nel

---

*custode giudiziario nelle procedure esecutive immobiliari*, in *Inexecutivis (La rivista telematica dell'esecuzione forzata)*, 2018, reperibile online sul sito [www.inexecutivis.it](http://www.inexecutivis.it).

(25) Dice la Cassazione che «il custode di cose sequestrate ai sensi dell'art. 644 c.p.p. ovvero degli art. 65, 67 c.p.c., opera esclusivamente per conto del giudice al cui controllo è sottoposto come ausiliario di lui, e, perciò, la sua posizione è nettamente distinta da quella, eventualmente rivestita, di dipendente subordinato di un terzo. Ne consegue che il custode assume una propria ed autonoma responsabilità ove manchi ai suoi doveri inerenti alla conservazione delle cose sequestrate, senza che possa sussistere alcuna responsabilità del datore di lavoro a termini dell'art. 2409 c.c.» (Cass. n. 6115/84).

(26) Cfr. P. CELENTANO, *Il custode degli immobili pignorati: compiti e responsabilità e rapporti con il professionista delegato alla vendita alla luce della riforma di cui alla L. 80/2205*, reperibile online sul sito [Conotna.notariato.it](http://Conotna.notariato.it), come riportato in A. ARSENI, *Compiti, poteri e responsabilità del custode nella espropriazione immobiliare anche con riferimento al riformato art. 560 c.p.c. ex L. 12/2019*, 2019, reperibile online all'indirizzo [www.ordineavvocaticivitaavecchia.it](http://www.ordineavvocaticivitaavecchia.it).

(27) Cfr. M. VELLANI, *Custode*, in *Dig. Disc. Priv.*, Torino, 1987, come riportato in A. ARSENI, *op. cit.*

(28) Cfr. A. MEREU, *op. cit.*

(29) H. DÖLLE, *Aussergesetzliche Schuldpflichten*, in *Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft*, 1943, 73 s., fu il primo a ipotizzare che l'esistenza un *sozialer Kontakt*, che generava anche un minimo affidamento tra le parti, costitutiva sempre una fonte produttiva di un'obbligazione (senza prestazione). Tale tesi venne successivamente criticata da K. LARENZ, *Schuldrecht*, München 1982, I, 100 s., secondo il quale un *sozialer Kontakt* «così ricostruito, pur poggiando nelle ambizioni dell'autore su

tessuto giuridico italiano <sup>(30)</sup>. Tale categoria tenta di colmare il vuoto esistente tra l'inadempimento contrattuale e l'illecito aquiliano. Si configura responsabilità da contatto sociale quando due parti, interagendo volontariamente tra di loro, in assenza di un contratto, danno origine a un rapporto di reciproco affidamento (che, secondo parte della dottrina, può definirsi «rapporto contrattuale di fatto»), il quale fa sorgere in capo a ciascuno un vero e proprio obbligo di protezione (della sfera giuridica dell'altro), il cui contenuto specifico, disancorato da una prestazione contrattualmente definita, va delineato nel rispetto dei canoni di comportamento della correttezza e della buona fede *ex art.* 1175 c.c. Il rapporto obbligatorio, che nasce fra le parti, può essere inquadrato *ex art.* 1173 c.c. all'interno di «ogni altro atto o fatto idoneo a produrre l'obbligazione in conformità dell'ordinamento giuridico» e a esso si applica, come detto sopra, il regime della responsabilità contrattuale (*art.* 2946 e 1218 c.c.). Chiaramente, «il riferimento alla responsabilità contrattuale è alla tipologia di responsabilità, quella del rapporto obbligatorio alternativa all'illecito aquiliano, ma non alla fonte, posto che qui manca il contratto [fra le parti], e l'obbligo, in mancanza di un rapporto di prestazione, trova la sua radice nell'affidamento riposto nella qualità professionale di [una delle parti]» <sup>(31)</sup>. Per concludere, quindi, «la volontà negoziale è qui sostituita dal porsi del soggetto professionale» <sup>(32)</sup>.

Nel caso di specie, il dovere di protezione, discendendo direttamente dagli obblighi e dai divieti imposti al custode dalla legge o dal giudice o, comunque, dal parametro della diligenza del buon padre di famiglia (o, eventualmente, della diligenza del professionista *ex art.* 1176, comma 2, c.c.) richiesto dall'*art.* 67 c.p.c. per lo svolgimento dell'incarico <sup>(33)</sup>, sarebbe costituito nell'esercitare correttamente la custodia. Accettando questa ricostruzione, il creditore, che è il vettore, per ottenere il risarcimento del danno in

---

un principio codicistico (idoneo a colmare una lacuna legislativa), sarebbe stato in questa sua sproporzionata estensione privo di appiglio normativo e, soprattutto, avrebbe teso ad ampliarsi al punto da assorbire l'intera responsabilità aquiliana». Si cfr., anche per ulteriori approfondimenti sull'evoluzione del dibattito dottrinale tedesco, A.M. GAROFALO, *Il problema del contatto sociale*, in *Teoria e storia del diritto privato*, XI/2018, 5 s., reperibile online sul sito [www.teoriaestoriadeldirittoprivato.com](http://www.teoriaestoriadeldirittoprivato.com).

<sup>(30)</sup> Si è occupato della responsabilità da contatto sociale, in particolare, C. CASTRONOVO, *Tra contratto e torto. L'obbligazione senza prestazione*, in ID., *La nuova responsabilità civile*, Milano, 2006, 443 s., come riportato in E. SCODITTI, *op. cit.*, 2.

<sup>(31)</sup> E. SCODITTI, *Dal contatto sociale all'imputabilità dell'atto illecito: l'obbligazione senza prestazione nell'esperienza giurisprudenziale*, in *Incontro di studio sul tema: "Illecito aquiliano e ingiustizia del danno"*, Roma (29-30 maggio 2008), 5, reperibile online all'indirizzo [www.personaedanno.it](http://www.personaedanno.it).

<sup>(32)</sup> Cfr. E. SCODITTI, *ibidem*.

<sup>(33)</sup> A. MEREU, *op. cit.*

giudizio, deve limitarsi «alla mera allegazione della circostanza dell'inadempimento della controparte»<sup>(34)</sup>, mentre il debitore convenuto deve dimostrare o che la pretesa del debitore si è estinta per avvenuto adempimento oppure che non ha potuto adempiere per causa a lui non imputabile (come il caso fortuito, la forza maggiore, il fatto del terzo), secondo il normale criterio *ex art. 1218 c.c.* L'azione di risarcimento del danno subito *ex art. 1223 c.c.* segue la prescrizione ordinaria decennale in base all'art. 2946 c.c.

Larga parte della dottrina, invece, ritiene che, laddove abbia violato disposizioni di legge od ordini impartiti dal giudice, il custode è responsabile in via aquiliana verso il danneggiato parte del processo. Questa descrizione sembra avallata anche dalla giurisprudenza, in particolar modo da una sentenza risalente della Cassazione (relativa alla custodia in sede penale, ma applicabile anche alla custodia in generale), secondo cui «il custode opera esclusivamente per conto del giudice al cui controllo è sottoposto come suo ausiliare, il che ne comporta l'assenza di ogni rapporto di tipo privatistico con i titolari della cosa pignorata, non esclude che nei confronti degli stessi il custode possa assumere una propria responsabilità di natura extracontrattuale ove cagioni loro un danno a causa dell'inosservanza dei suoi doveri inerenti alla conservazione delle cose affidategli in custodia»<sup>(35)</sup>. In base al regime aquiliano, il danneggiato (che, nella vicenda, è il vettore), per essere risarcito *ex art. 2043 c.c.*, dovrà provare e allegare la lesione della situazione soggettiva tutelata dall'ordinamento, l'esistenza di un danno ingiusto e del nesso causale tra la condotta ed evento, nonché la colpa o il dolo del danneggiante. Si tratta di un onere probatorio più impegnativo per il danneggiato rispetto a quello del creditore nella responsabilità *ex art. 1218 c.c.* con riguardo al criterio di imputazione della responsabilità.

In conclusione, si ritiene di poter aderire alle conclusioni della sentenza annotata, la quale condanna per responsabilità extracontrattuale nei confronti del vettore sia il destinatario, il quale, tramite il proprio spedizionere, aveva ottenuto la riconsegna della merce che sarebbe dovuta rimanere custodita a garanzia delle ragioni del vettore, sia il custode giudiziario: il primo per avere interpretato strumentalmente e in modo erroneo il provvedimento del giudice riguardante la possibilità di riconsegna delle merci eccedenti il valore del nolo; il secondo per aver riconsegnato il carico con modalità difformi dal provvedimento del giudice e, comunque, in assenza di eventuali necessari chiarimenti al riguardo, violando, così, l'obbligo di custodia di cui era onerato. Tuttavia, le circostanze del caso offrono, a mio parere, spunti di riflessione più ampi, indotti soprattutto dalla illustrata posi-

---

<sup>(34)</sup> Cfr. Cass. 19 aprile 2007 n. 9351.

<sup>(35)</sup> Cfr. Cass. 24 maggio 1997 n. 4635, come riportato in A. ARSENI, *op. cit.* Per un approfondimento sul tema cfr. anche A. ARSENI, *La responsabilità civile per la custodia della cosa e recenti interventi della Cassazione*, consultabile online sul sito [www.diritto.it](http://www.diritto.it).

zione di conflitto di interessi di uno dei soggetti impegnati nella vicenda, sebbene non direttamente coinvolto nel giudizio; posizione ambigua e rilevante per le descritte ragioni e in relazione alla quale la stessa sentenza si sofferma seppure nei limiti imposti dal principio della domanda (corrispondenza tra il chiesto e il pronunciato). Appare del resto ben ipotizzabile come l'intervento fattivo nelle operazioni di riconsegna della merce, sottoposta a custodia giudiziale, di colui che possa astrattamente rappresentare le ragioni del vettore-creditore ben potrebbe risolversi in una manifestazione di volontà che, nel caso concreto, avrebbe rappresentato una adesione alla riduzione della garanzia rispetto al quantitativo complessivo di merce. Tale manifestazione si risolverebbe in una condotta pregiudizievole rispetto alla posizione del proprio rappresentato (il vettore-creditore).

ELENA NIGRO

## TAR LAZIO-ROMA, SEZ. I, 29 OTTOBRE 2019 N. 12455

Pres. AMODIO - Est. CORREALE

Wizz Air Hungary Airlines Ltd (avv. L. Pierallini, L. Sperati, S. Gambuto, M. Marchegiani)  
c. Autorità garante della concorrenza e del mercato

**Servizi di trasporto - Trasporto aereo - Reg. (CE) n. 1008/2008 - Trasporto del bagaglio a mano - Revisione tariffaria che introduce un supplemento di prezzo per il «bagaglio a mano grande» - Compatibilità col regolamento.**



RIASSUNTO DEI FATTI — Con decorrenza 1° novembre 2018, la compagnia aerea Wizz Air modificò le proprie tariffe per il bagaglio a mano, introducendo un supplemento di prezzo per portare in cabina il *trolley*, denominato «bagaglio a mano grande» (del peso massimo di 10 Kg e di dimensioni non eccedenti 55 cm x 40 cm x 20 cm), in aggiunta alla borsa di dimensioni massime pari a 35 cm x 20 cm x 20 cm, rimasta inclusa nel prezzo del biglietto. L'Autorità garante per la concorrenza e del mercato, a seguito del procedimento istruttorio n. PS11272, ritenendo che questa condotta integrasse una falsa rappresentazione del prezzo nella misura in cui veniva esclusa dalla tariffa base un elemento prevedibile e inevitabile del trasporto aereo di passeggeri in violazione del reg. (CE) n. 1008/2008, con provvedimento del 31 ottobre 2018, sospese la pratica commerciale e con provvedimento del 20 febbraio 2019 applicò la sanzione di euro 1.000.000. Contro tali provvedimenti il vettore propose ricorso innanzi al TAR del Lazio.

*Alla luce del principio di libertà tariffaria dei vettori aerei e considerata l'assenza di una normativa che determini specifiche misure minime del bagaglio a mano, occorre verificare che i limiti di dimensioni e peso imposti dal vettore per il trasporto del bagaglio incluso nel corrispettivo del passaggio non siano irragionevoli e che dal prezzo finale non vengano esclusi supplementi inevitabili e prevedibili. Pertanto, il vettore che escluda dalla tariffa base l'imbarco del «bagaglio a mano grande», in precedenza ricompreso, non viola il reg. (CE) n. 1008/2008 in quanto al passeggero non è impedito il trasporto dei propri effetti personali (che possono essere contenuti anche in un bagaglio più piccolo) ed in quanto il «bagaglio a mano grande» non è elemento indi-*

*spensabile del viaggio bensì oggetto a cui il passeggero può rinunciare a fronte di una riduzione del prezzo (1).*

DIRITTO — Chiarita l'irrelevanza di quanto prospettato nel terzo motivo dei secondi motivi aggiunti e passando ad esaminare il primo di questi, relativo al nucleo della contestazione, il Collegio ne rileva la fondatezza. L'AGCM, nella sue valutazioni conclusive di merito, di cui al punto V.b del provvedimento impugnato (p.i), premette che la precedente pratica della ricorrente aveva «abituato» i (suoi, evidentemente) consumatori alle misure preesistenti dei bagagli da portare in cabina (55x40x23) fino a farli propendere per l'acquisto di oggetti dalle dimensioni in questione (punto 67 del p.i.).

Sul punto, il Collegio osserva che tale precisazione — anche se di per sé non decisiva nel contesto motivazionale dell'atto — non può essere considerata valida premessa per le successive conseguenze, dato che non si rinviene alcuna norma che obblighi le compagnie aeree a mantenere indefinitamente nel tempo una determinata *policy* di prezzo — con conseguente legittima aspettativa dei consumatori a tale mantenimento — proprio alla luce del principio di libertà tariffaria, che la stessa AGCM nelle sue difese non disconosce, e di libera concorrenza che, in un settore negli ultimi anni caratterizzato da un'offerta molto differenziata e incisiva in cui il «fattore prezzo», ha assunto un valore spesso determinante per la scelta del consumatore, soprattutto nel settore denominato *low cost*, ove il consumatore medio sa che, a fronte di prezzi offerti altamente competitivi e convenienti (anche di poche decine di euro per un volo), può aspettarsi la contrazione di servizi prima offerti come comprensivi del costo del biglietto base, ma ritiene prioritario il costo ben minore.

Che il «consumatore Wizz Air» si sia abituato a un determinato standard dimensionale dei bagagli da portare in cabina, pertanto, è circostanza che non impediva alla compagnia di intervenire in argomento; né può condividersi la conclusione per la quale è stato ritenuto rilevante che il medesimo consumatore abbia acquistato *trolley* delle dimensioni precedenti, sia perché tale conclusione non è asseverata da elementi oggettivi, sia perché non è impedito al medesimo consumatore di usare comunque tale *trolley* per il volo su altre compagnie (con prezzi diversi e/o, magari, maggiori) sia perché il medesimo bagaglio può essere utilizzato per altro tipo di viaggio ove non

---

(1) V. la nota di F. MANCINI, a p. 229.



rilevano limiti dimensionali (treno, autovettura, pulman), senza alcun documento per il consumatore, attesa la fungibilità dell'oggetto in questione.

Proseguendo nell'esame della motivazione dell'AGCM, si rileva che la base normativa a cui ha fatto riferimento l'Autorità è data dall'art. 22, §1, e dall'art. 23, § 1, del Regolamento CE 1008/2008 (punto 59 del p.i.).

Ebbene, tali norme prevedono quanto segue.

Art. 22, § 1: «I vettori aerei comunitari e, per reciprocità, i vettori aerei dei paesi terzi fissano liberamente le tariffe aeree passeggeri e merci per i servizi aerei intracomunitari, fatto salvo quanto disposto all'articolo 16, paragrafo 1» (tale art. 16, 1 riguarda l'imposizione di oneri di servizio pubblico da parte di ciascuno stato membro e non è inerente alla presente fattispecie);

Art. 23, § 1: «Le tariffe aeree passeggeri e merci disponibili al pubblico comprendono le condizioni ad esse applicabili in qualsiasi forma offerte o pubblicate, anche su Internet, per i servizi aerei da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato. Il prezzo finale da pagare è sempre indicato e include tutte le tariffe aeree passeggeri o merci applicabili, nonché tutte le tasse, i diritti ed i supplementi inevitabili e prevedibili al momento della pubblicazione. Oltre all'indicazione del prezzo finale, sono specificati almeno i seguenti elementi:

- a) tariffa aerea passeggeri o merci;
- b) tasse;
- c) diritti aeroportuali; e

d) altri diritti, tasse o supplementi connessi ad esempio alla sicurezza o ai carburanti, dove le voci di cui alle lettere b), c) e d) sono state addizionate alle tariffe aeree passeggeri e merci. I supplementi di prezzo opzionali sono comunicati in modo chiaro, trasparente e non ambiguo all'inizio di qualsiasi processo di prenotazione e la loro accettazione da parte del passeggero deve avvenire sulla base dell'esplicito consenso dell'interessato («opt-in»).

L'AGCM sottolineava che tale norma trova sostegno nel 16° «considerando» dello stesso Regolamento, secondo il quale «I clienti dovrebbero poter confrontare efficacemente i prezzi per i servizi aerei delle diverse linee aeree. È opportuno, pertanto, che il prezzo finale che il cliente dovrà pagare per i servizi aerei in partenza dalla Comunità sia sempre indicato, comprensivo di tutte le tasse, i diritti ed i supplementi. Si incoraggiano inoltre i vettori aerei comunitari a

indicare il prezzo finale dei loro servizi aerei da paesi terzi verso la Comunità»; ciò perché il legislatore comunitario — aggiungeva l'Autorità — vuole che al cliente sia permesso di confrontare efficacemente i prezzi, sin dal «primo contatto» commerciale, tra le varie compagnie aeree, per cui l'omesso inserimento nel prezzo complessivo di un «servizio inevitabile» (così lo definisce l'Autorità al punto 74 del p.i.) come disposto dall'art. 23 cit. confonderebbe il consumatore, alterando anche l'immediata comparazione con i prezzi offerti dagli altri vettori e imponendo al consumatore stesso operazioni «logico-matematiche» al fine di comparare tariffe che includono o non includono il bagaglio a mano, operazione che incide anche sui cosiddetti siti comparatori falsando la tariffe messe a confronto da questi (in tal senso, punto 98 del p.i.).

Che il «bagaglio a mano grande» sia un elemento indispensabile del servizio di trasporto aereo (passeggeri) lo si evincerebbe — sempre per l'AGCM — dalla su richiamata sentenza *Vueling* della Corte di Giustizia UE, in particolare dal punto 40 di tale sentenza, che si riporta: «Invece, per quanto riguarda i bagagli non registrati, vale a dire i bagagli a mano, per fornire una risposta completa al giudice del rinvio si deve rilevare che in linea di principio tali bagagli devono essere considerati un elemento indispensabile del trasporto di passeggeri e che il trasporto di questi non può, conseguentemente, essere sottoposto ad un supplemento di prezzo, a condizione che tali bagagli a mano posseggano taluni requisiti ragionevoli, in termini di peso e dimensioni, e soddisfino le prescrizioni applicabili in materia di sicurezza».

A ciò doveva aggiungersi quanto precisato dalla Commissione UE, negli «Orientamenti per l'attuazione/applicazione della direttiva 2005/29/CE relativa alle pratiche commerciali sleali» (cosiddette *Linee Guida*) del 25 maggio 2016, secondo cui tra le «spese facoltative possono essere ricomprese quelle relative alla scelta del posto o al bagaglio in stiva rispetto a quello a mano».

Ebbene, il Collegio non ritiene di concordare con la ricostruzione dell'AGCM, in sostanziale aderenza a quanto esposto dalla ricorrente.

Valga osservare che la stessa Autorità non ha individuato la ritenuta scorrettezza della pratica commerciale in riferimento alla modalità con la quale viene presentato il costo del biglietto in quanto tale, dovendosi quindi ritenere che ciò che pure era prospettato al momento dell'avvio del procedimento possa ritenersi superato, nel

senso della chiarezza espositiva formale di cui al messaggio proposto al consumatore nel sito internet della compagnia aerea in questione, consumatore ben in grado di comprendere subito il prezzo del biglietto nell'ipotesi volesse imbarcare un bagaglio grande.

Quel che è contestato è dunque un profilo sostanziale, legato al concetto di indispensabilità del bagaglio a mano nel senso ritenuto dall'AGCM e quindi di rappresentazione — sotto il profilo della trasparenza — dell'effettivo costo del biglietto al consumatore, laddove l'Autorità ha censurato l'attività di scorporo dalla tariffa standard della possibilità di trasportare un *trolley bag* di dimensioni più grandi di quelle ora consentite.

Ebbene, il Collegio rileva che non risulta da alcun elemento che Wizz Air impedisca al consumatore di portare in cabina un bagaglio a mano, ponendo soli limiti alle sue dimensioni, ma senza limiti di peso.

In tal senso appare pienamente rispettato il *dictum* della sentenza *Vueling*, laddove è solo detto che i(l) bagagli(o) a mano sono (è) un elemento indispensabile del trasporto di passeggeri. In nessuna parte della sentenza è però indicato quali debbano essere le dimensioni (minime o massime) e il numero di tali bagagli. La stessa Corte UE precisa che non possono dunque essere imposti supplementi di prezzo in relazioni a questi «a condizione che tali bagagli a mano posseggano taluni requisiti ragionevoli, in termini di peso e dimensioni».

La Corte, pertanto, in assenza di una normativa generale tariffaria in tal senso che determini specifiche misure minime, rimette alle singole compagnie — e naturalmente agli organi nazionali preposti alle diverse forme di controllo — di valutare la «ragionevolezza» delle dimensioni considerate.

Proprio un concetto generico quale è quello di «ragionevolezza» impone, ad avviso del Collegio, che l'interprete sia chiamato a valutarne essenzialmente, e più facilmente, la sua connotazione, ai fini che qui rilevano, in termini di negatività e, quindi, di (palese) irragionevolezza.

Nel caso di specie non si rinviene però nel provvedimento impugnato una motivazione congruente e idonea a ritenere che le dimensioni proposte dalla ricorrente siano «irragionevoli».

Sotto un primo profilo, è palese che al viaggiatore non è impedito il trasporto dei propri effetti personali, secondo la distinzione richiamata dalla stessa Autorità e prevista dal d.m. n.001/36 del 28

gennaio 1987 e nella relativa Circolare APT-09, relativa a ciò che deve intendersi per «bagaglio a mano», secondo la quale: «Per bagaglio a mano si intendono quegli articoli che il passeggero può portare con sé in cabina per sistemarli nei compartimenti portaoggetti soprastanti o sotto al sedile anteriore. In applicazione del D.M. 001/36 è consentito il trasporto in cabina di un solo bagaglio, corredato di etichetta nominativa, a condizione che la somma delle dimensioni (base, altezza, profondità) non superi complessivamente i 115 cm. e comunque rientrante nei limiti delle misure di ingresso degli apparati di controllo ai raggi X.

Ai fini della presente circolare, oltre al bagaglio di cui al comma precedente, ogni passeggero può portare in cabina:

- una borsetta o borsa portadocumenti o personal computer portatile;
- un apparecchio fotografico, videocamera o lettore di CD;
- un soprabito o impermeabile;
- un ombrello o bastone da passeggio;
- un paio di stampelle o altro mezzo per deambulare;
- culla portatile e cibo per neonati, necessario per il viaggio;
- articoli da lettura per il viaggio;
- articoli acquistati ai Duty Free e negli esercizi commerciali all'interno dell'aeroporto (in quantità e peso limitati)».

Ebbene, risulta che Wizz Air consenta di portare oltre al trolley piccolo anche una piccola borsa con gli effetti personali o un portadocumenti o assimilabile, né che sia impedito il trasporto a bordo di un soprabito o impermeabile, un ombrello o bastone da passeggio, un paio di stampelle o altro mezzo per deambulare, una culla portatile e cibo per neonati, necessario per il viaggio, articoli da lettura per il viaggio articoli acquistati ai «Duty Free».

Ciò senza omettere che, dalle dimensioni indicate nella nuova *policy*, non è dimostrato dall'AGCM che non possano introdursi nel bagaglio a mano gratuito gli effetti personali oltre alla «borsetta» o «portadocumenti» di cui alla Circolare, ottemperando così alla disposizione che comunque fa riferimento al trasporto in cabina «di un solo bagaglio».

Pertanto, non è specificato per quale ragione le (nuove) dimensioni di 40x25x23 non consentano — anche alla luce delle innovazioni tecnologiche che hanno immesso sul mercato oggetti flessibili idonei a essere riposti in piccoli spazi — di portare effetti personali e non sufficienti per un viaggio relativi a brevi tratte per spostamen-

ti, anche di andata/ritorno, in giornata o in due giorni, come spesso effettuano i consumatori che viaggiano *low cost*.

Sotto tale profilo manca, nel provvedimento impugnato, una comparazione (di una certa ampiezza anche se non integrale) tra Wizz Air e le altre compagnie, anche *low cost*, del costo del biglietto per singola tratta e servizi offerti.

Che in precedenza Wizz Air abbia consentito di portare a bordo bagagli a mano di dimensioni superiori non appare dirimente alla luce della libertà tariffaria riconosciuta e della circostanza che altre compagnie possono — sempre nell’ottica di tale «libertà» — consentire bagagli di taglia superiore; infatti ben possono, tali compagnie, e di conseguenza il consumatore al fine di effettuare una libera scelta consapevole in tal senso, preferire, in un’ottica di piena concorrenzialità, offrire un servizio ampliato a fronte di un prezzo leggermente superiore, che il cliente è disposto a pagare proprio per tale ragione.

Inoltre, la ricorrente ha comunque rappresentato che circa il 5% dei passeggeri, anche sotto la precedente *policy*, non trasportava alcun bagaglio a mano, da considerarsi quindi elemento non indispensabile in quanto tale.

In secondo luogo, in merito, ugualmente, ad avviso del Collegio, non dirimente è l’osservazione dell’Autorità secondo cui la quasi totalità dei passeggeri (95%) viaggia con il «bagaglio a mano grande», con dati peraltro confutati dalla ricorrente, proprio perché non può essere questo, secondo la precedente *policy* della ricorrente, un elemento di indispensabilità del viaggio (soprattutto sulle tratte brevi con a/r in giornata) ma una mera scelta del consumatore alla luce dell’offerta di prezzo tra le varie compagnie, secondo una prassi riconosciuta nella stessa sentenza *Vueling*, secondo la quale (38) «la prassi commerciale delle compagnie aeree è tradizionalmente consistita nel consentire ai passeggeri di registrare i bagagli senza costi aggiuntivi. Orbene, dal momento che i modelli commerciali delle compagnie aeree hanno conosciuto un’evoluzione notevole con l’utilizzo sempre più generalizzato del trasporto aereo, va rilevato che, attualmente, talune compagnie seguono un modello commerciale consistente nell’offrire servizi aerei a prezzi assai ridotti. In tale situazione, il costo legato al trasporto dei bagagli, in quanto componente del prezzo di tali servizi, ha assunto relativamente più importanza rispetto al passato e, quindi, i vettori aerei interessati possono voler richiedere a tale titolo il pagamento di un supplemento di

prezzo. Inoltre, non può escludersi che taluni passeggeri aerei preferiscano viaggiare senza bagaglio registrato, purché ciò comporti una riduzione del prezzo del loro titolo di trasporto».

Una volta chiarita la non irragionevolezza delle dimensioni imposte per il bagaglio a mano, anche se unico, non si vede come la conclusione individuata dalla Corte UE per i bagagli registrati non possa conformarsi anche alla scelta del consumatore che preferisce rinunciare a un (evidentemente sovrabbondante) «bagaglio a mano grande» in presenza di una riduzione di prezzo.

Non si individua quale normativa impedisca al consumatore la libera scelta tra pagare un biglietto standard di costo leggermente maggiore, per consentirsi la comodità di uscire dall'aeroporto subito dopo lo sbarco al terminal e non attendere le inevitabili e più complesse operazioni di scarico dei bagagli dalla stiva, e quella di pagare un biglietto di costo minore, adeguandosi ad attendere qualche minuto in più nei pressi del nastro trasportatore per attendere il secondo bagaglio «grande».

Sul punto si ribadisce che non è contenuta nel provvedimento impugnato una dettagliata comparazione tra i prezzi di tutte le altre compagnie aeree e quelli di Wizz Air per ciascuna, singola, tratta al fine di rilevare differenze idonee a influenzare o obbligare il consumatore a una determinata scelta, soprattutto in assenza di contestazioni sulle modalità «formali» di indicazione sul sito della ricorrente in ordine al costo per l'imbarco di un ulteriore «*trolley grande*», fermo restando che non vi è la totalità delle compagnie diverse da Wizz Air a praticare l'ammissione in cabina di tale bagaglio, dato che alla medesima udienza del 2 ottobre 2019 è in decisione una fattispecie analoga riguardante altra compagnia aerea concorrente e risulta indicato negli atti difensivi della ricorrente un dettagliato elenco di altre che praticano la medesima *policy*.

Così pure, che Wizz Air abbia ridotto del 52,6% lo spazio per il bagaglio a mano rispetto al periodo anteriore al 1 novembre 2018 (punto 29 del p.i.) non è significativo e appare consequenziale alla predetta nuova *policy*, ben potendo ad esempio astrattamente — al contrario e senza che sia individuabile un *vulnus* alla concorrenza — un'altra compagnia preferire incrementare lo spazio a bordo per l'imbarco di bagagli a discapito della capienza di posti a sedere, secondo una propria scelta commerciale volta a favorire la comodità del passeggero, nell'ambito della sua libertà tariffaria e nel rispetto dei limiti di sicurezza.

Si ricorda, infatti, come riportato dalla ricorrente e non contestato nel provvedimento impugnato, che le offerte dei vari vettori aerei, soprattutto nel settore *low cost*, in realtà differiscono spesso per il numero di bagagli e il relativo peso ammessi, anche in stiva, o per l'offerta di servizi opzionali specifici, quali, ad esempio, la scelta del posto e/o del pasto a bordo.

Alla luce di quanto osservato, pertanto, non si riscontra la carenza di diligenza professionale contestata dall'AGCM, in quanto l'offerta Wizz Air appare chiara nell'indicare fin dal «primo contatto» con il consumatore le dimensioni del bagaglio a mano consentito, oltre a una «borsetta» e/o un «portadocumenti», in assenza di un obbligo di consentire dimensioni minime, purché non irragionevoli (ma, come visto, non è questo il caso).

Sotto questo profilo, il Collegio non trova che osti a tale conclusione neanche la normativa richiamata dall'AGCM, di cui agli artt. 22 e 23 del Regolamento CE 1008/2008, che fanno riferimento — come sopra riportato in particolare per quanto riguarda l'art. 23 — all'obbligo di includere nel prezzo finale anche quelli che sono non a caso definiti «supplementi» inevitabili e prevedibili.

Nel caso di specie, il supplemento che è chiamato a corrispondere il «cliente Wizz Air» se vuole imbarcare anche un «*trolley grande*» — peraltro chiaramente indicato nelle operazioni di emissione del titolo di viaggio e con opzione «*opt in*» — è «evitabile» perché non tutti i viaggiatori ne hanno necessità, e «prevedibile», alla luce della diffusione della conformazione dell'offerta della ricorrente a partire dal 1 novembre 2018, non contestata come detto nella sua «forma».

Il Regolamento CE, quindi, non qualifica alcun bagaglio come «indispensabile» nelle sue misure né fa riferimento a un «servizio inevitabile» (come invece descritto al punto 74 del p.i.) ma solo alla necessità di indicare «supplementi» inevitabili e prevedibili.

Né, infine, può dedursi che il concetto di «indispensabilità» sia desumibile dal comportamento pregresso dei passeggeri, che ovviamente, in presenza di una libera scelta tariffaria del vettore aereo che lo consentiva, tendevano, per la ragione sopra esposta, a portare con sé il maggior numero di bagagli, salve — ovviamente — esigenze di sicurezza da valutare di volta in volta.

A tale proposito, comunque, valga osservare che, anche sotto la vigenza della precedente *policy*, risulta come una percentuale di passeggeri che pur avevano acquistato la tariffa base, si vedesse trasferito in stiva il proprio bagaglio a mano, al momento dell'imbarco sul

volo al *gate*, perché si era riscontrato l'esaurimento degli appositi spazi a bordo dell'aeromobile.

Da ultimo, non convincente appare anche l'ulteriore tesi dell'Autorità (punto 69-70 del p.i.) sulla irragionevolezza della scelta di ridurre del 52,6% lo spazio a bordo per i bagagli a mano, destinando le cosiddette cappelliere a riporre quelli per cui è stato corrisposto il suddetto supplemento, dato che tali spazi comunque possono essere utilizzati per riporre borse e bagagli «piccoli», in possibile assenza di un numero elevato di «grandi», e comunque la loro funzione, a ben vedere, non è certo quella di sostituire la stiva ma solo di quella di riporre oggetti comunque di piccole dimensioni, come si rileva, d'altro canto, anche nella Circolare sopra riportata.

Né, infine, si rileva che il consumatore sia stato costretto a complesse operazioni «logico-matematiche» per individuare il corretto prezzo finale del suo biglietto, risultando pienamente illustrate tutte le (semplici) modalità di calcolo del medesimo in relazione all'imbarco anche di un secondo bagaglio «grande» al momento stesso della prenotazione, successivamente o al momento dell'imbarco.

Così pure non è spiegato dall'AGCM per quale ragione sia ritenuto che i complessi algoritmi che usano i cosiddetti siti di comparazione non siano idonei a rappresentare facilmente la circostanza, visto che — come detto — ormai tutte le compagnie differenziano la propria offerta finale, anche in relazione a servizi aggiuntivi che l'utente può richiedere.



## TAR LAZIO-ROMA, SEZ. I, 29 OTTOBRE 2019 N. 12456

Pres. AMODIO - Est. CORREALE

*Ryanair Designated Activity Company* (avv. C. Tesauro, M. Castioni, A.R. Cassano, G. Mazzei)  
c. *Autorità garante della concorrenza e del mercato*

**Servizi di trasporto - Trasporto aereo - Reg. (CE) n. 1008/2008 - Trasporto del bagaglio a mano - Revisione tariffaria che introduce un supplemento di prezzo per il «bagaglio a mano grande» - Compatibilità col regolamento.**



RIASSUNTO DEI FATTI — Con decorrenza 1° novembre 2018, la compagnia aerea Ryanair modificò le proprie tariffe per il bagaglio a mano, introducendo un supplemento di prezzo per portare in cabina il *trolley*, denominato «bagaglio a mano grande» (del peso massimo di 10 Kg e di dimensioni non eccedenti 55 cm x 40 cm x 20 cm), in aggiunta alla borsa di dimensioni massime pari a 35 cm x 20 cm x 20 cm, rimasta inclusa nel prezzo del biglietto. L'Autorità garante per la concorrenza e del mercato, a seguito del procedimento istruttorio n. PS11237, ritenendo che questa condotta integrasse una falsa rappresentazione del prezzo nella misura in cui veniva esclusa dalla tariffa base un elemento prevedibile e inevitabile del trasporto aereo di passeggeri in violazione del reg. (CE) n. 1008/2008, con provvedimento del 31 ottobre 2018, sospese la pratica commerciale e con provvedimento del 20 febbraio 2019 applicò la sanzione di euro 3.000.000. Contro tali provvedimenti il vettore propose ricorso innanzi al TAR del Lazio.

*Alla luce del principio di libertà tariffaria dei vettori aerei e considerata l'assenza di una normativa che determini specifiche misure minime del bagaglio a mano, occorre verificare che i limiti di dimensioni e peso imposti dal vettore per il trasporto del bagaglio incluso nel corrispettivo del passaggio non siano irragionevoli e che dal prezzo finale non vengano esclusi supplementi inevitabili e prevedibili. Pertanto, il vettore che escluda dalla tariffa base l'imbarco del «bagaglio a mano grande», in precedenza ricompreso, non viola il reg. (CE) n. 1008/2008 in quanto al passeggero non è impedito il trasporto dei propri effetti personali (che possono essere contenuti anche in un bagaglio più piccolo) ed in quanto il «bagaglio a mano grande» non è elemento indi-*

*spensabile del viaggio bensì oggetto a cui il passeggero può rinunciare a fronte di una riduzione del prezzo* <sup>(1)</sup>.

DIRITTO — Passando quindi all'esame degli ulteriori motivi, il Collegio rileva invece la fondatezza per quanto riguarda il quarto e il quinto, relativi al nucleo della contestazione. L'AGCM, nella sue valutazioni conclusive, di cui al punto V del provvedimento impugnato (p.i.), premette che la precedente pratica della ricorrente aveva «abituato» i consumatori alle misure preesistenti dei bagagli da portare in cabina fino a farli propendere per l'acquisto di oggetti dalle dimensioni in questione (55x40x20 e 25x20x20; punto 54 del p.i.). Sul punto, il Collegio osserva che tale precisazione — anche se di per sé non decisiva nel contesto motivazionale dell'atto — non può essere considerata valida premessa per le successive conseguenze, dato che non si rinviene alcuna norma che obblighi le compagnie aeree a mantenere indefinitamente nel tempo una determinata *policy* di prezzo — con conseguente legittima aspettativa dei consumatori a tale mantenimento — proprio alla luce del principio di libertà tariffaria, che la stessa AGCM nelle sue difese non disconosce, e di libera concorrenza che, in un settore negli ultimi anni caratterizzato da un'offerta molto differenziata e incisiva, in cui il «fattore prezzo» ha assunto un valore spesso determinante per la scelta del consumatore, soprattutto nel settore denominato *low cost* ove il consumatore medio sa che, a fronte di prezzi offerti altamente competitivi e convenienti (anche di poche decine di euro per un volo), può aspettarsi la contrazione di servizi prima offerti come comprensivi del costo del «biglietto base», ma ritiene prioritario il costo ben minore. Che il «consumatore Ryanair» si sia abituato a un determinato standard dimensionale dei bagagli, pertanto, è circostanza che non impediva alla compagnia di intervenire in argomento; né può condividersi la conclusione per la quale è stato ritenuto rilevante che il medesimo consumatore abbia acquistato *trolley* delle dimensioni precedenti, sia perché tale conclusione non è asseverata da elementi oggettivi, sia perché non è impedito al medesimo consumatore di usare comunque tale *trolley* per il volo su altre compagnie (con prezzi diversi e magari maggiori) sia perché il medesimo bagaglio può essere utilizzato per altro tipo di viaggio ove non rilevano limiti dimensionali (treno, autovettura,

---

<sup>(1)</sup> V. la nota di F. MANCINI, a p. 229.

pullman), senza alcun documento per il consumatore, attesa la «fungibilità» dell'oggetto in questione.

Proseguendo nell'esame della motivazione dell'AGCM, si rileva che la base normativa a cui ha fatto riferimento l'Autorità è data dall'art. 22, § 1, e dall'art. 23, § 1, del Regolamento CE 1008/2008 (punto 59 del p.i.).

Ebbene, tali norme prevedono quanto segue. Art. 22, § 1: «I vettori aerei comunitari e, per reciprocità, i vettori aerei dei paesi terzi fissano liberamente le tariffe aeree passeggeri e merci per i servizi aerei intracomunitari, fatto salvo quanto disposto all'articolo 16, paragrafo 1» (tale art. 16, § 1 riguarda l'imposizione di oneri di servizio pubblico da parte di ciascuno stato membro e non è inerente alla presente fattispecie); art. 23, § 1: «Le tariffe aeree passeggeri e merci disponibili al pubblico comprendono le condizioni ad esse applicabili in qualsiasi forma offerte o pubblicate, anche su Internet, per i servizi aerei da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato. Il prezzo finale da pagare è sempre indicato e include tutte le tariffe aeree passeggeri o merci applicabili, nonché tutte le tasse, i diritti ed i supplementi inevitabili e prevedibili al momento della pubblicazione. Oltre all'indicazione del prezzo finale, sono specificati almeno i seguenti elementi: a) tariffa aerea passeggeri o merci; b) tasse; c) diritti aeroportuali; e d) altri diritti, tasse o supplementi connessi ad esempio alla sicurezza o ai carburanti, dove le voci di cui alle lettere b), c) e d) sono state addizionate alle tariffe aeree passeggeri e merci. I supplementi di prezzo opzionali sono comunicati in modo chiaro, trasparente e non ambiguo all'inizio di qualsiasi processo di prenotazione e la loro accettazione da parte del passeggero deve avvenire sulla base dell'esplicito consenso dell'interessato ("opt-in")».

L'AGCM sottolineava che tale norma trova sostegno nel 16° considerando dello stesso Regolamento, secondo il quale «i clienti dovrebbero poter confrontare efficacemente i prezzi per i servizi aerei delle diverse linee aeree. È opportuno, pertanto, che il prezzo finale che il cliente dovrà pagare per i servizi aerei in partenza dalla Comunità sia sempre indicato, comprensivo di tutte le tasse, i diritti ed i supplementi. Si incoraggiano inoltre i vettori aerei comunitari a indicare il prezzo finale dei loro servizi aerei da paesi terzi verso la Comunità»; ciò perché il legislatore comunitario — aggiungeva l'Autorità — vuole che al cliente sia permesso di confrontare efficacemente i prezzi, sin dal «primo contatto» commerciale, tra le varie

compagnie aeree, per cui l'omesso inserimento nel prezzo complessivo di un «servizio inevitabile» (così lo definisce l'Autorità al punto 60 del p.i.) come disposto dall'art. 23 cit. confonderebbe il consumatore, alterando anche l'immediata comparazione con i prezzi offerti dagli altri vettori e imponendo al consumatore stesso operazioni logico-matematiche al fine di comparare tariffe che includono o non includono il bagaglio a mano, operazione che incide anche sui cosiddetti siti comparatori falsando la tariffe messe a confronto da questi (in tal senso, punto 81 del p.i.).

Che il bagaglio a mano grande sia un elemento indispensabile del servizio di trasporto aereo (passeggeri) lo si evincerebbe — sempre per l'AGCM — dalla su richiamata sentenza *Vueling* della Corte di Giustizia UE, in particolare dal punto 40 di tale sentenza, che si riporta: «invece, per quanto riguarda i bagagli non registrati, vale a dire i bagagli a mano, per fornire una risposta completa al giudice del rinvio si deve rilevare che in linea di principio tali bagagli devono essere considerati un elemento indispensabile del trasporto di passeggeri e che il trasporto di questi non può, conseguentemente, essere sottoposto ad un supplemento di prezzo, a condizione che tali bagagli a mano posseggano taluni requisiti ragionevoli, in termini di peso e dimensioni, e soddisfino le prescrizioni applicabili in materia di sicurezza».

A ciò doveva aggiungersi quanto precisato dalla Commissione UE, negli «Orientamenti per l'attuazione/applicazione della direttiva 2005/29/CE relativa alle pratiche commerciali sleali» (cosiddette Linee Guida) del 25 maggio 2016, secondo cui tra le «spese facoltative possono essere ricomprese quelle relative alla scelta del posto o al bagaglio in stiva rispetto a quello a mano».

Ebbene, il Collegio non ritiene di concordare con la ricostruzione dell'AGCM, in sostanziale aderenza a quanto esposto dalla ricorrente.

Valga osservare che la stessa Autorità non ha individuato la ritenuta scorrettezza della pratica commerciale in riferimento alla modalità con la quale viene presentato il costo del biglietto in quanto tale, dovendosi quindi ritenere che ciò che pure era prospettato al momento dell'avvio del procedimento possa ritenersi superato, nel senso della chiarezza espositiva formale di cui al messaggio proposto al consumatore nel sito internet della compagnia aerea in questione, consumatore ben in grado di comprendere subito il prezzo del biglietto nell'ipotesi volesse imbarcare un bagaglio «grande».

Quel che è contestato è dunque un profilo sostanziale, legato al concetto di indispensabilità del bagaglio a mano nel senso ritenuto dall'AGCM e quindi di rappresentazione — sotto il profilo della trasparenza — dell'effettivo costo del biglietto al consumatore, laddove l'Autorità ha censurato l'attività di scorporo dalla tariffa standard della possibilità di trasportare un *trolley bag* di dimensioni più grandi di quelle ora consentite.

Ebbene, il Collegio rileva in primo luogo che non risulta da alcun elemento che Ryanair impedisca al consumatore di portare in cabina un bagaglio a mano, ponendo soli limiti alle sue dimensioni, ma senza limiti di peso.

In tal senso appare pienamente rispettato il *dictum* della sentenza *Vueling*, laddove è solo detto che i(l) bagagli(o) a mano sono (è) un elemento indispensabile del trasporto di passeggeri. In nessuna parte della sentenza è però indicato quali debbano essere le dimensioni (minime o massime) e il numero di tali bagagli. La stessa Corte UE precisa che non possono dunque essere imposti supplementi di prezzo in relazioni a questi «a condizione che tali bagagli a mano posseggano taluni requisiti ragionevoli, in termini di peso e dimensioni».

La Corte, pertanto, in assenza di una normativa generale tariffaria in tal senso che determini specifiche misure minime, rimette alle singole compagnie — e naturalmente agli organi nazionali preposti alle diverse forme di controllo — di valutare la ragionevolezza delle dimensioni considerate.

Proprio un concetto generico quale è quello di «ragionevolezza» impone, ad avviso del Collegio, che l'interprete sia chiamato a valutarne essenzialmente, e più facilmente, la sua connotazione, ai fini che qui rilevano, in termini di negatività e, quindi, di (palese) irragionevolezza.

Nel caso di specie non si rinviene però nel provvedimento impugnato una motivazione congruente e idonea a ritenere che le dimensioni proposte dalla ricorrente siano irragionevoli.

Sotto un primo profilo, è palese che al viaggiatore non è impedito il trasporto dei propri effetti personali, secondo la distinzione richiamata dalla stessa Autorità e prevista dal d.m. n.001/36 del 28 gennaio 1987 e nella relativa Circolare APT-09, riportata nella sua memoria per l'ultima udienza pubblica dall'AGCM, relativa a ciò che deve intendersi per bagaglio a mano, secondo la quale: «per bagaglio a mano si intendono quegli articoli che il passeggero può porta-

re con sé in cabina per sistemarli nei comparti portaoggetti soprastanti o sotto al sedile anteriore. In applicazione del D.M. 001/36 è consentito il trasporto in cabina di un solo bagaglio, corredato di etichetta nominativa, a condizione che la somma delle dimensioni (base, altezza, profondità) non superi complessivamente i 115 cm. e comunque rientrante nei limiti delle misure di ingresso degli apparati di controllo ai raggi X.

Ai fini della presente circolare, oltre al bagaglio di cui al comma precedente, ogni passeggero può portare in cabina:

- una borsetta o borsa portadocumenti o personal computer portatile;
- un apparecchio fotografico, videocamera o lettore di CD;
- un soprabito o impermeabile;
- un ombrello o bastone da passeggio;
- un paio di stampelle o altro mezzo per deambulare;
- culla portatile e cibo per neonati, necessario per il viaggio;
- articoli da lettura per il viaggio;
- articoli acquistati ai “*Duty Free*” e negli esercizi commerciali all’interno dell’aeroporto (in quantità e peso limitati)».

Ebbene, dalle dimensioni indicate nella nuova *policy*, non è dimostrato dall’AGCM che non possano introdursi nel bagaglio a mano gratuito gli effetti personali oltre alla «borsetta» o «portadocumenti» di cui alla Circolare, ottemperando così alla disposizione che comunque fa riferimento al trasporto in cabina «di un solo bagaglio» né che sia impedito il trasporto a bordo di un soprabito o impermeabile, un ombrello o bastone da passeggio, un paio di stampelle o altro mezzo per deambulare, una culla portatile e cibo per neonati, necessario per il viaggio, articoli da lettura per il viaggio articoli acquistati ai *Duty Free*.

Pertanto, non è specificato per quale ragione le (nuove) dimensioni di 40x25x20 non consentano — anche alla luce delle innovazioni tecnologiche che hanno immesso sul mercato oggetti «flessibili» idonei a essere riposti in piccoli spazi — di portare effetti personali sufficienti per un viaggio relativi a brevi tratte per spostamenti, anche di andata/ritorno, in giornata o in due giorni.

Che in precedenza Ryanair abbia consentito di portare a bordo bagagli a mano di dimensioni che la stessa Autorità definisce «leggermente superiori» rispetto alle precedenti (35x20x20, punto 67 del p.i.) non appare dirimente alla luce della libertà tariffaria riconosciuta e della circostanza che altre compagnie possono — sempre nell’ottica di tale «libertà» — consentire bagagli di taglia superiore;

infatti ben possono, tali compagnie, e di conseguenza il consumatore al fine di effettuare una libera scelta consapevole in tal senso, preferire, in un'ottica di piena concorrenzialità, offrire un servizio ampliato a fronte di un prezzo leggermente superiore, che il cliente è disposto a pagare proprio per tale ragione.

Sotto tale profilo manca, nel provvedimento impugnato, una comparazione (di una certa ampiezza anche se non integrale) tra Ryanair e le altre compagnie, anche *low cost*, del costo del biglietto per singola tratta e servizi offerti.

Inoltre, la ricorrente ha comunque rappresentato che circa il 30% dei passeggeri, anche sotto la precedente *policy*, non trasportava un secondo bagaglio, da considerarsi quindi elemento non indispensabile in quanto tale.

In secondo luogo, ugualmente ad avviso del Collegio, non dirimente è l'osservazione dell'Autorità secondo cui la quasi totalità dei passeggeri (95%) viaggia con il bagaglio a mano grande, con dati peraltro confutati dalla ricorrente, proprio perché non può essere questo, secondo la precedente *policy* della ricorrente, un elemento di indispensabilità del viaggio (soprattutto sulle tratte brevi con a/r in giornata) ma una mera scelta del consumatore alla luce dell'offerta di prezzo tra le varie compagnie, secondo una prassi riconosciuta nella stessa sentenza *Vueling*, secondo la quale (§ 38) «la prassi commerciale delle compagnie aeree è tradizionalmente consistita nel consentire ai passeggeri di registrare i bagagli senza costi aggiuntivi. Orbene, dal momento che i modelli commerciali delle compagnie aeree hanno conosciuto un'evoluzione notevole con l'utilizzo sempre più generalizzato del trasporto aereo, va rilevato che, attualmente, talune compagnie seguono un modello commerciale consistente nell'offrire servizi aerei a prezzi assai ridotti. In tale situazione, il costo legato al trasporto dei bagagli, in quanto componente del prezzo di tali servizi, ha assunto relativamente più importanza rispetto al passato e, quindi, i vettori aerei interessati possono voler richiedere a tale titolo il pagamento di un supplemento di prezzo. Inoltre, non può escludersi che taluni passeggeri aerei preferiscano viaggiare senza bagaglio registrato, purché ciò comporti una riduzione del prezzo del loro titolo di trasporto».

Una volta chiarita la non irragionevolezza delle dimensioni imposte per il bagaglio a mano, anche se unico, non si vede come la conclusione individuata dalla Corte UE per i bagagli registrati non possa conformarsi anche alla scelta del consumatore che preferisce ri-

nunciare a un (evidentemente sovrabbondante) «bagaglio a mano grande» in presenza di una riduzione di prezzo.

Non si individua quale normativa impedisca al consumatore la libera scelta tra pagare un biglietto standard di costo leggermente maggiore, per consentirsi la «comodità» di uscire dall'aeroporto subito dopo lo sbarco al terminal e non attendere le inevitabili e più complesse operazioni di scarico dei bagagli dalla stiva, e quella di pagare un biglietto di costo minore, adeguandosi ad attendere qualche in minuto in più nei pressi del nastro trasportatore per attendere il secondo bagaglio grande.

Sul punto, si ribadisce che non è contenuta nel provvedimento impugnato una dettagliata comparazione tra i prezzi di tutte le altre compagnie aeree e quelli di Ryanair per ciascuna, singola, tratta al fine di rilevare differenze idonee a influenzare o obbligare il consumatore a una determinata scelta, soprattutto in assenza di contestazioni sulle modalità formali di indicazione sul sito della ricorrente in ordine al costo per l'imbarco di un ulteriore *trolley* grande, fermo restando che non vi è la totalità delle compagnie diverse da Ryanair a praticare l'ammissione in cabina di tale bagaglio, dato che alla medesima udienza del 2 ottobre 2019 è in decisione una fattispecie analoga riguardante altra compagnia aerea concorrente e risulta indicato negli atti difensivi della ricorrente un dettagliato elenco di altre che praticano la medesima *policy*.

Così pure, che Ryanair abbia ridotto del 65% lo spazio per il bagaglio a mano rispetto al periodo anteriore al 1 novembre 2018 (punto 67 del p.i.) non è significativo e appare consequenziale alla predetta nuova *policy*, ben potendo ad esempio astrattamente — al contrario e senza che sia individuabile un *vulnus* alla concorrenza — un'altra compagnia preferire incrementare lo spazio a bordo per l'imbarco di bagagli a discapito della capienza di posti a sedere, secondo una propria scelta commerciale volta a favorire la comodità del passeggero, nell'ambito della sua libertà tariffaria e nel rispetto dei limiti di sicurezza.

Si ricorda, infatti, come riportato dalla ricorrente e non contestato nel provvedimento impugnato, che le offerte dei vari vettori aerei in realtà differiscono spesso per il numero di bagagli e il relativo peso ammessi, anche in stiva, o per l'offerta di servizi opzionali specifici, quali, ad esempio, la scelta del posto e/o del pasto a bordo.

Alla luce di quanto osservato, pertanto, non si riscontra la carenza di diligenza professionale contestata dall'AGCM, in quanto



l'offerta Ryanair appare chiara nell'indicare fin dal primo contatto con il consumatore le dimensioni del bagaglio a mano consentito e idoneo al contenuto anche di una «borsetta» e/o di un «portadocumenti», in assenza di un obbligo di consentire dimensioni minime, purché non irragionevoli (ma, come visto, non è questo il caso).

Sotto questo profilo, il Collegio non trova che osti a tale conclusione neanche la normativa richiamata dall'AGCM, di cui agli artt. 22 e 23 del Regolamento CE 1008/2008, che fanno riferimento — come sopra riportato in particolare — per quanto riguarda l'art. 23 all'obbligo di includere nel prezzo finale anche quelli che sono non a caso definiti supplementi inevitabili e prevedibili.

Nel caso di specie, il supplemento che è chiamato a corrispondere il «cliente Ryanair» se vuole imbarcare anche un «*trolley grande*» — peraltro chiaramente indicato nelle operazioni di emissione del titolo di viaggio e con opzione «*opt in*» — è «evitabile», perché non tutti i viaggiatori ne hanno necessità, e prevedibile, alla luce della diffusione della conformazione dell'offerta della ricorrente a partire dal 1° novembre 2018, non contestata come detto nella sua forma.

Il Regolamento CE, quindi, non qualifica alcun bagaglio come indispensabile nelle sue misure né fa riferimento a un servizio inevitabile (come invece descritto al punto 60 del p.i.) ma solo alla necessità di indicare supplementi inevitabili e prevedibili.

Né, infine, può dedursi che il concetto di indispensabilità sia desumibile dal comportamento pregresso dei passeggeri (punto 64 del p.i.), che ovviamente, in presenza di una libera scelta tariffaria del vettore aereo che lo consentiva, tendevano, per la ragione sopra esposta, a portare con sé il maggior numero di bagagli, salve — ovviamente — esigenze di sicurezza da valutare di volta in volta.

A tale proposito, comunque, valga osservare che, anche sotto la vigenza della precedente *policy*, risulta come una percentuale di passeggeri che pur avevano acquistato la tariffa base, si vedesse trasferito in stiva il proprio bagaglio a mano, al momento dell'imbarco sul volo al gate, perché si era riscontrato l'esaurimento degli appositi spazi a bordo dell'aeromobile.

Pertanto, non convincente appare anche l'ulteriore tesi dell'Autorità (punto 69-70 del p.i.) sulla irragionevolezza della scelta di ridurre del 65% lo spazio a bordo per i bagagli a mano, destinando le cosiddette cappelliere a riporre quelli per cui è stato corrisposto il suddetto supplemento, dato che tali spazi comunque possono essere utilizzati per riporre borse e bagagli piccoli, in possibile assenza di

un numero elevato di «grandi» e comunque la loro funzione, a ben vedere, non è certo quella di sostituire la stiva ma solo di quella di riporre oggetti comunque di piccole dimensioni, come si rileva, d'altro canto, anche nella Circolare sopra riportata.

Né, infine, si rileva che il consumatore sia stato costretto a complesse operazioni «logico-matematiche» per individuare il corretto prezzo finale del suo biglietto, risultando pienamente illustrate tutte le (semplici) modalità di calcolo del medesimo in relazione all'imbarco anche di un secondo bagaglio «grande», al momento stesso della prenotazione, successivamente o al momento dell'imbarco.

Così pure non è spiegato dall'AGCM per quale ragione sia ritenuto che i complessi algoritmi che usano i cosiddetti siti di comparazione non siano idonei a rappresentare facilmente la circostanza, visto che — come detto — ormai tutte le compagnie differenziano la propria offerta finale, anche in relazione a servizi aggiuntivi che l'utente può richiedere.

**JUZGADO DE LO MERCANTIL N. 13 DE MADRID**  
**24 OTTOBRE 2019 N. 373**

Est. CÓRDOBA ARDAO  
A.F.O. c. Ryanair Ltd.

**Servizi di trasporto - Trasporto aereo - Trasporto del bagaglio a mano - Revisione tariffaria che introduce un supplemento di prezzo per il «bagaglio a mano grande» - contrasto con Reg. (CE) n. 1008/2008 nonché con art. 97 della Ley 48/1960 de 21 de julio de Navegación Aérea - nullità della clausola contrattuale.**



RIASSUNTO DEI FATTI — La sig.ra A.F.O. acquistò un biglietto aereo Ryanair per il volo da Madrid a Bruxelles del 29 gennaio 2019. Al momento dell'imbarco portò con sé come bagaglio a mano una piccola borsa da donna e una valigia di piccole dimensioni dal peso di 10 Kg. Il personale di terra del vettore, verificato che la tariffa della passeggera non corrispondeva alla cosiddetta *priority*, la obbligò a pagare 20 euro per l'imbarco del bagaglio più grande. In conseguenza, la passeggera chiese al vettore la restituzione dell'importo pagato a titolo di supplemento oltre al risarcimento dei danni morali.

*Ai sensi del reg. (CE) n. 1008/2008 e della sentenza della Corte di giustizia UE che è intervenuta ad interpretarlo, il bagaglio non consegnato, essendo un elemento indispensabile del trasporto aereo di persone non può, a differenza del bagaglio consegnato, essere sottoposto a supplemento di prezzo. Pertanto la clausola contrattuale che introduca un supplemento di prezzo per il trasporto del bagaglio a mano di peso e dimensioni ridotti, destinato ad essere collocato nei vani dell'aereo a tale fine predisposti, è in contrasto con la predetta disciplina e deve essere dichiarata nulla in quanto, limitando i diritti che vengono al passeggero riconosciuti dall'art. 97 della legge sulla navigazione aerea, genera un grave squilibrio delle prestazioni contrattuali in danno del consumatore <sup>(1)</sup>.*

---

<sup>(1)</sup> V. la nota di F. MANCINI, a p. 229.

FUNDAMENTOS DE DERECHO — La controversia se centra pues en una cuestión eminentemente jurídica como es si la compañía aérea puede cobrar un suplemento al pasajero por transportar su equipaje de mano, entendiendo por tal, no el simple bolso de escasas dimensiones que se suele utilizar para llevar la cartera, móvil etc. o las bolsas con compras efectuadas en las tienda del aeropuerto que se pueden ubicar perfectamente en la parte inferior del asiento delantero, sino aquellas maletas o mochilas de pequeñas dimensiones en cuyo interior el pasajero lleva su ropa y demás objetos y enseres de uso personal, equipaje que por sus reducidas dimensiones y peso, el pasajero ha decidido no facturar y llevar consigo a bordo del avión, encima de los compartamientos superiores habilitados a tal efecto encima de los asientos.

Para resolver esa cuestión nos encontramos con dos normas que aparentemente pudieran entrar en colisión. Por un lado, está el reg. (CE) n. 1008/2008 cuyo art. 22 apartado 1 que permite efectivamente a las compañías aéreas fijar libremente las tarifas de los servicios aéreos, entendidas por tales lo que va a cobrar la compañía aérea por el transporte de pasajeros en servicios aéreos y las condiciones de fijación de dichos precios (art. 2 n. 18), norma que sin embargo no aborda expresamente la tarifa de precios en relación al equipaje y por otro, estaría el art. 97 de la LNA que obliga a las compañías aéreas a transportar el equipaje de mano del pasajero sin ningún coste adicional sobre el precio del billete. Concretamente, a tenor de lo dispuesto en dicho precepto: «El transportista estará obligado a transportar juntamente con los viajeros, y dentro del precio del billete, el equipaje con los límites de peso, independientemente del número de bultos, y volumen que fijen los Reglamentos./ El exceso será objeto de estipulación especial./ No se considerará equipaje a este efecto los objetos y bultos de mano que el viajero lleve consigo. El transportista estará obligado a transportar de forma gratuita en cabina, como equipaje de mano, los objetos y bultos que el viajero lleve consigo, incluidos los artículos adquiridos en las tiendas situadas en los aeropuertos. Únicamente podrá denegarse el embarque de estos objetos y bultos en atención a razones de seguridad, vinculadas al peso o al tamaño del objeto, en relación con las características de la aeronave». Pues bien, dicha cuestión jurídica no es novedosa sino que fue abordada por el TJUE en su sentencia de 18 de septiembre de 2014, asunto C-487/12, (Vueling Airlines, S.A./ Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia).

En ella, el TJUE concluía que había que distinguir entre el equipaje facturado y el no facturado. El equipaje facturado es aquél que viaja en la bodega del avión respecto del cual, el TJUE considera que no se trata de un servicio obligatorio ni indispensable para el transporte de pasajeros, pudiendo en este caso la compañías aéreas cobrar un suplemento sobre el precio del billete, en base al principio de libertad de precios. Cosa distinta es el equipaje de mano o equipaje no facturado, respecto del cual el TJUE si que lo considera un elemento indispensable del transporte aéreo por lo que la compañía aérea viene obligado a transportarlo sin poder exigir ningún tipo de suplemento o sobrecoste sobre el precio del billete al pasajero. Tal diferencia de trato es lógica y razonable pues mientras que el equipaje facturado le implica a la compañía aérea un encarecimiento de sus costes (aumento del coste de combustible al portar más peso, costes de personal al necesitar personal de tierra en los mostradores de facturación más de las empresas de handling), etc. sin qué decir tiene la responsabilidad que asume el tener que vigilar y custodiar las pertenencias del pasajero desde que le son entregadas hasta que se las entrega al pasajero en destino final. Por el contrario, en el equipaje de mano, la compañía aérea no asume tales costes por lo que ese suplemento no estaría tampoco justificado. En calabra de TJUE: «38. A este respecto, la práctica comercial de las compañías aéreas ha consistido tradicionalmente en permitir a los pasajeros facturar equipaje sin coste adicional. Ahora bien, dado que los modelos comerciales de las compañías aéreas han experimentado una considerable evolución con la utilización cada vez más generalizada del transporte aéreo, es preciso observar que, en la actualidad, determinadas compañías siguen un modelo comercial consistente en ofrecer servicios aéreos al precio más bajo. En estas circunstancias, el coste ligado al transporte del equipaje, en cuanto componente del precio de tales servicios, tiene una importancia relativamente mayor que antes y, por tanto, los transportistas aéreos de que se trata pueden querer imponer el pago de un suplemento de precio por ello. Además, no cabe excluir que determinados pasajeros aéreos prefieran viajar sin equipaje facturado, a condición de que eso reduzca el precio de su título de transporte. 39. De ello se sigue, a la luz de estas consideraciones, que el precio que debe pagarse por el transporte del equipaje facturado de los pasajeros aéreos puede constituir un suplemento opcional de precio, en el sentido del artículo 23, apartado 1, del reglamento n° 1008/2008, dado que tal servicio no

puede considerarse obligatorio o indispensable para el transporte de dichos pasajeros. 40. En cambio, por lo que se refiere al equipaje no facturado, es decir, el equipaje de mano, debe señalarse, con objeto de ofrecer una respuesta completa al órgano jurisdiccional remitente, que tal equipaje debe considerarse, en principio, un elemento indispensable del transporte de los pasajeros y que su transporte, por consiguiente, no puede ser objeto de un suplemento de precio, siempre y cuando dicho equipaje responda a las exigencias razonables relativas a su peso y dimensiones y cumpla con los requisitos de seguridad aplicables. 41. En efecto, procede recordar, como hizo el Abogado General en los puntos 54 y 55 de sus conclusiones, las diferencias que existen entre las características del servicio de transporte del equipaje facturado, por un lado, y las del servicio de transporte del equipaje de mano, por otro. A este respecto, cuando el equipaje facturado se confía al transportista aéreo, éste se encarga de garantizar su tratamiento y custodia, lo cual puede generarle costes adicionales. Ahora bien, no ocurre así con el transporte del equipaje no facturado, en particular, los efectos personales que el pasajero lleva consigo. 42. Esta distinción entre el transporte del equipaje registrado y el del equipaje de mano se refleja por lo demás en la normativa relativa a la responsabilidad del transportista aéreo por los daños ocasionados al equipaje, tal como resulta de las disposiciones del Convenio de Montreal, del cual la Unión es parte contratante. Conforme al artículo 17, apartado 2, de este Convenio, el transportista aéreo es responsable de los daños ocasionados al equipaje facturado cuando el hecho que causó tales daños se ha producido a bordo de la aeronave o durante cualquier período en que dicho equipaje se hallaba bajo la custodia del transportista, mientras que, en el caso del equipaje no facturado, el transportista sólo es responsable si el daño se debe a su culpa o a la de sus dependientes o agentes».

Aplicando cuanto antecede al caso de autos, estimo la presente reclamación y condeno por ello a la compañía aérea demandada a devolver al actor la cantidad de 20 euros correspondiente al suplemento que le hizo abonar en el momento del embarque por el simple hecho de llevar consigo un equipaje de mano, a pesar de tratarse de maleta que por dimensiones y peso, podía ser perfectamente transportada en cabina. Así, en contra de lo que se afirma por la demandada, ese cambio en la política comercial de Ryanair respecto de las tarifas aplicables al equipaje de mano, no está amparada por el Reglamento 1008/2008 y la jurisprudencia que lo interpreta, y no

puede ser sino considerada «abusiva» al cercenar los derechos que el pasajero tiene reconocidos por ley (art. 97 LNA), generando un grave desequilibrio de prestaciones entre las partes contratantes en perjuicio del consumidor, de ahí que deba ser declarada nula y desterrada del contrato, conforme a lo dispuesto en los arts. 82.1 y 4,86.7, 87 y 89.5 de la LCGC.

\* \* \*

### **Un nuovo costo aggiuntivo alla tariffa *low cost*: il «bagaglio a mano grande» al vaglio della giurisprudenza.**

SOMMARIO — 1. La fattispecie — 2. La portata della sentenza Vueling — 3. La soluzione del giudice spagnolo — 4. La soluzione del TAR Lazio: il «fattore prezzo» — 5. (segue) la «non irragionevolezza» dei limiti dimensionali — 6. Conclusioni.

1. *La fattispecie* — Le pronunce in commento, sia pure da prospettive diverse e raggiungendo conclusioni opposte, affrontano la medesima questione <sup>(1)</sup>.

Al centro delle stesse vi è la modifica della politica tariffaria di due compagnie *low cost* consistente nella sensibile riduzione delle dimensioni dell'unico bagaglio incluso nella tariffa base e nell'introduzione di un supplemento di prezzo per il trasporto in cabina del tradizionale *trolley*, denominato nella terminologia dei vettori «bagaglio a mano grande».

L'iniziativa si discosta dalla regolamentazione contrattuale della generalità dei vettori aerei <sup>(2)</sup>, che consente di portare in cabina un bagaglio di di-

---

<sup>(1)</sup> Il TAR del Lazio, con le sentenze gemelle in commento, si è pronunciato sui ricorsi promossi dai vettori contro i provvedimenti sanzionatori emessi contro Ryanair e Wizz Air dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato. Questi provvedimenti, oltre che sul sito ufficiale dell'Autorità, sono pubblicati nella Newsletter di diritto della navigazione e dei trasporti (n. 31, aprile-maggio 2019) curata dal Consiglio dell'ordine degli avvocati di Roma, in <https://www.ordineavvocatiroma.it/wp-content/uploads/2016/06/newsletter31.pdf>, corredati dai commenti rispettivamente di M. BASILE, *Lo «scisma» tariffario: legittimità o meno dello scorporo del bagaglio a mano dalla tariffa standard* e di F. MANCINI, *Verso la tariffazione del bagaglio a mano?* Il provvedimento nei confronti di Ryanair del 31 ottobre 2018 è pubblicato anche in *Dir. trasp.* 2018, 865.

<sup>(2)</sup> I vettori coinvolti nella vicenda in esame, anche prima della modifica, avevano comunque adottato specifiche regole per il bagaglio a mano che consentivano ai titolari di biglietto standard di portare in cabina senza costi aggiuntivi il «bagaglio a mano grande», bagaglio che tuttavia poteva essere destinato alla stiva dell'aeromobile in caso esaurimento dei posti nelle cappelliere.

mensioni corrispondenti alle massime stabilite dalle norme di materia di sicurezza aeroportuale <sup>(3)</sup>, riservando il pagamento di un supplemento soltanto ai cosiddetti bagagli speciali ed a quelli particolarmente voluminosi.

La tecnica utilizzata dai vettori nell'occasione è quella consueta nell'ambito del trasporto aereo *low cost* dell'indicazione separata del prezzo <sup>(4)</sup> ma che nello specifico si arricchisce di un passaggio preliminare, cioè nella suddivisione del servizio di trasporto del bagaglio a mano in due classificazioni di ordine dimensionale, per la più grande delle quali, ritenuta liberamente tariffabile, viene richiesto un supplemento di prezzo. Sul piano concettuale e avuto riguardo all'ordinamento interno italiano, tale operazione si traduce in sostanza nella riduzione della cosiddetta franchigia del bagaglio ammessa dal vettore e si pone formalmente in linea con quanto disposto dagli art. 410-411 c. nav. in materia di trasporto marittimo <sup>(5)</sup> e ritenuto applicabile per analogia anche al trasporto aereo <sup>(6)</sup>, potendo essere assimilata alla — fino ad oggi poco frequente — ipotesi di bagaglio registrato (nell'accezione codicistica) non consegnato.

---

<sup>(3)</sup> La regolamentazione del numero e delle dimensioni massime del bagaglio che il passeggero può portare in cabina ai fini della sicurezza aeroportuale è dettata dal d.m. 28 gennaio 1987 n. 001/36 nonché dalle relative disposizioni attuative contenute nella Circolare ENAC 8 maggio 2001 n. APT-09. Tale normativa fissa in 115 cm la somma massima delle dimensioni (base, altezza e profondità) consentite per il bagaglio a mano ammesso in cabina in aggiunta ad uno o più fra gli oggetti strettamente personali indicati in uno specifico elenco. Inoltre, la predetta normativa prevede che i bagagli che superano le indicate dimensioni possono essere ammessi in cabina dietro pagamento di un supplemento che dia diritto ad occupare un posto. Con riguardo al contenuto, il bagaglio a mano soggiace invece a stringenti limiti fissati da un complesso di provvedimenti di matrice europea che si sono susseguiti dopo i fatti dell'11 settembre 2011. Su tale specifico aspetto cfr. S. POLLASTRELLI, *La tutela dei passeggeri nel trasporto aereo di bagagli*, Macerata, 2014, 21 ss.

<sup>(4)</sup> Sull'argomento cfr. L. ANCIS, *La scorporazione del prezzo nel trasporto aereo low cost*, in *Profili giuridici del trasporto aereo low cost*, in (a cura di M. Deiana) Cagliari, 2013, 177, nonché *Informazione e assistenza del passeggero nel trasporto aereo*, Napoli, 2017, 16 ss.

<sup>(5)</sup> Secondo M. DEIANA, *Conseguenze sistemiche sul contratto di trasporto delle «cattive» pratiche dei low cost carriers*, in *Profili giuridici*, cit., 13, 21 la compressione dei limiti del bagaglio a mano realizzata dalle compagnie *low cost* ridimensiona *in pejus* il tradizionale contenuto della prestazione di trasporto, pur essendo formalmente rispettato il concetto di trasporto di persone e bagaglio di cui all'art. 410 c. nav.; sul tema v. anche M. PIRAS, *La responsabilità per la perdita o il danneggiamento dei bagagli*, in *Dir. trasp.* 2012, 637, 641. Per la prospettiva spagnola cfr. M. J. GUERRERO LEBRÓN, *Transporte de equipajes: influencia de las aerolíneas de bajo coste en la política de las aerolíneas tradicionales y en la normativa española*, in *Profili giuridici*, cit., 33.

<sup>(6)</sup> Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, XV ed., Milano, 2019, 500.



Senonché l'iniziativa commerciale pone un problema di compatibilità con la libertà tariffaria di cui i vettori godono ai sensi degli art. 22 e 23 del reg. (CE) n. 1008/2008 e in particolare induce a chiedersi se tale libertà si possa spingere fino a far rientrare il trasporto del bagaglio a mano (o per meglio dire una quota di esso) fra i costi aggiuntivi al prezzo basico del trasferimento, nonostante la sua natura di prestazione essenziale del trasporto di persone, oggetto di un regime di responsabilità unitario.

2. *La portata della sentenza Vueling* — Il nodo interpretativo della questione riguarda dunque i principi di cui agli art. 22 e 23 del Reg. (CE) n. 1008/2008.

Tali disposizioni, come è noto, nello stabilire la libertà di fissazione delle tariffe aeree da parte del vettore (art. 22), dettano regole a tutela del consumatore tese a garantire la trasparenza e l'informazione sui prezzi dei servizi aerei (art. 23) alla luce dell'obiettivo, espresso dal sedicesimo considerando, di rendere possibile un'effettiva e consapevole comparabilità tra i prezzi per i servizi offerti dalle compagnie.

La vicenda in esame riaccende di fatto l'interesse per una sentenza della Corte di giustizia UE che, pur avendo avuto ad oggetto una specifica e diversa questione pregiudiziale <sup>(7)</sup>, viene richiamata, sia nei provvedimenti sanzionatori dell'Autorità antitrust che nelle sentenze in commento, nella parte in cui prende in esame il rapporto tra libertà tariffaria e trasporto del bagaglio a mano.

I giudici europei, in quella sede, hanno fornito un'interpretazione estensiva dell'art. 23, primo comma, del reg. (CE) n. 1008/2008, tale da includere anche il trasporto di bagaglio consegnato, sebbene non espressamente ricompreso nel testo della norma, tra le voci nel cui ambito si esplica la libertà tariffaria, così pervenendo alla conclusione che al vettore è consentito far pagare un supplemento di prezzo per tale servizio.

In particolare, la Corte, prendendo le mosse dal concetto di «tariffa aerea passeggeri» come comprensivo di tutte le voci di costo generate dall'esecuzione del servizio, ha ribadito gli elementi che ne compongono la struttura: da una parte quelli inevitabili e prevedibili al momento della conclusione del contratto; dall'altra, gli elementi che non sono né obbligatori né indi-

---

<sup>(7)</sup> C. giust. UE 18 settembre 2014, causa C-487/12, *Vueling Airlines SA c. Instituto Galego de consumo de la Xunta de Galicia*, in *Dir. trasp.* 2015, 435, con nota di D. BOCHESE, *La Corte di giustizia europea interpreta le disposizioni sulle tariffe aeree presenti nel reg. (CE) n. 1008/2008*, che si è pronunciata sulla compatibilità della disciplina in materia di libertà tariffaria dei vettori con l'art. 97 della legge spagnola sulla navigazione aerea, che, come visto, impone ai vettori di trasportare i bagagli consegnati senza costi aggiuntivi.

spensabili e che quindi possono dar luogo a supplementi opzionali di prezzo.

In questo secondo gruppo, anche tenuto conto del particolare modello organizzativo delle compagnie aeree *low cost* e dell'interesse dell'utente a vedersi applicata una tariffa proporzionale ai servizi che richiede, è stato inserito il corrispettivo per il trasporto del bagaglio consegnato.

Sollecitata dalle osservazioni formulate nell'ordinanza di rinvio pregiudiziale <sup>(8)</sup> ed in aperta adesione all'indirizzo espresso dall'avvocato generale <sup>(9)</sup>, la Corte ha posto l'accento sulla differenziazione tra bagaglio consegnato e bagaglio a mano anche sul piano tariffario, soprattutto alla luce della capacità del primo — e non del secondo — di generare per il vettore costi addizionali relativi agli obblighi di gestione e di custodia nonché in considerazione del differente regime di responsabilità previsto dalla disciplina internazionale uniforme, che, come è noto, è di tipo oggettivo nel primo caso, per colpa nel secondo <sup>(10)</sup>.

La Corte ha in sostanza precisato i confini dell'interpretazione estensiva svolta, ritenendo il servizio di trasporto del bagaglio a mano, in quanto elemento indispensabile del trasporto di passeggeri, non suscettibile di essere sottoposto a supplemento di prezzo, a condizione che possieda «taluni requisiti ragionevoli, in termini di peso e dimensioni e soddisfi le prescrizioni applicabili in materia di sicurezza».

Al di là di questo generico richiamo alla ragionevolezza dei limiti e al rispetto delle prescrizioni di sicurezza — formula che non sembra idonea ad intaccare l'impianto della sentenza e sulla cui valenza si tornerà a breve —

---

<sup>(8)</sup> Le osservazioni del giudice del rinvio, sinteticamente riportate nel punto 21 della sentenza, evidenziano che la possibilità per il passeggero di portare con sé il bagaglio, avente determinate caratteristiche, senza un aumento del prezzo base del biglietto, costituisce una misura logica e ragionevole a tutela del consumatore, che attiene alla dignità stessa del passeggero.

<sup>(9)</sup> Secondo l'avvocato generale Y. Bot (punti 54-55 delle conclusioni presentate il 23 gennaio 2014), il vettore aereo è tenuto ad assicurare la gratuità del bagaglio da cabina e non si può ammettere, neanche *de iure condendo*, il principio della tariffazione del bagaglio da cabina per due ragioni: «da un lato, a differenza di un bagaglio registrato, del bagaglio a mano è responsabile il solo passeggero. Inoltre, esso non rientra in alcun modo nell'ambito dei servizi commerciali forniti dal vettore aereo oggetto del reg. (CE) n. 1008/2008, perché non presuppone alcun costo connesso alla sua registrazione, alla sua tracciabilità e al suo deposito, diversamente da un bagaglio registrato. Dall'altro, la possibilità di tenere con sé e sotto la propria vigilanza gli oggetti considerati più di valore e indispensabili inerisce alla dignità della stessa persona, come riconosce il giudice del rinvio nella sua decisione di rinvio».

<sup>(10)</sup> Sull'argomento, fra gli scritti più recenti, cfr. S. POLLASTRELLI, *La tutela del passeggero nel trasporto aereo di bagagli*, cit., 55 ss; D. BOCHESE, *Il trasporto aereo del bagaglio*, in A. Briguglio-R. Martino-A. Panzarola-B. Sassani (a cura di) *Studi in onore di Nicola Picardi*, Pisa, 2016.

appare chiaro che la Corte di giustizia UE intendesse riferirsi al bagaglio a mano unitariamente considerato, non tenendo conto di sottodistinzioni di tipo operativo irrilevanti per la disciplina legale <sup>(11)</sup>.

Se così è, viene da chiedersi se ed in che termini il principio affermato possa esplicitare la sua portata applicativa nella peculiare fattispecie qui in esame in cui il diritto di portare a bordo un bagaglio senza costi aggiuntivi viene escluso con riferimento ad uno specifico elemento, generalmente utilizzato dai passeggeri e normalmente collocato in un apposito spazio dell'aereo.

Diverse sono le soluzioni offerte dalle sentenze in commento.

3. *La soluzione del giudice spagnolo* — Il Juzgado de lo mercantil de Madrid, chiamato a pronunciarsi sulla domanda di restituzione del supplemento formulata da una passeggera, riconduce all'unitaria categoria del bagaglio a mano — e, pertanto, considera elemento indispensabile del trasporto di persone — sia la piccola borsa che può essere posizionata nella parte inferiore del sedile anteriore, sia la valigia di dimensioni e peso comunque ridotti, che il passeggero decide di portare con sé a bordo dell'aereo e che può essere collocata nei vani posizionati sopra i sedili.

Muovendo da questa premessa e valorizzando la differenziazione con il bagaglio consegnato stabilita dalla Corte di giustizia UE, giunge a ritenere la modifica tariffaria non compatibile con le disposizioni di cui agli art. 22 e 23 del reg. (CE) n. 1008/2008, anche alla luce dei diritti riconosciuti al passeggero dall'art. 97 della legge sulla navigazione aerea.

Tale impostazione sembra rispettare la *ratio* della sentenza *Vueling* e soprattutto il criterio distintivo ivi tracciato, da ritenere valido in generale e, quindi, anche per il cosiddetto «bagaglio a mano grande».

È infatti innegabile che il passeggero mantiene la detenzione anche di tale tipologia di bagaglio, utilizzando peraltro il vano dell'aeromobile a tale scopo destinato, così come è innegabile che il vettore non ne assume la custodia con ciò che ne consegue in termini di responsabilità.

Resta il fatto, evidenziato dai vettori coinvolti nella presente vicenda, che, in determinati casi in cui si verifica l'esaurimento dei posti nelle capelliere, il *trolley* può essere dal vettore imbarcato in stiva e così diventare, anche sotto il profilo degli oneri di gestione e di aggravio delle procedure di imbarco e riconsegna, un bagaglio consegnato.

Tale variabile — la cui effettiva incidenza è controversa e peraltro dipendente dal numero dei passeggeri, dal tipo di aeromobile e, non ultimo, dal

---

<sup>(11)</sup> Si consideri che l'art. 17 della Convenzione di Montreal del 1999, nello stabilire il regime di responsabilità del vettore per i bagagli non consegnati, si preoccupa di precisare che gli stessi possono comprendere anche gli effetti personali del passeggero.

vettore coinvolto — non sembra in grado di giustificare sul piano generale l'esclusione di tutte le cappelliere dalla loro funzione naturale e la loro trasformazione in spazio accessibile solo dietro pagamento di un supplemento di prezzo <sup>(12)</sup>.

Va peraltro osservato che le conclusioni raggiunte dal Juzgado de lo mercantil de Madrid trovano nell'ordinamento spagnolo ulteriore fondamento proprio nella particolare portata precettiva dell'art. 97 della legge sulla navigazione aerea <sup>(13)</sup>, a mente del quale il vettore ha l'obbligo di trasportare gratuitamente in cabina, come bagaglio a mano, gli oggetti e i colli che il passeggero tenga con sé, compresi gli articoli acquistati nei negozi situati all'interno degli aeroporti e può negarne l'imbarco «per motivi attinenti alla sicurezza, al peso e alle dimensioni dell'oggetto in relazione alle caratteristiche del velivolo».

Nell'ordinamento italiano, il combinato disposto degli art. 410-411 c. nav. non reca una disciplina altrettanto specifica in materia di individuazione dei limiti della franchigia e, anzi, in linea di principio, ammette che possa essere pagato un corrispettivo per il bagaglio eccedente i limiti di peso e di volume «prestabiliti dal vettore od osservati per uso» <sup>(14)</sup>.

---

<sup>(12)</sup> Peraltro, stando a quanto riportato al punto 34 del provvedimento dell'Autorità antitrust nei confronti di Ryanair, l'effetto dell'aggravio delle procedure di imbarco potrebbe aversi soprattutto a seguito della modifica tariffaria, come dimostra il fatto che dalla sua introduzione si è registrato un significativo innalzamento del numero dei *trolley* consegnati dal passeggero al vettore per il trasporto in stiva.

<sup>(13)</sup> L'art. 97 della Ley 48/1960 de 21 de julio de Navegación Aérea, nella traduzione ricavata dalla versione in lingua italiana della sentenza C. giust. UE 18 settembre 2014, causa C-487/12, dispone che: «Il vettore è obbligato a trasportare, per il prezzo del biglietto, il passeggero e i suoi bagagli, entro i limiti di peso fissati nei regolamenti, a prescindere dal numero di colli e dal loro volume. / I bagagli eccedenti tali limiti sono oggetto di clausole speciali. / A tal fine non si considerano bagagli gli oggetti e i bagagli a mano che il passeggero tenga con sé. Il vettore è obbligato a trasportare gratuitamente in cabina, come bagaglio a mano, gli oggetti e i colli che il passeggero tenga con sé, compresi gli articoli acquistati nei negozi situati all'interno degli aeroporti. L'imbarco di tali oggetti o colli può essere negato solamente per motivi attinenti alla sicurezza, al peso o alle dimensioni dell'oggetto in relazione alle caratteristiche del velivolo».

<sup>(14)</sup> Nel quadro dell'efficacia riconosciuta agli usi normativi dall'art. 410 c. nav. M. BASILE, *Lo «scisma» tariffario*, cit., ritiene possa costituire un «uso osservato» da tutti i vettori aerei, compresi quelli coinvolti nella presente vicenda, l'identificazione del bagaglio a mano con il *trolley bag* di dimensioni corrispondenti alle massime consentite dal citato d.m. 001/36 del 1987. In generale, S. BUSTI, *Il contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001, 135 ss., avverte che, pur in presenza dell'uniformità di comportamento, che costituisce l'elemento oggettivo dell'uso, potrebbe mancare in capo al passeggero l'elemento soggettivo dell'uso normativo ossia il convincimento di uniformarsi ad un obbligo giuridico, posto che nel momento della conclusione del contratto il passeggero «subisce» le condizioni generali predisposte dal vettore.

4. *La soluzione del TAR del Lazio: il «fattore prezzo»* — Il giudice amministrativo nelle due sentenze gemelle in commento giunge al contrario a ritenere l'iniziativa commerciale in esame compatibile con la disciplina in materia di libertà tariffaria sulla base di un percorso motivazionale che si presta a rilievi critici, anche per la diversa e meno convincente interpretazione della disciplina in materia.

Il ragionamento desta in primo luogo perplessità nella parte in cui non coglie la differenziazione tra bagaglio consegnato e bagaglio non consegnato come pure nella parte in cui erge il «bagaglio a mano grande» a vero e proprio *tertium genus*, destinato a seguire le sorti sul piano della libertà tariffaria del bagaglio consegnato, nonostante la sua intrinseca natura di bagaglio non consegnato.

In una parte del percorso motivazionale il giudice amministrativo arriva perfino ad estendere le conclusioni raggiunte per il bagaglio consegnato nella sentenza *Vueling* alla fattispecie in esame, ritenendo la rinuncia del consumatore-passeggero al «sovrabbondante “bagaglio a mano grande”» compensata da una riduzione del prezzo del biglietto.

Tale specifico passaggio, oltre a porsi in contrasto con la *ratio* del precedente della Corte europea, riflette un altro censurabile aspetto dell'impostazione della sentenza amministrativa.

È ben vero, come sostiene il TAR, che rientra nella tipica strategia commerciale delle compagnie aeree *low cost* l'offerta a prezzi particolarmente competitivi del trasporto del passeggero a fronte di una compressione delle prestazioni ritenute non essenziali, come pure è vero che tale compressione viene accettata dal passeggero in cambio di una riduzione del prezzo e della possibilità di avere una tariffa proporzionale alle prestazioni richieste.

È altresì vero tuttavia che la fattispecie in esame sembra avere poco a che fare con la logica *low cost* come sopra intesa, alimentando invece il dubbio che possa identificarsi con una manovra prevalentemente rivolta a trasformare tipici oneri vettoriali in ulteriore fonte di ricavi.

Infatti, anche a voler ammettere che il trasporto di bagaglio a mano possa integrare una prestazione (parzialmente) rinunciabile del contratto di trasporto di persone, resta il fatto che la revisione tariffaria, a quanto emerge dall'istruttoria svolta dall'Autorità antitrust, non ha condotto alla riduzione del prezzo base ma solo all'eliminazione di un servizio in precedenza incluso nella tariffa, cosicché la novità risulta priva di vantaggi per ogni passeggero, sia in termini di prezzo finale che di proporzionalità dello stesso.

5. (segue) *La «non irragionevolezza» dei limiti dimensionali* — Anche la parte in cui il TAR conduce una valutazione sulla ragionevolezza dei limiti in concreto stabiliti dal vettore appare poco convincente.

La questione ruota intorno al passaggio in cui i giudici europei sostengono che il bagaglio a mano non può essere sottoposto a supplemento di prezzo se possiede «taluni requisiti ragionevoli, in termini di peso e dimensioni e soddisfa le prescrizioni applicabili in materia di sicurezza».

Secondo il giudice amministrativo, considerato che le dimensioni del bagaglio a mano incluso nelle tariffe all'esito della modifica tariffaria non sono palesemente irragionevoli, l'iniziativa commerciale deve ritenersi in linea con i principi stabiliti dalla più volte richiamata giurisprudenza della Corte di giustizia UE.

Indici della «non irragionevolezza» per il giudice amministrativo sono, da un lato, la percentuale dei passeggeri che è solita viaggiare con il *trolley* da cabina, ritenuta inspiegabilmente esigua; dall'altro, il fatto che il trasporto degli effetti personali è comunque consentito dal vettore ed agevolato dall'avvento di oggetti tecnologicamente avanzati, idonei ad essere riposti in spazi più piccoli.

I criteri assunti dal giudice amministrativo a parametro della ragionevolezza si rivelano eccessivamente discrezionali, potendo costituire argomento per ulteriori e sostanzialmente indefinite rivisitazioni al ribasso dei limiti.

Del resto, la riferita formula, che evoca la ragionevolezza dei requisiti dimensionali, è certamente molto generica ma, letta nel contesto complessivo della motivazione della sentenza, induce fortemente a dubitare che con essa si volesse consentire che un elemento diffuso e standardizzato come il *trolley* da cabina, usualmente accolto a bordo da tutti i vettori, potesse essere sottoposto a supplemento di prezzo.

L'inciso sembra semplicemente volto a ribadire il principio tradizionalmente alla base del bagaglio in franchigia, per cui non tutto può essere accolto dal vettore in cabina come bagaglio a mano gratuito, dovendo lo stesso essere necessariamente sottoposto a limiti in funzione dell'effettivo spazio disponibile a bordo, dei limiti di caricazione del velivolo e delle concrete esigenze di sicurezza <sup>(15)</sup>.

6. *Conclusioni* — Le riflessioni svolte, al di là dell'adesione o meno alle soluzioni giurisprudenziali proposte, mettono in evidenza uno scenario non esente da criticità, sul quale è opportuno svolgere due brevissime osservazioni conclusive.

---

<sup>(15)</sup> È del resto significativo che le condizioni generali comunemente applicate, che si rifanno ad una regolamentazione tipo predisposta dalla IATA (nella specie la *Recommended Practice* n. 1724) stabiliscano che il bagaglio di cabina debba avere dimensioni tali da poter essere collocato sotto il sedile o nella cappelliera in condizioni di sicurezza, dovendo in difetto essere destinato alla stiva dell'aeromobile.

La prima è che in tema di requisiti dimensionali del bagaglio a mano sussiste di fatto un vuoto di regolamentazione, ove si consideri che non esiste una normativa che fissi il limite minimo del bagaglio incluso nel prezzo del trasferimento<sup>(16)</sup>. Se uno degli obiettivi fondamentali cui aspira il reg. (CE) n. 1008/2008 è, come visto, quello di garantire un'effettiva comparabilità tra i prezzi praticati dei vettori, allora sarebbe utile un intervento che definisse in maniera generalizzata il contenuto minimo della prestazione relativa al bagaglio a mano in modo da garantire la necessaria omogeneità tra i servizi offerti dai singoli vettori.

In secondo luogo, viene da chiedersi se la sentenza *Vueling*, pur nella chiarezza delle scelte di fondo adottate, sia effettivamente in grado di garantire, in merito ad una fattispecie, come quella in esame, non perfettamente coincidente con quella sottesa alla decisione originaria, la necessaria uniformità di interpretazione e di applicazione del diritto dell'Unione che si richiede ad una sentenza della Corte di giustizia UE. La vicenda in esame alimenta sul punto qualche dubbio e potrebbe pertanto rivelarsi opportuno che, nel prosieguo del contenzioso, la Corte venga adita per un intervento interpretativo sulla specifica questione pregiudiziale di interesse.

FRANCESCO MANCINI

---

<sup>(16)</sup> Evidenzia il vuoto di regolamentazione e l'opportunità di un intervento normativo «chiarificatore» anche M. BASILE, *Lo «scisma tariffario»*, cit.





# massimario

## AMMINISTRAZIONE

*L'ANAC, in quanto preposta ad assicurare «azione coordinata, attività di controllo, di prevenzione e di contrasto della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione» (art. 1, comma primo, l. n. 190 del 2012) e, quindi, a garantire la tutela dei valori trasparenza ed integrità delle amministrazioni pubbliche, è competente in merito alla vigilanza, all'accertamento e al sanzionamento delle fattispecie di pantouflage, previste dall'art. 53, comma 16-ter, del d.lgs. n. 165/2001 (che mirano a prevenire il rischio che coloro che, alle dipendenze di un'amministrazione, ove esercitano «poteri autoritativi o negoziali» possano avvantaggiarsi della propria posizione per preconstituirsì un vantaggio futuro al fine di ottenere un incarico professionale dal soggetto privato destinatario dell'attività della medesima amministrazione datrice di lavoro), anche nei confronti delle Autorità di sistema portuale, a cui la disciplina sopra menzionata si applica in quanto enti pubblici non economici rientranti nella nozione di «amministrazione» di cui all'art. 1, comma 2, d.lgs. n. 165 del 2001, come testualmente chiarito dall'art. 1, comma 993, della l. 27 dicembre 2006 n. 296, secondo cui tali Autorità non perseguono fini di lucro e non operano sul mercato in regime di concorrenza, ma svolgono funzioni di affidamento e controllo delle attività finalizzate alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, laddove i compiti loro demandati dalla legge (indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali) vanno ricondotti al novero delle funzioni di regolazione e controllo sull'attività di erogazione di servizi, anziché a quello delle attività volte alla produzione e allo scambio di beni e servizi.*

**Cons. St., sez. V, 29 ottobre 2019 n. 7411;** pres. Saltelli, est. Perotti; *Autorità Nazionale Anticorruzione - ANAC c. MSC Cruises s.a.* (avv. A. Lirosi, M. Martinelli e M.A. Sandulli) c. *Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale e Luigi Merlo* (avv. L. Cocchi, G. Taccogna e G. Pafundi).

\* \* \*

*Il regolamento con il quale la capitaneria di porto disciplina lo svolgimento del servizio di rimorchio costituisce atto di normazione secondaria, di valenza generale, per il quale il termine di impugnazione decorre dalla pubblicazione.*



**TAR Lazio 14 ottobre 2019**; pres. Di Nezza, est. De Gennaro; *Semarpo s.r.l.* (avv. Berruti e A. Rossi) c. *Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Capitaneria di Porto di Roma* e nei confronti di *Fiamma 2000 s.p.a.* (avv. M. Lopez de Gonzalo, A. Mozzati, D. Milito Pagliara e M. Sanino) con l'intervento *Federimorchiatori* (avv. N. Adragna e A. Zamponi); in *Dir. mar.* 2020, 245.

\*\*\*

## ASSICURAZIONI



*Deve ritenersi imputabile a colpa con previsione dell'assicurato che si trovava alla guida dell'imbarcazione, con conseguente esclusione della copertura assicurativa in virtù di apposita clausola di polizza, un sinistro consistente in urto con altra imbarcazione a seguito di una virata effettuata in condizioni di scarsa visibilità, a forte velocità e senza rispetto della distanza minima di sicurezza, in una zona ed in un periodo in cui era molto elevata la probabilità di incrociare altre imbarcazioni; in tali circostanze si deve ritenere che l'assicurato abbia previsto la possibilità di collisione, ma ne abbia accettato il rischio.*

**Trib. Napoli 10 gennaio 2019**; g.u. Spina; *X* (avv. M. Romito) c. *Y* (avv. G. Camera, C. Verneti e G. Marotta); in *Dir. mar.* 2019, 818, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO.

\*\*\*



*In base ad un contratto di vendita cif Alessandria, la merce viaggia a rischio del mittente quale proprietario della merce e la sostituzione del destinatario al mittente nei diritti nascenti dal contratto di trasporto avviene nel momento in cui, arrivata a destinazione e scaduto il termine legale o convenzionale per il loro arrivo, il destinatario ne richiede la riconsegna al vettore.*

*Nella assicurazione per conto di chi spetta, la persona assicurata avente diritto alla indennità va individuata in colui che al momento dell'evento dannoso risulti proprietario della merce, e quindi, salvo diversa pattuizione, legittimato ad agire nei confronti del vettore per danni alle cose trasportate è il venditore o il suo assicuratore.*

**App. Genova 20 settembre 2017**; pres. Sanna, rel. Casanova; *Tarros s.p.a.* (avv. A. De Filippis) c. *Siat - Società Italiana Assicurazioni e Riassicurazioni* (avv. L. Caprile); in *Dir. mar.* 2020, 169, con nota di A. FRONDONI.

\*\*\*

## AUSILIARI DEL TRASPORTO

*In ipotesi di rappresentanza diretta, delle eventuali inesattezze della dichiarazione risponde il rappresentato, quale dichiarante ex art. 201 c.d.c., mentre ai fini della configurabilità di una responsabilità dello spedizioniere occorre — con onere probatorio a carico dell'Ufficio — che vi sia una autonoma condotta attiva di partecipazione alla irregolare introduzione della merce in dogana e un elemento soggettivo di conoscenza o ragionevole conoscibilità della sua irregolarità.*



**Cass., sez. trib., 8 maggio 2019 n. 12141;** pres. Manzon, rel. Putaturo Donati; Agenzia delle Dogane e dei monopoli c. Fallimento XXX s.r.l. (avv. A. Corti) e M.S.D. (avv. S. Armella e M. Milli); in *Dir. mar.* 2020, 136, con nota di G. ORSI.

\* \* \*

*In tema di raccomandazione marittima, la richiesta al custode giudiziario di un carico, coperto da misura cautelare ex art. 437 c. nav. disposta in favore del vettore, alla riconsegna anticipata di parte della merce al destinatario, non rientra tra i poteri del raccomandatario giacché, integrando un comportamento distante dalle attività oggetto del contratto tipizzate dall'art. 2 della legge n. 135 del 1977, non può essere ricondotta neanche tra le altre attività ad esse analoghe e strumentali alla tutela degli interessi affidati al raccomandatario (e, in particolare, ad un'attività analoga alla ricezione e consegna delle merci) previste dalla citata disposizione.*



**Cass., sez. III, 26 settembre 2019 n. 23975;** pres. Amendola, rel. Positano, p.m. Mistri; Terminal Rinfuse Italia s.p.a. (avv. C. Alessandri) c. Hebei Pride Shipping co. ltd. (avv. G. Duca) e c. Servola s.p.a. e c. Superbeton s.p.a. (avv. R. Longanesi Cattani); *supra*, 185, con nota di E. NIGRO.

\* \* \*

*Lo spedizioniere che abbia presentato merci in dogana per conto terzi ma in nome proprio, risponde in via solidale con il soggetto per conto del quale la merce medesima è stata presentata in dogana, di tutti i dazi: le imposte e gli accessori dovuti a qualsiasi titolo, in relazione all'operazione commerciale, essendo tale figura di rappresentante indiritto, anche per la sua preparazione professionale, in grado di valutare la veridicità dei documenti «trasmessigli» e dunque consapevole dell'irregolarità dell'introduzione delle merci nel territorio della Comunità.*



**Cass., sez. trib., 4 giugno 2019 n. 15207**; pres. Manzon, rel. D'Aquino; *Agenzia delle dogane e dei monopoli c. Sogemar s.p.a.* (avv. S. Armella e M. Milli); in *Dir. mar.* 2020, 137, con nota di G. ORSI.

\* \* \*



*Un'inosservanza dell'obbligo di presentare una merce vincolata al regime di transito comunitario esterno all'ufficio doganale di destinazione fa sorgere un'obbligazione doganale sulla base dell'art. 203 reg. Ce n. 2913/92, come modificato dal reg. Ce n. 1791/2006 allorché la merce è uscita dal territorio doganale dell'Unione europea e il titolare di detto regime non è in grado di produrre documenti conformi all'art. 365, § 3 reg. n. 2454/1993.*

**Cass., sez. V, 27 giugno 2019 n. 17238**; pres. Virgilio, rel. Putaturo Donati; *T. Imazio, S. Imazio, G. Imazio, M. Marola e G. Imazio* (avv. S. Bottacchi e G. Paglietti) c. *Agenzia delle dogane e dei monopoli*; in *Dir. mar.* 2020, 147, con nota di L. PIEMONTESE.

\* \* \*



*Costituiscono indizi indicativi, ma non necessari, ai fini della distinzione tra contratto di trasporto e contratto di spedizione, il comportamento complessivo delle parti, anche successivo alla conclusione del contratto, la presenza di un compenso forfettario, l'emissione di una polizza di carico.*

**Trib. Milano 27 marzo 2019**; g.u. Palo; *Casa Otilio Sperlonga s.p.a.* (avv. G. Fevola e R. Garofalo) c. *Schenker italiana s.p.a.* (avv. S. Di Bella e C. Senna), *TLL s.r.l.* (avv. L. Maione) e *Unipolsai Assicurazioni s.p.a.* (avv. V. Gatti e M. Cogni); in *Dir. mar.* 2019, 820, con nota di F. LANDOLINA.

\* \* \*



*In forza dell'art. 4.1 b) del reg. (CE) n. 593/2008 («Roma I»), il contratto di spedizione, in quanto contratto avente ad oggetto la prestazione di servizi, è regolato nei suoi aspetti sostanziali, ivi compresa la prescrizione, dalla legge dello Stato nel quale lo spedizioniere ha la residenza abituale. Resta in vece soggetta alla legge italiana, in quanto lex fori regolatrice del processo, la determinazione degli oneri probatori che gravano su ciascuna delle parti.*

*Sebbene nella prassi commerciale l'incarico allo spedizioniere venga normalmente conferito dal venditore, non si può escludere che detto incarico venga invece conferito dal compratore.*

*Il diritto francese distingue la figura del «transitaire», che agisce ordinariamente nell'ambito di un mandato con rappresentanza e con un'obbligazione di mezzi, da quella del «commissionnaire de transport» sostanzialmente equivalente allo spedizioniere del diritto italiano.*

*Nel diritto francese, il termine annuale di prescrizione previsto per i crediti derivanti dal contratto di trasporto non è applicabile ai crediti del «commissionnaire de transport» per lo svolgimento di operazioni doganali.*

**Trib. Genova 22 maggio 2019;** g.u. Gibelli; *Nouvelle Uniport sarl* (avv. M. Cataldo) c. *Olivero Albino & Figli Air Ocean Cargo s.p.a.* (avv. E. Petitti); in *Dir. mar.* 2020, 147, con nota di J.-S. ROHART, S. LOOTGIETER.

\* \* \*

*Qualora si discosti dallo schema dell'art. 1737 c.c. ed agisca non solo per conto, ma anche in nome, del mandante, lo spedizioniere non assume in proprio alcun obbligo nei confronti del vettore e non è quindi legittimato a pretendere dal mandante il pagamento di somme che gli vengano richieste dal vettore a seguito di asseriti inadempimenti del contratto di trasporto.*



**Trib. Trieste 30 luglio 2019;** g.u. Picciotto; *Z. & C. Logistica s.r.l.* (avv. M. Jarc, S. Tassotti e M. Florit) c. *Tripovich s.r.l.* (avv. F. Gei ed E. Marchesi); in *Dir. mar.* 2019, 823, con nota di M. MUSI.

✕ ✕ ✕

## COMPRAVENDITA DI VEICOLO

*Nell'ambito del leasing nautico traslativo, risolto per inadempimento dell'utilizzatore, il diritto di quest'ultimo alla restituzione delle rate riscosse presuppone l'avvenuta restituzione del bene concesso in leasing, anche al fine di poter stabilire — tenuto conto delle condizioni del bene restituito — l'entità dell'equo compenso e dell'eventuale risarcimento spettanti al concedente.*



**Cass., sez. III, 17 gennaio 2020 n. 846;** pres. Armano, rel. Sestini; *Progetto Casa Costruzioni s.r.l.* (avv. M. Marcialis, C. Valentino) c. *Intesa Sanpaolo Provis s.p.a.* (avv. A. Fontanelli, F. Fugazza, V. Bergamasco).

✕ ✕ ✕

## DEMANIO

*Non vi è alcuna preclusione al sequestro di aree demaniali sulle quali siano state realizzate opere abusive, posto che un tale sequestro non incide sulla naturale e intangibile destinazione dei beni del demanio necessario, ma colpisce le porzioni di quei beni che, a causa della illiceità della loro realizzazione, hanno assunto anch'essi carattere di illiceità, carattere che ne consente il sequestro, onde evitare la protrazione o l'aggravamento delle conseguenze del reato, salve le questioni relative alla individuazione dell'avente diritto alla eventuale restituzione di tali beni (per effetto dell'accessione dell'opera al suolo) e alla loro confiscabilità.*

**Cass. pen., sez. III, 20 giugno 2019 n. 47829;** pres. Andreazza, rel. Liberati, p.m. Dall'Olio; *Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale* (avv. P. Vergine), *Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Brindisi c. G. Fischetto e altri.*

\* \* \*

*I fondali di un fiume costituiscono suolo demaniale e, pertanto, le strutture su di esso stabilmente installate sono per ciò stesso «strutturalmente» assoggettabili al regime di cui agli art. 3, 10 e 35 del testo unico sull'edilizia; alla luce di questa disciplina, anche un natante può rientrare nel concetto di «costruzione» elaborato dalla giurisprudenza allorquando modificati, attraverso lo stabile ancoraggio a un fondale, lo stato dei luoghi in quanto funzionalmente asservito ad ambiente di lavoro per la pesca dei molluschi, senza essere assistito dal carattere di assoluta precarietà dell'esigenza che è preordinato a soddisfare: rientrano, infatti, tra gli interventi di trasformazione edilizia ed urbanistica del territorio di cui all'art. 3, comma 1, lett. e) T.U. «l'installazione di manufatti leggeri anche prefabbricati e di strutture di qualsiasi genere, quali roulottes, camper, case mobili, imbarcazioni che siano utilizzati come abitazioni, ambienti di lavoro, oppure come depositi, magazzini e simili e che non siano destinati a soddisfare esigenze meramente temporanee».*

**Cass. pen., sez. III, 17 ottobre 2019 n. 380;** pres. Ramacci, rel. Galterio, p.m. Pedicini; *L. Lauro.*

\* \* \*

*La previsione di un apposito procedimento amministrativo, quale è quello disciplinato dall'art. 32 c. nav., volto alla delimitazione delle aree facenti parte del demanio marittimo rimessa al Capo del Compartimento marittimo, non incide sulla configurabilità dell'occupazione di area demaniale ex art. 56 e 1161 c. nav. che risulti fondata sulla cartografia ufficiale, ovverosia sui dati estrapolati attraverso il Sistema informativo del Demanio marittimo, gestito dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.*

**Cass. pen., sez. III, 30 ottobre 2019 n. 835;** pres. Izzo, rel. Galterio, p.m. Canevelli; G. Caporale, C. Caporale.

\* \* \*

*A differenza di quanto previsto dall'art. 829 c.c., per il quale il passaggio di un bene dal demanio pubblico al patrimonio dello Stato ha natura dichiarativa e può avvenire anche tacitamente, per i beni appartenenti al demanio marittimo, tra i quali si include la spiaggia, comprensiva dell'arenile, non è possibile la sdemanializzazione in forma tacita, essendo necessaria, ai sensi dell'art. 35 c. nav., l'adozione di un espresso e formale provvedimento della competente autorità amministrativa, avente carattere costitutivo.*



**Cass., sez. II, 21 novembre 2019 n. 30476;** pres. Lombardo, rel. Casadonte; *Campeggio Marinelle di Caldarelli Paolo e C. s.a.s.* (avv. E. A. Giacobone, B. Izzi, G. Di Giandomenico) c. *Ministero della economia e delle finanze, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Agenzia del demanio.*

\* \* \*

*All'interno del porto, in base a quanto disposto dall'art. 49 c. nav., gli immobili (serbatoi di deposito di prodotti liquidi) insistenti su suolo del demanio marittimo e realizzati dalla società quale concessionaria «dell'attività di deposito costiero mediante stoccaggio in serbatoi metallici di prodotti liquidi alla rinfusa di prodotti non derivati da oli minerali», soltanto al termine della concessione possono divenire di proprietà dello Stato, tramite accessione, oppure essere demoliti, su ordine dell'Autorità concedente, con restituzione del bene demaniale nel pristino stato.*



**Cass., sez. V, 22 gennaio 2020 n. 1326;** pres. Stalla, rel. Mondini; *Garolla s.r.l.* (avv. M. Manfredonia, S. Manfredonia) c. *Agenzia delle entrate.*

\* \* \*


*Ai sensi dell'art. 35 c. nav., la sdemanializzazione dei beni del demanio marittimo non può avvenire per facta concludentia, ma solo per legge o mediante l'adozione, ad opera dell'autorità competente, di un formale provvedimento che ha efficacia costitutiva, essendo basato su una valutazione tecnico-discrezionale in ordine ai caratteri naturali dell'area ed alle esigenze locali, finalizzata a verificare la sopravvenuta mancanza di attitudine di determinate zone a servire agli usi pubblici del mare. Pertanto, non rilevano né il possesso del bene da parte del privato, improduttivo di effetti ed inidoneo all'acquisto della proprietà per usucapione, né il non uso dell'ente proprietario, con la conse-*



*guenza che l'accertamento giudiziale della non ricorrenza dei presupposti fattuali di appartenenza di un bene al suddetto demanio è del tutto privo di utilità.*

**Cass., sez. V, 10 marzo 2020 n. 6715;** pres. Chindemi, rel. De Masi; *Ministero dell'economia e delle finanze c. Piacquadio A. ed altri* (avv. G. Florio).


\* \* \*



*I canoni percepiti dalle Autorità portuali per la concessione di aree demaniali marittime non sono soggetti ad IVA, né ad IRES, trattandosi di importi corrisposti per lo svolgimento di attività proprie delle finalità istituzionali di tali enti pubblici non economici — ossia, per garantire, in sostituzione dello Stato, la funzionalità dei porti — che vengono poste in essere in base ad un piano regolatore eterodeterminato e con l'attribuzione di poteri di vigilanza e sanzionatori, estesi fino alla revoca dell'atto concessorio in caso di non corretto perseguimento degli obiettivi fissati ovvero di inadempimento, da parte del concessionario, degli obblighi assunti. Le attività svolte dalla Autorità portuale (quali, ad esempio, la concessione delle banchine portuali, peraltro obbligatoria ex lege) sono indubbiamente riconducibili nell'alveo delle funzioni statali e non possono essere ricomprese nell'ambito di una attività di impresa, dovendo essere funzionali e correlate all'interesse statale al corretto funzionamento delle aree portuali, concretandosi in poteri conferiti esclusivamente a tal fine, (cfr. l. n. 84 del 1994, per la scelta dei concessionari) con una discrezionalità vincolata, sottoposta a controlli da parte del Ministero dei trasporti (ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti).*

**Cass., sez. V, 10 marzo 2020 n. 6717;** pres. Chindemi, rel. De Masi; *Agenzia delle entrate c. Autorità portuale di Trapani*.

\* \* \*



*I criteri di valutazione previsti dall'art. 18 l. n. 84 del 1994, pur presentando, innegabilmente, caratteri di ampia discrezionalità, si fondano su quei dati obiettivi ritenuti dal legislatore rilevanti per il giudizio comparativo che precede la decisione di affidamento in concessione di aree portuali. La generalità di tali criteri guida deve, dunque, essere compensata da un accresciuto onere istruttorio e motivazionale.*

**TAR Toscana 11-12 novembre 2018 n. 1475;** pres. Romano, est. Fenicia; *Livorno Terminal Toscano s.r.l.* (avv. P.M. Lucibello, G. Parlapiano, P. Cervo) c. *Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale - Livorno*), nei confronti di *Terminal Calata Orlando s.r.l.* (avv. L. Canepa, S. De Luca, R. Righi, A. Morbidelli); in *Dir. mar.* 2020, 238, con nota di A. BERGAMINI.

\* \* \*



*Appartiene alla giurisdizione esclusiva del giudice amministrativo, ai sensi dell'art. 133, comma 1, lett. b), c.p.a., la controversia avente ad oggetto l'impugnazione del provvedimento di decadenza dalla concessione di un bene demaniale, trattandosi di atto che incide sul contenuto del rapporto concessorio, determinandone la cessazione.*

*In un ricorso amministrativo, il provvedimento dell'amministrazione che prevede lo spossessamento dell'area demaniale data in concessione o di una porzione di essa, andando a incidere negativamente sulla possibilità del concessionario di adempiere ai propri obblighi, deve contenere una serie di elementi, tra cui le ragioni della irrilevanza delle osservazioni formulate dall'interessato nel corso del procedimento, il complessivo inscindibile oggetto della concessione e precise indicazioni circa l'area residua sulla quale il concessionario possa, eventualmente, continuare a esercitare la propria attività, assicurando i servizi richiesti; in mancanza, il provvedimento finisce con l'integrare il vizio dell'eccesso di potere, quanto meno per difetto di istruttoria e di motivazione, dovendo, di conseguenza, essere annullato.*

**TAR Lazio, sez. II-bis, 6 marzo 2020 n. 3002;** pres. Stanizzi, est. Fratamico; *Ocean Surf Beach s.a.s.* (avv. S. Furfaro) c. *Comune di Cerveteri* (avv. V. Morini).

\* \* \*

## DIRITTO PROCESSUALE

*Gli art. 7.1, 67 e 71.1 del reg. (UE) n. 1215/2012 e l'art. 33 della Convenzione di Montreal del 1999 devono essere interpretati nel senso che il giudice di uno Stato membro, investito di un'azione diretta ad ottenere, sia il rispetto dei diritti forfettari e standardizzati previsti dal reg. (CE) n. 261/2004, sia il risarcimento di un danno supplementare rientrante nell'ambito di applicazione della Convenzione di Montreal, deve valutare la propria competenza, per il primo capo della domanda, alla luce dell'art. 7.1 del reg. (UE) n. 1215/2012 e, per il secondo capo della domanda, alla luce dell'art. 33 di detta Convenzione.*

*L'art. 33.1 della Convenzione di Montreal del 1999 deve essere interpretato nel senso che esso disciplina non solo la ripartizione della competenza giurisdizionale tra gli Stati parti della Convenzione, ma anche la ripartizione della competenza territoriale fra le autorità giurisdizionali di ciascuno di tali Stati.*

**C. giust. UE 7 novembre 2019, C-213/2018;** pres. Bonichot, rel. Safjan; *Guatoli e altri* c. *Easyjet Airline co. ltd.*; in *Dir. mar.* 2019, 779, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO.

\* \* \*





*La domanda di responsabilità aquiliana ex art. 2043 c.c., proposta in primo grado al fine di ottenere il risarcimento dei danni causati a un autocarro dalla caduta di un albero di proprietà privata in autostrada, dovuta a un forte vento adeguatamente indicato nella segnaletica stradale, non può essere modificata in appello con la riduzione della vicenda al paradigma dell'art. 2051 c.c. per la inconciliabile diversità dei presupposti, a meno che i fatti enunciati sin dall'atto introduttivo non consentano la sussunzione nella fattispecie disciplinata dall'art. 2051 c.c., circostanza non desumibile nel caso di specie, ove, peraltro, il caso fortuito ex art. 2051 c.c. non può essere integrato soltanto da un forte vento e da una grande pioggia.*

**Cass., sez. VI, 13 gennaio 2020 n. 348;** pres. Frasca, rel. Cirillo; *Trasporti e spedizioni di Petti Luigi & c. s.a.s.* (avv. P. Acconcia, A. Ferrentino) c. *Autostrade per l'Italia s.p.a.* (avv. A. Mormino).

\* \* \*



*In base alla normativa spagnola in tema di autotrasporto (Ley 9/2013 che modifica la Ley 16/1987) l'azione diretta del sub-vettore nei confronti del mittente non è condizionata dalla circostanza che il mittente abbia o meno pagato il vettore principale.*

**Tribunal Supremo de Espana, sala primera do civil, 6 maggio 2019 n. 248;** *Ence Celulosas de Asturias s.a. c. Obras y Servicios La Camara Aviles s.l. e Maderas Lusan s.l.*; in *Dir. mar.* 2019, 846, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO.

\* \* \*



*In tema di giurisdizione relativa al rapporto di lavoro nautico, ove non ricorrano i presupposti stabiliti dall'articolo 3, comma 1, della l. 218/1995 ai fini di stabilire la giurisdizione, occorre fare riferimento ai criteri posti dal comma 2 dello stesso articolo, i quali, nel richiamare i criteri stabiliti dalle sezioni 2,3 e 4 del titolo 2 della Convenzione di Bruxelles, fanno riferimento alla previsione contenuta all'articolo 5, comma 1, n. 1 della stessa Convenzione e, in via sussidiaria, all'art. 603 c. nav.*

*Ai sensi dell'art. 5, comma 1, n. 1 della Convenzione di Bruxelles, il criterio del luogo dello stabilimento di assunzione opera, quale criterio idoneo affermare la giurisdizione del giudice italiano, solo nelle ipotesi in cui si sia verificato un radicamento della nave di una certa consistenza territoriale (segnatamente in un porto). Pertanto, ai fini di stabilire la giurisdizione italiana in relazione a rapporti di lavoro nautico, in assenza di circostanze idonee a dimostrare uno stabile radicamento territoriale della nave in un certo porto, deve farsi riferimento al criterio previsto dall'art. 603 c. nav.*

*Il giudice investito della controversia è chiamato a verificare preliminarmente la validità, operatività ed applicabilità della clausola compromissoria ex art. 2 e 3 della Convenzione di New York del 1958 e conseguentemente a dichiararne la nullità qualora intervenga in assenza di ipotesi previste da contratti e accordi collettivi.*

**Cass., sez. un., 14 luglio 2017 n. 17549;** pres. Amoroso, rel. Bronzini; *Carnival Cruise Lines* (avv. A. Carlevaro, A. Mordiglia e M. Mazzocchi) c. A.C. (avv. B. Bertolone e G. Genovesi); in *Dir. mar.* 2019, 781, con nota di P. SANNA.

\* \* \*

*Nel giudizio ex art. 98 l. fall. la valutazione del materiale probatorio va eseguita in base alle regole processuali del diritto italiano, in particolare per quanto attiene l'esistenza (in ipotesi desumibile da uno scambio di messaggi con il broker) di un contratto di noleggio opponibile alla procedura.*



**Trib. Milano, sez. fall., 28 maggio 2019;** pres. Paluchowski, rel. Rei; *Dana Shipping and Trading s.a.* (avv. M. Dardani e B. Dardani) c. *Ilva s.p.a. in amministrazione straordinaria* (avv. A. Maffei Alberti e F. Landini); in *Dir. mar.* 2020, 233, con nota di G. LEVRERO.

\* \* \*

*Ai fini di determinare la competenza giurisdizionale in materia di lavoro nautico in base all'art. 21.1 del reg. (UE) n. 1215/2012, qualora l'imbarcazione sulla quale viene prestato il lavoro stazioni abitualmente in un porto, rileva la localizzazione di tale porto e non la bandiera dell'imbarcazione.*



**Juzgado de lo Social Palma de Mallorca 28 giugno 2018;** *Marcos* c. *Stitching adp.*; giudice Juez Gonzales.

\* \* \*

*L'esecuzione forzata, qualunque ne sia la forma procedimentale, e quindi anche nell'ipotesi di cui all'art. 2797 c.c., cui rinviano gli art. 2756 e 2761 c.c., non può aver luogo se non in presenza di un titolo esecutivo, come previsto dall'art. 474 c.p.c.*



**Trib. Piacenza 8 maggio 2018;** g.u. Ricci; *Tws Tank Container-Leasing GmbH & co.kg* (avv. N. Pertusi e M. Cella) c. *Conap s.c.a.r.l.* (avv. M. Campailla, B. Michini e V.

Gioia) e *Lavaggi e Bonifiche Cisterne s.r.l.* (avv. M. Campailla, B. Michini e V. Gioia); in *Dir. mar.* 2020, 178, con nota di L. GIUNTA.

✘ ✘ ✘

## GARANZIE



*La particolare procedura di soddisfacimento del credito del vettore di cui all'art. 2797 c.c. non richiede necessariamente la sussistenza di un titolo esecutivo.*

*L'art. 5 del reg. (CE) 1346/2000 consente al creditore munito di privilegio speciale su beni situati in uno Stato membro diverso da quello nel quale è stata aperta una procedura concorsuale di procedere alla liquidazione di tali beni anche al di fuori di tale procedura.*

*I beni oggetto del privilegio speciale di cui all'art. 2761 c.c. si considerano «presso» il creditore quando si trovino in un luogo di cui il creditore stesso abbia piena disponibilità, potendo detenerle o direttamente o indirettamente come nel caso in cui si avvalga di sub-vettori o depositari.*

**Trib. Verona 2 maggio 2018;** g.u. Aliprandi; *Bottega s.p.a.* (avv. S. Baseggio e M. Verga) c. *Cemat s.p.a.* (avv. P. Palandri, M. Lenti, E. Citterio e R. Luzi Crivellini).

\* \* \*



*Il sequestro di una nave di un soggetto diverso dal debitore può essere concesso soltanto laddove possa affermarsi che il credito vantato dal ricorrente, in quanto privilegiato, sia assistito da diritto di seguito.*

*I privilegi sulla nave che abbia mutato nazionalità nel periodo tra la loro nascita e la loro attuazione sono regolati per quanto riguarda la loro originaria esistenza e validità dalla legge nazionale della nave al momento in cui essi sono sorti ed invece, per quanto concerne l'esercizio e la realizzazione della garanzia, dalla legge nazionale della nave all'epoca in cui la garanzia viene fatta valere.*

*La Convenzione di Bruxelles del 1952 sul sequestro conservativo di navi, secondo quanto stabilito dall'art. 9, non crea alcun diritto di seguito né alcun lien che non siano riconosciuti dalla lex fori o dalla Convenzione di Bruxelles del 1926 in tema di privilegi e ipoteche navali. Pertanto deve escludersi la sequestrabilità di navi di proprietà di soggetti diversi dal debitore per crediti, quand'anche marittimi, che non siano privilegiati, fatta eccezione per l'ipotesi contemplata dall'art. 3.4 della stessa Convenzione di Bruxelles del 1952, di obbligazioni contratte dal conduttore nell'ambito di una locazione a scafo nudo.*

**Trib. Oristano 21 febbraio 2019**; g.u. Scanu; *Sequest Management s.a.* (avv. A. Meriardi e E. Ottonello) c. *Kentia s.l.* (avv. G. Vinci e F. Condorelli) e *Tenacity Shipping co.* (avv. M. Mordiglia e P. Mordiglia); in *Dir. mar.* 2020, 208, con nota di P. SANNA.

\* \* \*

*Il sequestro di una nave di un soggetto diverso dal debitore (anche qualora debitore sia il conduttore a scafo nudo della nave) può essere concesso soltanto laddove il credito vantato dal ricorrente sia assistito da privilegio e possa essere fatto valere in via esecutiva sulla nave sequestrata.*



**Trib. Venezia 17 luglio 2019**; pres. Bruni, rel. Saga; *PK Smu-44 LLC* (avv. C. Alessandri e T. Lo Porto) c. *United Carrier Line LLC* (avv. M. Mordiglia, P. Mordiglia e P. Palandri).

\* \* \*

*Tra le diverse interpretazioni dell'art.3.4 della Convenzione di Bruxelles del 1952 in tema di sequestro di navi deve essere preferita quella estensiva, secondo la quale, per i crediti che sorgono in relazione ad una specifica nave, il sequestro può essere concesso anche quando il debitore non ne sia il proprietario, indipendentemente dall'esistenza di un privilegio sulla nave medesima.*



**Trib. Savona 24 luglio 2019**; g.u. Poggio; *World Fuel* c. *Virgin Navigation*.

\* \* \*

*Non sussistono i presupposti per il sequestro di una nave a garanzia di debiti contratti dal conduttore a scafo nudo in assenza di privilegio speciale che attribuisca al creditore ricorrente il diritto di agire esecutivamente sulla nave.*



**Trib. Siracusa 16 settembre 2019**; g.u. Salamone; *Ocean Connect Marine UK ltd.* (avv. E. Vergani e M. Mastropasqua) c. *Fallimento FT Fenoa Tankers s.r.l.* (avv. F. Cassala) e *Garanti Finansal Kirilama as.*

\* \* \*

## IMPRESE DI NAVIGAZIONE E DI TRASPORTO

*L'istituto della c.d. limitazione di responsabilità previsto dall'art. 275 cod. nav. non può venire in rilievo qualora, a seguito del naufragio del natante, l'armatore, dovendo*



*ottemperare all'ordine dell'autorità amministrativa di provvedere alla rimozione del relitto ed alla bonifica delle acque in cui si è verificato il naufragio, stipuli con un terzo un contratto di appalto per le relative operazioni, atteso che in tal caso il naufragio, sebbene da considerarsi come momento, sia pure terminale, del viaggio, non rappresenta il fatto determinativo dell'insorgenza dell'obbligazione di pagamento del relativo corrispettivo.*

**Cass., sez. III, 30 novembre 2018 n. 30978;** pres. Vivaldi, rel. Frasca; *Costruzioni Generali Xodo s.r.l.* (avv. C. Alessandri) c. *Submariner s.r.l. e Sepor s.p.a.* (avv. F. Munari, A. Gesino e A. Rizzo); *supra*, 169, con nota di A. ZAMPONE.

\*\*\*

## INCHIESTE SUI SINISTRI



*La relazione di inchiesta sui sinistri marittimi, la cui efficacia probatoria è disciplinata dall'art. 582 c. nav. — valevole per i sinistri sia marittimi che aeronautici — ha come conseguenza che «solamente i fatti da essa risultati si hanno per accertati, salva la eventuale prova contraria da parte di chi vi abbia interesse». In particolare, per quanto gli accertamenti effettuati dalla Commissione tecnica abbiano valore di «prova privilegiata», le risultanze dell'inchiesta tecnico-amministrativa sui sinistri aeronautici o nautici, prevista dagli art. 826 ss. c. nav., ancorché priva di valore vincolante per il giudice civile e penale, possono essere liberamente valutate al fine di ricavarne elementi di convincimento — da sole od insieme ad altre emergenze processuali — alla stregua del principio generale della utilizzabilità, da parte del giudice del merito, dei rapporti e dei verbali in genere provenienti dalla pubblica amministrazione.*

**Cass., sez. III, 3 dicembre 2019 n. 31447;** pres. Vivaldi, rel. Fiecconi; *Rodman Polyships Sau* (avv. G. Antonini, C. Ferro) c. *Isolpak s.r.l.* (avv. D. D'Anniballe), *AB Volvo Penta* (avv. A. Terranova, S. Doria, M. Frazzica), *Valenzuela A.* (avv. D. Nisini).

\*\*\*

## INFRASTRUTTURE DEI TRASPORTI



*L'allegato II della dir. 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, deve essere interpretato nel senso che le «banchine per viaggiatori», di cui all'allegato I di tale direttiva, sono un elemento dell'infrastruttura ferroviaria il cui uso rientra nel pacchetto minimo di accesso, conformemente al suddetto allegato II, punto 1, lettera c).*

**C. giust. UE 10 luglio 2019, causa C-210/18;** pres. Biltgen, rel Malenovsky, avv. gen Campos Sánchez-Bordona; *Westbahn Management GmbH c. ÖBB-Infrastruktur AG*.

✘ ✘ ✘

## LAVORO NELLE IMPRESE

*È considerato tempo di lavoro effettivo, ai sensi dell'art. 6 lettera e della legge n. 138 del 1958, tutto il tempo che il conducente di un automezzo pubblico di linea adibito al trasporto extra urbano trascorra a bordo del veicolo, dovendosi alternare con altro conducente perché il tempo di percorrenza della tratta supera i limiti di guida previsti dall'art. 5 della stessa legge; tuttavia, il tempo di pausa dalla guida non può essere valutato nella percentuale del 12% della retribuzione, previsto dalla lettera f dell'art. 6 che considera lavoro effettivo per il personale viaggiante «il periodo di tempo che il lavoratore trascorre inoperoso fuori residenza e senza altro obbligo per esso che quello della reperibilità».*



**Cass., sez. lav., 9 gennaio 2020 n. 254;** pres. Nobile, rel. Ponterio; A. Mulargia (avv. S. Galleano, D. Biagini) c. *Arst s.p.a.* (avv. P.G.A. Carta).

\* \* \*

*È considerato tempo di lavoro effettivo, ai sensi dell'art. 6 lettera e) della legge n. 138 del 1958, tutto il tempo che il conducente di un automezzo pubblico di linea adibito al trasporto extra urbano trascorra a bordo del veicolo, dovendosi alternare con altro conducente perché il tempo di percorrenza della tratta supera i limiti di guida previsti dall'art. 5 della stessa legge; tuttavia, il tempo di pausa dalla guida non può essere valutato nella percentuale del 12% della retribuzione, previsto dalla lettera f) dell'art. 6 che considera lavoro effettivo per il personale viaggiante «il periodo di tempo che il lavoratore trascorre inoperoso fuori residenza e senza altro obbligo per esso che quello della reperibilità».*



**Cass., sez. lav., 10 gennaio 2020 n. 302;** pres. Nobile, rel. Ponterio; G. Campus (avv. S.N.E. Galleano, D. Biagini) c. *Arst s.p.a.* (avv. P. Carta).

\* \* \*


*Non è ammissibile il riconoscimento di punitive damages nel risarcimento dei danni conseguenti ad un infortunio sofferto da un marittimo a causa della innavigabilità della nave.*



*Dutra Group c. Batteron*; **Supreme Court of the United States 24 giugno 2019**; in *Dir. mar.* 2019, 844, con nota di M. LOPIEZ DE GONZALO.

✕ ✕ ✕


## LAVORO NELLE INFRASTRUTTURE



*Il requisito, per l'aggiudicazione del servizio di pulizia degli specchi acquei portuali, dell'iscrizione del mezzo navale da utilizzare per il servizio nel registro italiano è giustificato da esigenze di controllo, per rendere possibile all'Autorità nazionale sia la verifica che il servizio venga svolto nel rispetto dei requisiti di sicurezza e nel rispetto della normativa nazionale, sia il controllo sulla composizione dell'equipaggio e l'individuazione del comandante della nave.*

**TAR Toscana 18 aprile 2017 n. 00580**; pres. Pozzi, rel. Bellucci; *Titano Spurghi s.r.l.* (avv. G. Fiaschi) c. *Autorità Portuale Regionale Viareggio — Porto Santo Stefano — Marina di Campo — Giglio Porto* (avv. A. Paoletti); in *Dir. mar.* 2019, 825, con nota di A. BERGAMINO.

\* \* \*



*La possibilità che l'aggiudicataria della gara ha di procedere ad affidare a sé stessa o ad altro soggetto da lei scelto, senza procedura competitiva, l'uso esclusivo di tre bacini di carenaggio su cinque integra la violazione delle norme di cui all'art. 8, commi 2, 2 bis e 2 quater l. 287/90, con la conseguenza di rendere inaccessibili agli altri riparatori navali, a parità di condizioni rispetto al soggetto scelto dall'aggiudicatario, tali tre bacini su cinque. E inoltre la durata dell'aggiudicazione, potenzialmente coincidente con quella dell'intera concessione (pari a 25 anni), rende la lesione del quadro concorrenziale significativa rispetto alla diversa situazione in cui chiunque può accedere in condizioni di assoluta parità a tutti e cinque i bacini.*

*La essential facility doctrine è stata elaborata dal giudice comunitario per individuare quei beni che per le loro caratteristiche strutturali siano da considerarsi essenziali per la concorrenza e, pertanto, la possibilità di rifiuto di contrattare rispetto ad essi configura un abuso di posizione dominante.*

**TAR Liguria, sez. II, 22 giugno 2018 n. 556**; pres. Pupilella, rel. Morbelli; *E. Polipodio s.r.l.* (avv. L. Cuocolo e F. Gallarati) c. *Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale* e nei confronti di *Ente Bacini s.r.l. — G.M.G. General Montaggi Genovesi s.r.l.*; in *Dir. mar.* 2019, 830, con nota di L. GIUNTA.

\* \* \*



*L'impresa di movimentazione portuale deve essere considerata la custode delle polveri che si sono sviluppate nella scaricazione di pannelli di soia al momento dell'apertura delle pinze della gru. Pertanto, essa è responsabile dei danni arrecati da tali polveri agli autoveicoli posizionati sulla banchina prossima la zona di scaricazione della merce dalla nave.*



**Cass. fr., 2<sup>eme</sup> ch. civ., 13 settembre 2018 n. 17-23.163**; *Sté Sea Invest Sete c. Sté Sintax*; in *D.M.F.* 1/2019, 21, con nota di DELEBECQUE.

\* \* \*

*La limitazione della responsabilità dell'impresa portuale si applica ai danni arrecati alla merce ed a quelli connessi conseguentemente subiti dal vettore.*



**Cass. fr., ch. comm., 16 gennaio 2019 n. 17-24.598**; *Sté Intramar c. Sté CMA CGM*; in *D.M.F.* 3/2019, 209, con nota di DELEBECQUE.

✕ ✕ ✕

## MARE

*La libertà di navigazione di cui all'art. 87 della UNCLOS non comprende anche il diritto di lasciare un porto per dirigersi verso le acque internazionali.*

*Qualsiasi atto che sottoponga le attività di una nave in acque internazionali alla giurisdizione di uno Stato diverso dallo Stato di bandiera, costituisce violazione della libertà di navigazione di cui all'art. 87 della UNCLOS. In particolare, quindi, costituisce violazione dell'art. 87 della UNCLOS la pretesa dell'Italia di applicare la propria legislazione penale e doganale ad attività di rifornimento effettuate da una nave di bandiera straniera in acque internazionali.*

*L'art. 300 della UNCLOS, che prescrive agli Stati di comportarsi secondo buona fede nell'esecuzione degli obblighi derivanti dalla Convenzione, non può essere invocato isolatamente, ma solo in relazione ad uno specifico obbligo, del quale si lamenti che non sia stato eseguito secondo buona fede.*



**International Tribunal for the law of the sea 10 aprile 2019**; pres. Paik; *Panama c. Italia*; in *Dir. mar.* 2019, 759, con nota di V. BECKER-WEINBERG.

✕ ✕ ✕

## NOLEGGIO



*In mancanza di valide pattuizioni in merito alla legge applicabile o al momento di maturazione del credito per controstaillie, trova applicazione l'art. 448 c. nav. e pertanto le controstaillie che hanno natura di liquidazione forfettaria dei danni e delle spese cagionati dalla mancata cooperazione del ricevitore alle operazioni di sbarco e svolgono funzioni analoghe a una clausola penale, maturano giorno per giorno.*

**Trib. Milano, sez. fall., 28 maggio 2019;** pres. Paluchowski, rel. Rei; *Dana Shipping and Trading s.a.* (avv. M. Dardani e B. Dardani) c. *Ilva s.p.a. in amministrazione straordinaria* (avv. A. Maffei Alberti e F. Landini); in *Dir. mar.* 2020, 233, con nota di G. LEVRERO.

\* \* \*



*Un porto è considerato «safe» quando la nave può ormeggiarvi, sostarvi e ripartirne senza che, in mancanza di eventi straordinari, essa sia esposta a pericoli che non possono essere evitati con una condotta nautica diligente.*

*La garanzia di «safe berth» prescinde dal grado di diligenza del charterer.*

*Il proprietario di una banchina non garantisce la sicurezza di una nave che venga ad ormeggiare, ma è tenuto ad esercitare una ragionevole diligenza nell'accertare che la banchina e le rotte di accosto siano in ordinarie condizioni di sicurezza.*

*Frescati Shipping co. e Tsakos Shipping & Trading s.a. c. Citgo Asphalt Refining co. Citgo Petroleum Corp e Citgo Coast corp.; United States Court of Appeals for the 3<sup>rd</sup> Circuit 29 marzo 2018;* in *Dir. mar.* 2020, 247 con nota di A. Merialdi.

\* \* \*



*Un porto è considerato «safe» quando la nave può ormeggiarvi, sostarvi e ripartirne senza che, in mancanza di eventi straordinari, essa sia esposta a pericoli che non possono essere evitati con una condotta nautica diligente.*

*La garanzia di «safe berth» prescinde dal grado di diligenza del charterer.*

*Il proprietario di una banchina non garantisce la sicurezza di una nave che venga ad ormeggiare, ma è tenuto ad esercitare una ragionevole diligenza nell'accertare che la banchina e le rotte di accosto siano in ordinarie condizioni di sicurezza.*

*Citgo Asphalt Refining co. e altri c. Frescati Shipping co. e altri; Supreme Court of the United States 30 marzo 2020;* in *Dir. mar.* 2020, 254.

\* \* \*

*Viola l'art. 16 c.p.c. la corte d'appello che rifiuta di riconoscere al noleggiante a tempo il diritto di opporre al charterer a viaggio il proprio diritto di ritenzione sulle merci oggetto del trasporto organizzato nell'ambito del voyage charter, in ragione della mancanza di connessione tra il credito del noleggiante e la merce oggetto di ritenzione, senza aver invitato le parti a contraddire sulla questione.*



**Cass. fr., ch. comm., 19 dicembre 2018 n. 17-18.900;** *Société Aramis c. Société Traxys France*, in *D.M.F.* 2/2019, 108, con nota di P. DELEBECQUE.

\*\*\*

## PILOTAGGIO

*Le funzioni ed i compiti del pilota rappresentano non solo un ausilio alla conduzione della nave nelle delicate fasi di approccio, manovra all'interno del bacino portuale, ormeggio e disormeggio, ma, anche e soprattutto, un servizio reso nell'interesse della sicurezza della navigazione, della tutela dell'ambiente e del mantenimento degli standard di security.*



*È legittimo il provvedimento che neghi la possibilità di pilotaggio a distanza a mezzo VHF avendo accertato che l'osservazione dalla torre piloti non garantiva la piena e diretta visibilità dell'intera area portuale.*

**TAR Sicilia 17 ottobre 2019 n. 556;** pres. e est. Quiligotti; *Caronte & Tourist s.p.a.* (avv. L.F. Puzello e C. Briguglio) c. *Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Capitaneria di porto di Roma* e nei confronti di *Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, Stazione di pilotaggio, Federazione italiana dei piloti dei porti* (avv. S.M. Carbone, F. Munari e M. Roccella) e *Daniele Rocchetti* (avv. S.M. Carbone, F. Munari, M. Roccella, P. Malaguti e A. Coronin); in *Dir. mar.* 2020, 246.

\*\*\*

## REATI E INFRAZIONI AMMINISTRATIVE

*La revoca della patente di guida non può essere automatica indistintamente in ognuna delle plurime ipotesi previste sia dall'art. 589-bis (omicidio stradale) sia dall'art. 590-bis c.p. (lesioni personali stradali), ma si giustifica solo nelle ben circoscritte ipotesi più gravi sanzionate con la pena rispettivamente più elevata come fattispecie aggravate dal secondo e dal terzo comma di entrambe tali disposizioni (guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti). Negli altri casi, che il legislatore stesso ha ritenuto di non pari gravità, sia nelle ipotesi non aggravate del primo comma delle due disposizioni*



suddette, sia in quelle aggravate dei commi quarto, quinto e sesto, il giudice deve poter valutare le circostanze del caso ed eventualmente applicare come sanzione amministrativa accessoria, in luogo della revoca della patente, la sospensione della stessa come previsto — e nei limiti fissati — dal secondo e dal terzo periodo del comma 2 dell'art. 222 c. strada.

Pertanto, tale comma è costituzionalmente illegittimo, nel suo quarto periodo, nella parte in cui non prevede che, in caso di condanna, ovvero di applicazione della pena su richiesta delle parti a norma dell'art. 444 c.p.c., per i reati di cui agli art. 589-bis (Omicidio stradale) e 590-bis (Lesioni personali stradali gravi o gravissime) del codice penale, il giudice possa disporre, in alternativa alla revoca della patente di guida, la sospensione della stessa ai sensi del secondo e terzo periodo dello stesso comma 2 dell'art. 222 c. strada allorché non ricorra alcuna delle circostanze aggravanti previste dai rispettivi commi secondo e terzo degli art. 589-bis e 590-bis c.p.

**C. cost. 17 aprile 2019 n. 88**; pres. Lattanzi, red. Amoroso; F.M. (avv. M. Cataldo), M.V. (avv. R. Salomone), *Presidente del Consiglio dei ministri*.

\* \* \*



La previsione di cui al paragrafo 3.4. dell'allegato tecnico al d.m. 173/2016, riguardante la movimentazione di sedimenti portuali in aree contigue, disciplina una ipotesi che, pur rientrando nella nozione di immissione in mare di materiali da scavo di fondali marini, attività di notevole impatto ambientale per la quale è necessaria un'autorizzazione regionale ai sensi dell'art. 109, comma 1, lett. a) del d.lg. n. 152 del 2006 e degli art. 1 e 2 del d.m. n. 173 del 2006, beneficia di un regime autorizzatorio attenuato qualora venga effettuata a determinate condizioni, che lasciano presumere uno scarso impatto ambientale, ossia che i quantitativi coinvolti siano inferiori a 10.000 m<sup>3</sup>; i sedimenti coinvolti presentino tossicità assente; siano esclusi impatti su biocenosi sensibili presenti in loco.

**Cass. pen., sez. III, 4 luglio 2019 n. 45844**; pres. Di Nicola, rel. Noviello, p.m. Di Nardo; *Signore S., Polese P.*

\* \* \*



Il reato di esecuzione senza autorizzazione di opere in zona distante meno di trenta metri dal demanio marittimo (cd. fascia di rispetto), previsto dagli art. 1161 e 55 c. nav., ha natura permanente e la relativa consumazione perdura fino al momento di cessazione dell'attività vietata.

**Cass. pen., sez. III, 1° ottobre 2019 n. 45942;** pres. Di Nicola, rel. Mengoni, p.m. Molino; *Aversa G. e Aversa C.*

\* \* \*

*L'art. 55 c. nav. presuppone l'esecuzione di «nuove opere» in prossimità del demanio marittimo e queste devono essere appunto caratterizzate dalla novità rispetto al preesistente, circostanza che può configurarsi nell'esecuzione di manufatti in precedenza non esistenti ovvero mediante significative trasformazioni di quanto preesistente, come nel caso di creazione di nuovi volumi o superfici ovvero mutamento di sagoma e non anche in meri interventi di manutenzione ordinaria. Pertanto, la sostituzione di una recinzione definita «a vista» con altra in blocchetti in cemento non può ritenersi irrilevante, atteso che incide maggiormente sull'assetto dell'area demaniale e rafforza il rapporto di fatto illegittimo tra il privato e l'area sottratta all'uso pubblico.*

*Il reato di esecuzione di opere, senza autorizzazione o in violazione della stessa, in zona distante meno di trenta metri dal demanio marittimo (cd. fascia di rispetto), previsto dagli art. 55 e 1161 c. nav., ha natura permanente e cessa solo con il conseguimento dell'autorizzazione prescritta o con la demolizione del manufatto edificato entro la fascia demaniale.*

**Cass. pen., sez. III, 5 novembre 2019 n. 1724;** pres. Izzo, rel. Ramacci, p.m. Di Nardo; *F. Guzzo* (avv. G. Napoli).

\* \* \*

*L'istruttore di sci nautico, che si ponga a comando di un'imbarcazione, ha una posizione di garanzia rispetto alle persone che trasporta a bordo — e alla loro incolumità fisica — di natura non solo formale, in ragione dello svolgimento delle funzioni di comandante e di conducente dell'imbarcazione, ma anche sostanziale, in virtù della esperienza in ambito nautico, nonché della eventuale conoscenza dei luoghi. Pertanto, le conseguenze pregiudizievoli subite dal trasportato derivanti dal capovolgimento dell'imbarcazione verificatosi in circostanze di tempo e di luogo avverse e tuttavia prevedibili dal conducente in ragione delle sue competenze e conoscenze, devono essere imputate alla condotta negligente o imprudente del comandante, non essendo configurabile un'ipotesi di caso fortuito, tale da escluderne la punibilità, dal momento che il caso fortuito consiste esclusivamente in quell'avvenimento impreveduto e imprevedibile che si inserisce d'improvviso nell'azione del soggetto e non può in alcun modo, nemmeno a titolo di colpa, farsi risalire all'attività psichica dell'agente.*



**Cass. pen., sez. IV, 14 novembre 2019 n. 49566;** pres. Piccialli, rel. Pezzella, p.m. Perelli; *Stefanoni S.*

\* \* \*

*L'art. 1161 c. nav. attua una tutela completa e articolata del demanio marittimo, prevedendo come reato quattro forme alternative di condotta, costituite dall'occupazione diretta o dall'esecuzione sul demanio di innovazioni non autorizzate o dall'impedimento dell'uso pubblico di esso ovvero dall'inosservanza delle disposizioni degli art. 55, 714 e 716 c. nav. Il reato è, dunque, a forma mista, nel senso che una sola delle azioni alternativamente previste è sufficiente a commetterlo e che la commissione di due o più di tali azioni realizza un'ipotesi di concorso di reati.*

*Nel prevedere come reato l'impedimento all'uso pubblico del demanio, l'art. 1161 c. nav. non pone alcuna limitazione riguardo ai modi e ai termini in cui l'impedimento deve essere realizzato per divenire penalmente rilevante. Ne deriva che il reato configura- to è a forma libera, in quanto il precetto penale comprende qualsiasi tipo di condotta che, al di fuori dall'occupazione diretta, impedisca tale uso, ad es., precludendovi, o anche semplicemente rendendovi più difficile l'accesso mediante opere realizzate in zona li- mitrofa a quella demaniale.*

*Anche la condotta del soggetto agente che, per impedire il passaggio a mare attraverso il proprio fondo ab immemorabili esercitato da una collettività, realizza una recin- zione, appone un cancello nel bene di sua proprietà, in tal modo ostacolando il passag- gio al lido alla generalità degli aventi diritto e riservandolo del tutto arbitrariamente, ai condomini del fondo privato, integra il reato di cui all'art. 1161 c. nav.*

**Cass. pen., sez. III, 21 novembre 2019 n. 2205;** pres. Izzo, rel. Gai, p.m. Filippi; *P. Pirri e altri* (avv. C. Bonaventura) e *L.S. Torre* (avv. G. Lo Presti).

\* \* \*

*Nell'art. 222 c. strada l'automatismo della risposta sanzionatoria, non graduabile in ragione delle peculiarità del caso, può giustificarsi solo per le più gravi violazioni con- template dalle due citate disposizioni, quali previste, come ipotesi aggravate, sanzionate con le pene rispettivamente più gravi, dal secondo e dal terzo comma sia dell'art. 589- bis, sia dell'art. 590-bis c.p. Porsi alla guida in stato di ebbrezza alcolica (oltre la soglia di tasso alcolemico prevista dal secondo e dal terzo comma, sia dell'art. 589-bis, sia del- l'art. 590-bis c.p.) o sotto l'effetto di stupefacenti costituisce un comportamento alta- mente pericoloso per la vita e l'incolumità delle persone, posto in essere in spregio del dovuto rispetto di tali beni fondamentali; e, pertanto, si giustifica una radicale misura preventiva per la sicurezza stradale consistente nella sanzione amministrativa della re-*

*voca della patente nell'ipotesi sia di omicidio stradale, sia di lesioni personali gravi o gravissime. Al di sotto di questo livello vi sono comportamenti pur gravemente colpevoli, ma in misura inferiore sicché non è compatibile con i principi di eguaglianza e proporzionalità la previsione della medesima sanzione amministrativa. In tal caso, l'automatismo della sanzione amministrativa più non si giustifica e deve cedere alla valutazione individualizzante del giudice. Pertanto, tale comma è costituzionalmente illegittimo, nel suo quarto periodo, nella parte in cui non prevede, ove non ricorrano le circostanze aggravanti privilegiate di cui al secondo e al terzo comma sia dell'art. 589-bis, sia dell'art. 590-bis c.p., la possibilità per il giudice di applicare, in alternativa alla sanzione amministrativa della revoca della patente di guida, quella della sospensione della patente, secondo il disposto del secondo e del terzo periodo del comma 2 dell'art. 222 c. strada. In questi casi il giudice, secondo la gravità della condotta del condannato, tenendo conto degli art. 218 e 219 c. strada, potrà sia disporre la sanzione amministrativa della revoca della patente di guida, sia quella, meno afflittiva, della sospensione della stessa per la durata massima prevista dal secondo e dal terzo periodo del medesimo comma 2 dell'art. 222 c. strada.*

**Cass. pen., sez. IV, 27 novembre 2019 n. 50597;** pres. Bricchetti, rel. Ferranti; Ferrari Luigi.

\* \* \*

*Per la nozione di «fatture o altri documenti», cui fa riferimento l'art. 8 del d. lg. 74/2000 nel delineare la condotta integrante il reato consistente nell'emissione e rilascio delle fatture o altri documenti per operazioni inesistenti, occorre far riferimento alla disposizione di cui all'art. 1 lett. a) del citato d.lg. 74/2000, che circoscrive tale nozione a quelli cui le norme tributarie assegnino una funzione probatoria pari a quella delle fatture, e cioè, a quei documenti che, in base a norme tributarie ne stabiliscono un regime probatorio privilegiato, analogo a quello della fattura, tanto da essere destinati ad attestare fatti aventi rilevanza fiscale. Gli «altri documenti» che vengono in rilievo sono, dunque, quelli aventi, ai fini fiscali, valore probatorio analogo alle fatture, documenti tipici fiscali previsti espressamente dall'art. 21 del d.P.R. n. 633/1972.*

*Alla nozione di «fatture o altri documenti» va ricondotto anche il documento di transito doganale il quale consente la circolazione di merci, sotto controllo doganale, tra due punti del territorio doganale della Unione europea ovvero tra la UE ed alcuni altri Paesi nell'ambito del cd. transito comune. In tal modo è così assicurata la circolazione di merci che, altrimenti, avrebbero dovuto assolvere agli oneri normalmente previsti per il loro inoltro da un punto all'altro della Comunità (dazi doganali, iva, accise ed altri oneri). Esso, al pari del documento di trasporto internazionale, o lettera di vettura internazionale (CMR), ha rilevanza fiscale perché assolve ad una funzione integrativa della*



fattura ed è documento idoneo a comprovare il trasferimento delle merci intracomunitarie ai fini del loro trattamento IVA.

**Cass. pen., sez. III, 17 dicembre 2019 n. 4433;** pres. Ramacci, rel. Cerroni; Cazzolino E.

\*\*\*

## SERVIZI DI TRASPORTO



*I costi minimi determinati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti costituiscono, nel disegno del legislatore, un limite al di sotto del quale potrebbero venire compromessi i livelli di sicurezza nella circolazione stradale, in virtù di uno sfruttamento eccessivo delle risorse umane e materiali da parte delle imprese di trasporto. Sebbene sia evidente che la sicurezza stradale trovi più diretta tutela nelle disposizioni in materia di circolazione e nelle relative sanzioni, non appare irragionevole né arbitrario che il legislatore persegua tale obiettivo anche con strumenti indiretti, attraverso un sistema tariffario che eviti un'attività d'impresa che potrebbe portare all'adozione di comportamenti poco compatibili con la sicurezza stradale. La disciplina introdotta dall'art. 83-bis del d. l. n. 112 del 2008, inoltre, prevedendo solo corrispettivi minimi basati su costi incompressibili ed essenziali, lascia alle parti una maggiore autonomia negoziale rispetto alle tariffe a forcella, con limitazioni all'iniziativa economica privata che appaiono ragionevoli e proporzionate e compatibili con i principi costituzionali. È pertanto infondata la questione di legittimità costituzionale dell'art. 83-bis, commi 1, 2, 3, 6, 7, 8, 10 e 11, del d. l. 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, in l. 6 agosto 2008, n. 133, nella parte in cui introduce una tariffa minima per i trasporti nazionali di merci su strada per conto terzi, in riferimento agli artt. 3 e 41 cost.*

**C. cost. 2 marzo 2018 n. 47;** pres. Lattanzi, est. Amato; *Ondulati Giusti s.p.a.* (avv. V. Fidolini, C. Calassi, A. Senesi) c. *Fallimento G.F.M. Trasporti s.r.l.* (avv. S. Andreini); *supra*, 119, con nota di B. BALDONI.

\*\*\*



*Il termine annuale di prescrizione dei diritti nascenti dal contratto di trasporto, previsto dall'art. 2951 c. c., trova applicazione anche quando le varie prestazioni siano rese in esecuzione di un unico contratto (misto) di appalto di servizi di trasporto, dovendosi in tale ipotesi far riferimento alla normativa in tema di trasporto per individuare quelle norme che, come la durata della prescrizione, sono intimamente collegate alla concreta tipologia della prestazione.*



**Trib. Roma 7 gennaio 2019;** g.u. Carlomagno; *Trasporti Roma RX s.r.l.* (avv. P. Mazzotta) c. *Team Service soc. coop. r.l.* (avv. L. Casale e L. Cucculelli); in *Dir. mar.* 2019, 817, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO.

\* \* \*

*L'art. 63 del c. contratti pubblici non si applica ai servizi di trasporto marittimo, sia in ragione del combinato disposto degli art. 118 e 122 del medesimo codice, sia perché costituisce normativa anteriore e generale rispetto all'art. 47, comma 11-bis, del d.l. n. 50/2017 (il c.d. correttivo), che fa espresso riferimento a una clausola — l'art. 2, comma 1, lett. e), del decreto Ministro dei trasporti e della navigazione n. 138T del 31 ottobre 2000 — che affida in concessione a Ferrovie dello Stato s.p.a. «il collegamento ferroviario via mare tra la penisola e, rispettivamente, la Sicilia e la Sardegna».*



**TAR Lazio, sez. III, 24 febbraio 2020 n. 2363;** pres. Daniele, est. Sinatra; *Liberty Lines s.p.a.* c. *Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Blufferies s.r.l.*

\* \* \*

*Alla luce del principio di libertà tariffaria dei vettori aerei e considerata l'assenza di una normativa che determini specifiche misure minime del bagaglio a mano, occorre verificare che i limiti di dimensioni e peso imposti dal vettore per il trasporto del bagaglio incluso nel corrispettivo del passaggio non siano irragionevoli e che dal prezzo finale non vengano esclusi supplementi inevitabili e prevedibili. Pertanto, il vettore che escluda dalla tariffa base l'imbarco del «bagaglio a mano grande», in precedenza ricompreso, non viola il reg. (CE) n. 1008/2008 in quanto al passeggero non è impedito il trasporto dei propri effetti personali (che possono essere contenuti anche in un bagaglio più piccolo) ed in quanto il «bagaglio a mano grande» non è elemento indispensabile del viaggio bensì oggetto a cui il passeggero può rinunciare a fronte di una riduzione del prezzo.*



**TAR Lazio-Roma, sez. I, 29 ottobre 2018 n. 12455;** pres. Amodio, est. Correale; *Wizz Air Hungary Airlines ltd.* (avv. L. Pierallini, L. Sperati, S. Gambuto, M. Marchegiani) c. *Autorità garante della concorrenza e del mercato;* *supra*, 225, con nota di F. MANCINI.

\* \* \*

*Alla luce del principio di libertà tariffaria dei vettori aerei e considerata l'assenza di una normativa che determini specifiche misure minime del bagaglio a mano, occorre verificare che i limiti di dimensioni e peso imposti dal vettore per il trasporto del bagaglio*



*incluso nel corrispettivo del passaggio non siano irragionevoli e che dal prezzo finale non vengano esclusi supplementi inevitabili e prevedibili. Pertanto, il vettore che escluda dalla tariffa base l'imbarco del «bagaglio a mano grande», in precedenza ricompreso, non viola il reg. (CE) n. 1008/2008 in quanto al passeggero non è impedito il trasporto dei propri effetti personali (che possono essere contenuti anche in un bagaglio più piccolo) ed in quanto il «bagaglio a mano grande» non è elemento indispensabile del viaggio bensì oggetto a cui il passeggero può rinunciare a fronte di una riduzione del prezzo.*

**TAR Lazio-Roma, sez. I, 29 ottobre 2018 n. 12456;** pres. Amodio, est. Correale; *Ryanair Designated Activity Company* (avv. C. Tesauro, M. Castioni, A. R. Cassano, G. Mazzei) c. *Autorità garante della concorrenza e del mercato*; *supra*, 225, con nota di F. MANCINI.

\* \* \*

*Ai sensi del reg. (CE) n. 1008/2008 e della sentenza della Corte di giustizia UE che è intervenuta ad interpretarlo, il bagaglio non consegnato, essendo un elemento indispensabile del trasporto aereo di persone non può, a differenza del bagaglio consegnato, essere sottoposto a supplemento di prezzo. Pertanto la clausola contrattuale che introduca un supplemento di prezzo per il trasporto del bagaglio a mano di peso e dimensioni ridotti, destinato ad essere collocato nei vani dell'aereo a tale fine predisposti, è in contrasto con la predetta disciplina e deve essere dichiarata nulla in quanto, limitando i diritti che vengono al passeggero riconosciuti dall'art. 97 della legge sulla navigazione aerea, genera un grave squilibrio delle prestazioni contrattuali in danno del consumatore.*

**Juzgado de lo Mercantil n. 13 de Madrid 24 ottobre 2019 n. 373;** Est. Córdoba Ardao; *A.F.O. c. Ryanair Ltd.*; *supra*, 225, con nota di F. MANCINI.

\* \* \*

*Nelle gare pubbliche, e relativamente a quanto attiene alla valutazione delle offerte, il punteggio numerico espresso sui singoli oggetti di valutazione opera alla stregua di una sufficiente motivazione quando l'apparato delle voci e sottovoci fornito dalla disciplina della procedura, con i relativi punteggi: è sufficientemente chiaro, analitico e articolato, così da delimitare adeguatamente il giudizio della commissione e da rendere comprensibile l'iter logico seguito in concreto nel valutare i singoli progetti in applicazione di puntuali criteri predeterminati.*

*Nelle gare pubbliche, il giudizio di anomalia dell'offerta ha natura globale e sintetica e deve risultare da un'analisi di carattere tecnico delle singole componenti di cui l'offerta si compone, al fine di valutare se l'anomalia delle diverse componenti si traduca in*



*un'offerta complessivamente inaffidabile. Detto giudizio costituisce espressione di un potere tecnico-discrezionale della P.A., insindacabile in sede giurisdizionale, salvo che nelle ipotesi di manifesta e macroscopica erroneità o irragionevolezza dell'operato della commissione di gara.*

**Cons. St., sez. V, 8 marzo 2018 n. 1495;** pres. Saltelu, est. Giovagnoli; *Regione Friuli Venezia Giulia* (avv. S. Zunarelli, E. Volpe, B. Croppo e D. Luri) c. *Busitalia — Sita Nord s.r.l.* (avv. V. Domenichelli, A. Bianchi e G. Pravisani) e nei confronti di *Tpl Fvg s.c.a.r.l.* (avv. A. Catricalà, A. Biagini, G. Campeis e F. Ciliberti); in *Dir. mar.* 2020, 154, con nota di A. PAIRE.

\*\*\*

## SOCCORSO E RECUPERO

*La nozione di pericolo, ai sensi e per gli effetti di cui alla Convenzione di Londra del 1989, implica, non la certezza, ma la ragionevole probabilità che da una circostanza o da un complesso di circostanze possa derivare un grave danno, non essendo necessario che l'evento dannoso sia certo.*

*Si trova in situazione di pericolo uno yacht che si trovi in zona portuale interessata da traffico intenso, nel quale si sia verificata l'apertura di una via d'acqua con allagamento del locale macchine, al quale hanno fatto seguito la messa fuori uso del motore di dritta ed il surriscaldamento dell'asse portaelica.*

*Per un'operazione di soccorso ad un'imbarcazione alla deriva in zona portuale, del valore di circa euro 17.000.000, con dieci persone a bordo, senza rischi per l'ambiente, durata circa 3 ore e 15 minuti, condotta con prontezza ed efficienza e conclusa con successo, va liquidato un compenso di euro 850.000, pari al 5% del valore dei beni salvati.*

**App. Genova 17 dicembre 2018;** pres. Sanna, rel. Ntuk; *Rimorchiatori riuniti Porto di Genova s.r.l.* (avv. G. Berlingieri, F. Cassola, A. Berlingieri) c. *Maritime solutions ltd.* (avv. F. Siccardi, P. Dagnino e R. Genisio); in *Dir. mar.* 2019, 808, con nota di M.P. RIZZO.

\*\*\*

## TRASPORTO DI COSE

*Non è fondata, in riferimento all'art. 77, secondo comma, Cost., la questione di legittimità costituzionale dell'art. 1-bis, comma 2, lettera e), del d.l. 6 luglio 2010, n. 103, convertito, con modificazioni, nella l. 4 agosto 2010, n. 127, nella parte in cui inserisce*



*l'art. 7-ter del d.lg. 21 novembre 2005, n. 286, che prevede, nel settore del trasporto di merci su strada per conto di terzi, l'azione diretta del sub-vettore per il pagamento del corrispettivo nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto, poiché la norma introdotta in sede di conversione incide sulla medesima materia del trasporto e mira comunque a risolvere una situazione di crisi, in termini non eterogenei, sul piano materiale e funzionale, rispetto alla disciplina contenuta nel decreto legge convertito.*

**C. cost. 29 ottobre 2019 n. 226;** pres. Lattanzi, rel. Zanon; *Danone s.p.a.* (avv. F. Laudadio, N. Scopsi) e *Comby Service s.r.l. in liquidazione e concordato preventivo* (avv. M. Terenzi) c. *Presidente del Consiglio dei Ministri* (avv. St. M.L.Guida); *supra*, 133, con nota di G. BENELLI.

\* \* \*



*La lettera di vettura contemplata dall'art. 1684, co. 1, c.c. è il documento che il mittente è obbligato a sottoscrivere e rilasciare su richiesta del vettore e che fissa le modalità esecutive dell'obbligazione di trasporto in virtù dell'espresso rinvio disposto dall'art. 1683 c.c. Tale documento non è il contratto di trasporto, pur potendo assumere la rilevanza di serio e grave elemento probatorio della esistenza dell'accordo consensuale ossia dell'atto negoziale presupposto.*

**Cass., sez. VI, 9 agosto 2018 n. 20703;** pres. Amendola, rel. Olivieri; *Cometa s.r.l.* (avv. M. De Bonis) c. *Ericsson Telecomunicazioni s.p.a.* (avv. L. Scognamiglio e B. Biscotto); *supra*, 159, con nota di M. MIATTO.

\* \* \*



*In base all'art. 45 della Convenzione di Montreal del 1999, il vettore contrattuale ed il vettore di fatto rispondono sia unitamente che disgiuntamente per la perdita della merce.*

*Il termine di decadenza di cui all'art. 31 della Convenzione di Montreal del 1999 non si applica alle ipotesi di perdita parziale della merce.*

*L'operatore di handling deve essere considerato preposto del vettore ai fini dell'art.30.1 della Convenzione di Montreal del 1999.*

*Salvo il caso di dichiarazione di interesse speciale alla riconsegna, il limite risarcitorio del vettore aereo di cui all'art. 22 della Convenzione di Montreal del 1999 è sostanzialmente invalicabile, indipendentemente dalle circostanze dalle quali sorge l'obbligazione risarcitoria, con la sola esclusione del fatto doloso o intenzionale del vettore.*

*In base all'art. 30.3 della Convenzione di Montreal del 1999, in caso di condotta intenzionale o temeraria del preposto del vettore, è dovuto il risarcimento integrale del*

danno, purché tale danno si sia verificato allorché la merce si trovava nella piena disponibilità di tale preposto.

**Trib. Roma 18 ottobre 2018;** g.u. Basile; *Ri. Group s.a.* (avv. M. Lopez de Gonzalo, M. Lenti e A. Carlevaro) c. *Société Air France s.a.* (avv. M. Corain), *Compagnia Aerea Italiana s.p.a.*, già *Alitalia s.p.a.* (avv. V. Zannella), *Alha Airport Mxp s.p.a.*, già *Alha Airport s.p.a.* (avv. M. Ghelardi, G. Paterna e F. d'Orsi), *Travis Group s.r.l.* (avv. F. Scozza), *Generali Italia s.p.a.*, già *Ina Assitalia s.p.a.* (avv. E. Fogliani), *Novae Syndicates Lid* (avv. G. Romano Cesareo), *Assicuratori dei Lloyd's* (avv. G. Gazzola e A. Giovannetti); in *Dir. mar.* 2020, 192, con nota di A. MONTESANO.

\* \* \*

*Nella vendita con spedizione disciplinata dall'art. 1510, comma secondo, c.c., il contratto di trasporto concluso tra venditore-mittente e vettore, pur essendo collegato da un nesso di strumentalità con il contratto di compravendita concluso tra venditore-mittente ed acquirente-destinatario, conserva la sua autonomia ed è, pertanto, soggetto alla disciplina dettata dagli art. 1683 ss. c.c., con la conseguenza che il venditore mittente, anche dopo la rimessione delle cose al vettore, conserva la titolarità dei diritti nascenti dal contratto di trasporto, ivi compreso quello al risarcimento del danno da inadempimento, fino al momento in cui, arrivate le merci a destinazione (o scaduto il termine entro il quale esse sarebbero dovute arrivare), il destinatario non ne richieda la riconsegna al vettore, ai sensi dell'art. 1689, primo comma, c.c.*



*Con riferimento alla Convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956, relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (C.M.R.), l'art. 13 di questa attribuisce, al pari dell'art. 1689 c.c., la titolarità del diritto all'indennizzo in ragione dell'incidenza del pregiudizio conseguente alla perdita ovvero al deterioramento delle cose trasportate. Ne consegue che la legittimazione del destinatario a pretendere il suddetto indennizzo sussiste, ai sensi dell'art. 1689 c.c., solo dal momento in cui, arrivate le cose a destinazione o scaduto il termine in cui sarebbero dovute arrivare, lo stesso ne abbia richiesto la riconsegna al vettore. In assenza di tale richiesta, la legittimazione all'azione di risarcimento del danno contro il vettore permane in capo al mittente.*

**Cass., sez. III, 28 novembre 2019 n. 31070;** pres. Vivaldi, rel. Cirillo; *Wiener Stadtische Versicherung AG* (avv. D. Milito Pagliara, A. M. Pesce) c. *DHL Express Bulgaria Food* (avv. A. Terranova, F. A. Bruno, M. Lenti).

\* \* \*



*Ai fini dell'applicabilità dell'articolo 1693 c.c., qualora un evento delittuoso possa ritenersi astrattamente prevedibile, il vettore deve comunque intendersi esonerato da responsabilità ravvisandosi la fattispecie del caso fortuito nell'ipotesi in cui dimostri di avere comunque predisposto un adeguato servizio di monitoraggio e prevenzione, a propria volta evidentemente parametrato in riferimento alla tipologia di evento astrattamente rientrante nell'area della prevedibilità.*

**App. Roma, 7 novembre 2018 n. 7112;** pres. Norelli, rel. Mari; *British American Tobacco (Germany) gmbh* (avv. M. Pagliara Dringa e A. Pesce) c. *Trenitalia s.p.a.* (avv. E. Fogliani e F. Siccardi); in *Dir. mar.* 2020, 171, con nota di L. PARI.

\* \* \*



*Il vettore marittimo è responsabile per la perdita di imbarcazioni trasportate in coperta quando risulti che il rizzaggio non era adeguato ad una traversata atlantica in inverno e che altre imbarcazioni trasportate in coperta nello stesso viaggio non hanno sofferto danni.*

*Non può essere invocato un pericolo eccettuato per la perdita di imbarcazioni trasportate in coperta in una traversata atlantica, quando le avverse condizioni marine non sono inusuali e quando altre imbarcazioni trasportate in coperta non abbiano sofferto danni così da far ritenere che la perdita delle imbarcazioni avrebbe potuto essere evitata con un corretto rizzaggio.*

*Nel valutare la sussistenza del requisito della consapevolezza del probabile verificarsi del danno, che unitamente al temerarietà del comportamento integra i presupposti di cui all'art. 5.e) delle Hague-Visby Rules per il venir meno del diritto del vettore ad avvalersi della limitazione del risarcimento di cui all'art. 5.a), un elemento da considerare è quello dell'interesse, nel senso che se il difetto del rizzaggio fosse tale da determinare un consistente risparmio di tempo o di costi tale consapevolezza si potrebbe presumere, mentre l'interesse del vettore ad evitare il rischio di perdita di un carico di grande valore fa propendere per l'esclusione di tale consapevolezza.*

**App. Genova 12 novembre 2018;** pres. e rel. Sanna; *Allianz s.p.a.* (avv. M. Ghelardi e G. Patema) c. *Hugo Trumpy s.r.l.* (avv. M. Dardani); in *Dir. mar.* 2020, 173, con nota di L. RAVERA.

\* \* \*



*Il vettore marittimo di merci non è responsabile della morte per disidratazione di piante vive (nella specie palme) oggetto del contratto di trasporto, dal momento che il caricatore non aveva fornito alcuna particolare istruzione in relazioni a tali piante ed alcun profilo di colpevolezza poteva essere imputato al vettore.*

*La colpa del caricatore nella scelta dell'imballaggio delle merci trasportate rappresenta un caso di esonero della responsabilità del vettore marittimo sia ai sensi della Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924 per l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico nella sua versione originale, sia ai sensi della versione emendata e dell'art. d della l. 5422-16 o del codice dei trasporti.*

**Cass. fr., ch. comm., 16 gennaio 2019 n. 17-17.314; Sté Palm Ter c. Sté CMA CGM;** in *D.M.F.* 4/2019, 339, con nota di MONTAS.

\* \* \*

*Ha errato la corte d'appello, violando l'art. 4 § 2 lett. n) della Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924 per l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico che esonera il vettore dalla responsabilità per perdita ed avaria della merce in caso di difetto di imballaggio, nello stabilire che la merce era stata caricata sopra coperta in violazione degli obblighi che gravano sul vettore marittimo senza accertare se l'imballaggio sarebbe stato idoneo al trasporto nella stiva.*



**Cass. fr., ch. comm., 6 marzo 2019 n. 17-24851; Sté Knappe c. Sté Mediterranean Shipping Compagny;** in *D.M.F.* 4/2019, 335, con nota di PIETTE.

\* \* \*

*La clausola in polizza di carico che, in relazione ad un trasporto di merce in coperta, al quale non si applicano le Hague-Visby Rules, prevede l'esonero del vettore per perdite e danni «howsoever arising», opera anche in relazione a perdite o danni causati da innavigabilità della nave o da negligenza del vettore.*



*Aprile s.p.a., Globtainer logistique s.a.r.l., Algerian Qatari steel s.p.a., Danieli & c. Officine meccaniche s.p.a., Aig Europe ltd., Assicurazioni Generali s.p.a., L'Algerienne des assurances v. Elin maritime ltd.;* giudice Hofmeyr; **Queen's bench division - Commercial court 18 aprile 2019** in *Dir. mar.* 2019, 842, con nota di MAR. MAR.

\* \* \*

*Al trasporto intermodale non sono applicabili le convenzioni internazionali in materia di trasporto marittimo ed esso è quindi regolato dalle norme del codice civile.*

*Costituiscono indizi indicativi, ma non necessari, ai fini della distinzione tra contratto di trasporto e contratto di spedizione, il comportamento complessivo delle parti,*




*anche successivo alla conclusione del contratto, la presenza di un compenso forfettario, l'emissione di una polizza di carico.*

**Trib. Milano 27 marzo 2019**; g.u. Palo; *Casa Oilio Sperlonga s.p.a.* (avv. G. Fevola e R. Garofalo) c. *Schenker italiana s.p.a.* (avv. S. Di Bella e C. Senna), *TLL s.r.l.* (avv. L. Maione) e *Unipolsai Assicurazioni s.p.a.* (avv. V. Gatti e M. Cogni); in *Dir. mar.* 2019, 820, con nota di F. LANDOLINA.

\* \* \*


## TRASPORTO DI PERSONE



*La nozione di «vettore aereo operativo» di cui all'art. 2. b) del reg. (CE) n. 261/2004 deve essere interpretata nel senso che non ricomprende il vettore aereo il quale dia in noleggio ad altro vettore aereo l'aeromobile unitamente all'equipaggio nell'ambito di un contratto di wet lease, senza assumere la responsabilità operativa dei voli, compreso il caso in cui la conferma di prenotazione rilasciata ai passeggeri indichi che il volo stesso è effettuato dal primo vettore.*

**C. giust. UE, sez. III, 4 luglio 2018, C-532/17**; pres. Bay Larsen, rel. Malenovsky; Wolfgang Wirth, Theodor Mulder, Ruth Mulder, Gisela Wirth c. Thomson Airways Ltd.; in *Dir. mar.* 2019, 775, con nota di F. SALERNO.

\* \* \*



*L'art. 5.3 del reg. (CE) n. 261/2004, in combinato disposto con il considerando 14 dello stesso regolamento, deve essere interpretato nel senso che il danneggiamento di uno pneumatico di un aeromobile dovuto ad un oggetto estraneo, quale un residuo, presente sulla pista di un aeroporto, rientra nella nozione di «circostanza eccezionale» ai sensi di tale disposizione. Tuttavia, per essere esonerato dall'obbligo di compensazione pecuniaria ai passeggeri previsto dall'art. 7 del reg. n. 261/2004, il vettore aereo il cui volo abbia subito un ritardo prolungato a causa di una siffatta «circostanza eccezionale» è tenuto a dimostrare di essersi avvalso di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, al fine di evitare che la sostituzione dello pneumatico danneggiato comportasse il suddetto ritardo prolungato del volo in questione.*

**C. giust. UE, sez. III, 4 aprile 2019, C-501/17**; pres. Vilaras, rel. Svaby; Germanwings GmbH c. Pauels; in *Dir. mar.* 2020, 107, con nota di L. PARI.

\* \* \*



*L'art. 5.1.c) e l'art. 7.1 del reg. (CE) n. 261/2004 in tema di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato, in combinato disposto con l'art. 3.5. dello stesso regolamento, devono essere interpretati nel senso che, nel caso di un volo in coincidenza, composto da due voli e oggetto di un'unica prenotazione, con partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro e a destinazione di un aeroporto situato in un paese terzo, passando per l'aeroporto di un altro paese terzo, un passeggero vittima di un ritardo alla destinazione finale di non meno di tre ore a causa del secondo volo, operato, nell'ambito di un accordo di code-sharing, da un vettore aereo stabilito in un paese terzo, può proporre domanda di compensazione pecuniaria in base a detto regolamento nei confronti del vettore aereo comunitario che ha effettuato il primo volo.*



**C. giust. UE, sez. IX, 11 luglio 2019, C-502/18;** pres. Jurimae, rel. Svaby; C.S. ed altri c. Ceske' Aerolinie A.S.; in *Dir. mar.* 2019, 777, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO.

\* \* \*

*Il Regolamento (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, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91, ed in particolare l'Articolo 3(2)(a) di detto regolamento, è da interpretarsi nel senso che ai passeggeri di un volo soggetto a ritardo all'arrivo di 3 ore o più ed in possesso di una prenotazione confermata per tale volo non può essere negata la compensazione per ritardo prevista dal regolamento esclusivamente sulla base che, al momento di presentare la richiesta di compensazione, questi non sono stati in grado di dimostrare la propria presenza al check-in per tale volo, in particolare a mezzo della carta d'imbarco, a meno che sia possibile stabilire che tali passeggeri non siano stati realmente trasportati sul volo in questione, sulla qual cosa spetta alla corte nazionale esprimersi.*



**C. giust. UE 24 ottobre 2019, C-756/18;** pres. Rossi, rel. Malenovsky, avv. gen. Tanchev; MD e LC (avv. J. Pitcher) c. EasyJet Airline Co. Ltd.; *supra*, 147, con nota di R. LOBIANCO.

\* \* \*


*Il vettore contrattuale è responsabile, ai sensi dell'art. 953 c. nav., dello smarrimento o dell'avaria del bagaglio, anche se sia avvalso per lo svolgimento dei servizi di assistenza a terra su un vettore operativo, la cui prestazione non viene resa in esecuzione di un autonomo contratto di deposito, a favore del terzo, concluso dal vettore contrattuale a beneficio del passeggero, ma rientra, come attività accessoria, nella complessiva presta-*



zione che forma oggetto del contratto di trasporto, così che il vettore operativo assuma la qualifica di ausiliario del vettore contrattuale.

**Cass., sez. III, 30 gennaio 2019 n. 2544;** pres. Vivaldi, rel. Gorgoni; *Aeroflot Russian Airlines* (avv. T. Della Marra) c. *E.E. e Alitalia Compagnia aerea italiana s.p.a.*; in *Dir. mar.* 2019, 791, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO.


\* \* \*



*Il trasporto amichevole (o di cortesia), in quanto reso al di fuori di ogni obbligo di prestazione (siccome non inquadrato in alcun contesto negoziale, o comunque genericamente obbligatorio, bensì governato dai principi della responsabilità extracontrattuale), sfugge all'applicazione della Convenzione di Montreal che, ai sensi dell'art. 1, è circoscritta a tutti i casi di trasporto oneroso, nonché ai casi di trasporto gratuito — purché quest'ultimo sia effettuato da un imprenditore attivo nell'ambito dei servizi di trasporto aereo — con la conseguente inapplicabilità del termine di prescrizione biennale fissato dall'art. 35 di detta Convenzione.*

**Cass., sez. III, 13 dicembre 2019 n. 32778;** pres. Spirito, rel. Dell'Utri, p.m. Sgroi; *Vittoria Assicurazioni s.p.a.* (avv. M. Roma, C. F. Galantini) c. *Pusiol G. e altri* (avv. G. Minozzi, F. Tonello) e *Nea Nord Est Aeroservizi s.r.l.*

\* \* \*



*In caso di ritardo nella prestazione di trasporto aereo, le norme internazionali prevedono una presunzione di responsabilità del vettore. Spetta pertanto a quest'ultimo e non al danneggiato dimostrare di avere adottato tutte le misure idonee per evitare il danno, oppure che era impossibile adottarle, con una formulazione molto simile a quella prevista dall'ordinamento interno per qualsivoglia responsabilità contrattuale (spettando infatti al debitore dimostrare che l'inadempimento dedotto dalla controparte è stato determinato da impossibilità della prestazione derivante da causa a lui non imputabile: cfr. art. 1218 c.c.).*

*In relazione al quantum della responsabilità, al passeggero è sempre dovuta la compensazione pecuniaria prevista dal reg. CE 261/04 per il solo fatto del ritardo, senza quindi bisogno di dimostrare alcunché; viceversa, se il danno da ritardo che in concreto viene accertato dal Giudice supera questa entità, allora il passeggero ha diritto ad un ulteriore risarcimento previsto dalla Convenzione di Montreal, da graduare a seconda delle circostanze del caso di specie, il quale comunque non può superare il valore massimo per ogni passeggero pari 4.694 DSP.*

*Il danno risarcibile per la cancellazione del volo, per il negato imbarco, o per il ritardo nell'esecuzione della prestazione di trasporto aereo ben può essere anche di natura*

*non patrimoniale pur derivando da contratto e considerato che in questa particolare ipotesi esso assume la veste del disagio e dello stress che il passeggero deve subire in conseguenza di tali inadempimenti contrattuali. In tale valutazione vanno considerati tutti i disagi che derivano al passeggero che subisce il ritardo di un volo dal fatto di dover attendere, talvolta per un tempo prolungato, in un luogo a lui estraneo, nonché al conseguente e inevitabile stress che da questa attesa può derivare. Inoltre, non è di poco conto il fatto che, dinanzi all'inadempimento del vettore, il passeggero rimasto a terra a causa dell'imbarco ritardato viene a trovarsi in una situazione di particolare debolezza, in ragione non solo della lontananza dal proprio luogo di residenza, ma soprattutto per il fatto che il controllo delle sue decisioni e la programmazione della sua attività (intesa anche quella lavorativa) sono subordinati inevitabilmente alle decisioni che dovrebbero assumere i terzi (tra cui, evidentemente, il vettore). Quindi è pertanto pacifico che l'inadempimento contrattuale conseguente al volo ritardato incide inevitabilmente sulla sfera esistenziale dell'individuo in quanto idonea a impedire le sue elementari attività realizzatrici, e dotate di protezione costituzionale. Sono quindi risarcibili i danni alla sfera esistenziale provocati da tale inadempimento, quali il nervosismo, la tensione e la frustrazione connessi al notevole ritardo accumulato dal volo e alle connesse conseguenze.*

**Trib. Firenze 26 novembre 2019 n. 3568;** g.u. Mazza; B.G. (avv. G. Boni) c. *Vueling Airlines S.A.* (avv. L. Fusco, L. Pierallini e M. Marchegiani).

\* \* \*

*Nel caso di trasporto di persone effettuato senza soluzione di continuità nell'esecuzione negoziale, come accertata in fatto dal giudice di merito, con trasbordo da un'auto-vettura a un'altra, previsto dall'unico contratto con l'unico vettore, quest'ultimo risponde dei danni occorsi al soggetto trasportato nel piazzale in cui il trasferimento stesso risulta essere avvenuto, trattandosi di operazione necessaria al servizio reso e facente parte di questo, secondo la presunzione di responsabilità prevista dall'art. 1681, primo comma, c.c.*



**Cass., sez. VI, 17 dicembre 2019 n. 33449;** pres. Frasca, rel. Porreca; *Sita Sud s.r.l.* (avv. V. Zaccagnino) c. *Anas s.p.a.* (avv. N. Maione), *Pasquariello O.*, *Agenzia del Demanio*, *Fal s.r.l.*, *Spinillo G.*

\* \* \*

*L'accertamento del danno non patrimoniale rivendicato nel quadro di un'azione di classe promossa ai sensi dell'art. 104-bis c. cons., oltre alla allegazione ed alla prova del ricorso degli ordinari requisiti (rilevanza costituzionale degli interessi lesi, gravità della*



*lesione, non futilità dei danni), richiede altresì la specifica allegazione e prova dei profili concreti dei pregiudizi lamentati, capaci di valorizzarne i tratti condivisi da tutti i membri della classe, non personalizzabili in relazione a singoli danneggiati, bensì accomunati da caratteristiche tali da giustificarne, tanto l'apprezzamento seriale, quanto la gestione processuale congiuntamente rivendicata.*

*Il termine di prescrizione in materia di trasporto di cui all'art. 2915 c.c. si applica anche al mancato adempimento, da parte del vettore ferroviario, degli obblighi accessori di protezione, assistenza o informazione degli utenti.*

*Il concorso di azione contrattuale ed extracontrattuale richiede che lo stesso fatto che costituisce violazione dei diritti derivanti dal contratto valga anche a costituire lesione di diritti della persona offesa rilevanti sul piano aquiliano, indipendentemente dal contratto e non può quindi trovare applicazione per i danni subiti dagli utenti del trasporto ferroviario per ritardi e disservizi che, al di fuori dell'inadempimento della prestazione contrattuale, non determinano una lesione di diritti della persona oggetto di tutela aquiliana.*

*Né il termine di prescrizione di cui all'art. 2951 c.c. né l'effetto interruttivo della prescrizione che l'art. 104-bis c. cons. attribuisce al deposito della domanda di adesione del singolo utente all'azione di classe, sono in contrasto con il principio di effettività della tutela ricavabile dal diritto dell'Unione europea.*

**Cass., sez. III, 31 maggio 2019 n. 14886;** pres. Armano, rel. Dell'Utri; *Trenord s.r.l.* (avv. E. Cardi e M. Cardi) c. *Associazione Altroconsumo* (avv. P. Martinello e G. Scorza), *Codacons* (avv. M. Mirengi e M. Donzelli) e *Associazione Codici*; in *Dir. mar.* 2019, 793, con nota di M. MUNARI.

\*\*\*

## TRIBUTI E DOGANA

*In tema di Iva sul corrispettivo del servizio di trasporto aereo, i diritti di imbarco vanno inclusi nella relativa base imponibile, atteso che, indipendentemente dalla portata retroattiva dell'art. 39-bis del d.l. 1 ottobre 2007 n. 159, convertito, con modificazioni, dalla l. 29 novembre 2007 n. 222, il loro costo, necessariamente sostenuto dalle compagnie per la prestazione di quel servizio, e dalle stesse addebitato, in via di rivalsa, ai passeggeri, va ad integrare il prezzo del biglietto dai medesimi pagato.*

**Cass., sez. V, 19 dicembre 2019 n. 34064;** pres. Bruschetta, rel. Chiesi; *Alitalia* (avv. G. Puoti) c. *Agenzia delle entrate*.

\*\*\*



*Sulla base di quanto chiarito dalla Corte di giustizia dell'UE con la sentenza 4 ottobre 2017, C-273/16, Agenzia delle entrate contro Inc. in sede di rinvio pregiudiziale sollevato dalla Cassazione, in conformità al combinato disposto degli art. 144 e 86, par. 1, lett. b), della dir. n. 2006/112/CE, l'art. 9, comma 1, n. 2 (anche nell'assetto anteriore alle modifiche introdotte dall'art. 12, comma 1, della l. n. 115 del 2015) e l'art. 69, comma 1, del d.P.R. n. 633 del 1972, devono essere interpretati nel senso che i servizi accessori alle piccole spedizioni di carattere non commerciale o di valore trascurabile, non sono imponibili, ancorché non assoggettati all'Iva in dogana, poiché, in difetto, sarebbe vanificato il regime di non imponibilità.*



**Cass., sez. V, 11 febbraio 2020 n. 3234;** pres. Virgilio, rel. Grasso, p.m. De Augustinis; *Federal Express Europe Inc. Filiale italiana* (avv. A. Russo) c. *Agenzia delle entrate*.

\* \* \*

*La TARSU è una tassa, ossia un tributo che il singolo soggetto è tenuto a versare in relazione ad una utilità che egli trae dallo svolgimento di un'attività svolta da un ente pubblico ed il relativo potere impositivo spetta quindi al soggetto che espleta il servizio. All'interno dei Porti senza istituzione dell'Autorità di sistema portuale, la natura demaniale del bene non costituisce elemento idoneo ad escludere il potere impositivo dell'Ente comunale.*



*La stipulazione di un contratto di ormeggio (equiparabile ad un contratto di locazione) non è circostanza idonea a sottrarre al locatore la detenzione dell'area concessa in uso al diportista ed a trasferire in capo a quest'ultimo l'obbligo tributario relativo al pagamento della TARSU.*

**Cass., sez. V, 16 febbraio 2018 n. 3798;** pres. Schirò, rel. Fasano, p.m. Vitiello; *Marina di Nettuno Circolo nautico s.p.a.* (avv. E. Benedetti e A. Biaggi) c. *Comune di Nettuno* (avv. P. Di Benedetto e G. Montella); in *Dir. mar.* 2020, 116, con nota di S. ARIATTI.

\* \* \*

*L'art. 3, comma 13, d.l. n. 90 del 1990, come convertito nella l. n. 165 del 1990, nello statuire che devono essere considerati compresi nel novero dei servizi prestati nei porti, aeroporti, autoporti e negli scali ferroviari di confine riflettenti direttamente il funzionamento e la manutenzione degli impianti, ovvero i movimenti dei mezzi di trasporto, di cui all'art. 9, comma 1 n. 6, d.P.R. n. 633 del 1972, e, perciò, non imponibili ai fini Irpeg e IVA, i servizi inerenti al «rifacimento, completamento, ampliamento, ammodernamento, ristrutturazione e riqualificazione degli impianti già esistenti, pur se tali opere*



vengano dislocate, all'interno dei predetti luoghi, in sede diversa dalla precedente», correla la sancita non imponibilità di tale ultima peculiare categoria di servizi, non già al fatto che questi vengano posti in essere nei luoghi come sopra determinati, ma al dato che essi risultino, comunque, finalizzati alla realizzazione all'interno di porti, aeroporti, autoporti e scali ferroviari di confine di taluno dei lavori previsti dalla norma.

I servizi di ampliamento e di ammodernamento di impianti portuali comprendono non solo l'attività di esecuzione, ma anche l'attività di progettazione, ivi compresi i saggi e i sondaggi alla stessa indefettibilmente correlati (tra le quali si ravvisa una strumentalità talmente stretta e univoca da rendere irrilevante il luogo in cui la seconda si svolge, sebbene tale luogo, inevitabilmente, coincide con quello in cui sorge il porto, in conformità al preciso dettato dell'art. 3, comma 3, d.l. n. 90 del 1990), e ciò deriva, in altri termini, precipuamente dall'applicazione del primo e fondamentale criterio di interpretazione delle norme giuridiche, ossia dall'interpretazione letterale prescritta dall'art. 12, comma 1, disp. prel., all'art. 3, comma 13, d.l. n. 90 del 1990.

**Cass., sez. V, 5 dicembre 2019 n. 31770;** pres. Virgilio, rel. Leuzzi, p.m. Sorrentino; *Naval Service s.r.l.* (avv. G. Porcelli) c. *Agenzia delle entrate*.

\* \* \*



In materia d'imposte sui redditi, essendo venuta meno, con l'abrogazione dell'imposta sulla ricchezza mobile, l'esenzione prevista dall'art. 24, comma 2, del r.d.l. n. 1918 del 1937, l'indennità per inabilità temporanea assoluta al lavoro corrisposta alla gente di mare dall'ente previdenziale è soggetta a tassazione, poiché la stessa è strettamente ed indissolubilmente collegata al rapporto di lavoro e, come tale, necessariamente sussumibile nella fattispecie di cui all'art. 6, comma 2, del d.P.R. n. 917 del 1986.

**Cass., sez. V, 27 dicembre 2019 n. 34498;** pres. Locatelli, rel. Pandolfi; *Agenzia delle entrate* c. *La Croix Pietro Paolo* (avv. M. Paone).

\* \* \*



In materia di ICI, l'orientamento consolidato secondo cui, ai fini del classamento di un immobile nella categoria E, come previsto dall'art. 2, comma 40, del d.l. n. 262 n. 2006, conv. in l. n. 286 del 2006, è necessario che lo stesso presenti caratteristiche tipologico-funzionali tali da renderlo estraneo ad ogni uso commerciale o industriale (con la conseguenza che le aree portuali non sono classificabili in detta categoria se in concreto destinate a tali finalità), non viene meno per effetto dell'art. 1, comma 578, della l. 205/17 (norma contenuta nella legge previsionale 2018, e fatta oggetto di istruzioni applicative con Circolare AE n.16/E del 2 luglio 2019) secondo cui le banchine, le aree portuali

scoperte ed i relativi depositi strettamente funzionali (in base all'autorizzazione rilasciata dall'autorità portuale) alle operazioni ed ai servizi portuali non doganali «costituiscono immobili a destinazione particolare, da censire in catasto nella categoria E/1, anche se affidati in concessione a privati». Si tratta, infatti, di disposizione espressamente valevole (a conferma della legittimità del diverso regime precedentemente operante) solo per il futuro e, segnatamente, a far data dal 1° gennaio 2020; così come solo da questa stessa data prendono effetto le procedure eventualmente intraprese dagli interessati per ottenere l'aggiornamento e la revisione di rendita delle diverse categorie catastali precedentemente attribuite ai beni in questione (art. 1, comma 579, l. 205/17).

**Cass., sez. V, 30 dicembre 2019 n. 34664;** pres. De Masi, rel. Stalla; Agenzia delle entrate c. Autorità portuale di Trieste, Trieste Marine Terminal s.p.a. (avv. M. Maresca).

\* \* \*

*L'art. 10, comma 1, n. 14), d.P.R. n. 633/1972, che riconosce una esenzione dal pagamento dell'Iva in caso di prestazione del servizio di trasporto pubblico di persone, rimanendo anche alla definizione civilistica di trasporto cui all'art. 1678 c.c., deve essere interpretato restrittivamente, non potendo quindi operarsi una interpretazione che vada a includere anche i contratti di trasporto che offrono un servizio che, andando al di là del mero trasferimento di persone da un luogo ad un altro dietro corrispettivo di persone, è invece riconducibile ad un servizio turistico ed esso strumentale. Dalla giurisprudenza della corte unionale si evince, infatti, che, quando si è in presenza di una pluralità di prestazioni, occorre tenere conto della complessiva attività economica svolta e, in particolare, la specifica finalità perseguita e l'interesse economico sottostante, sicché, proprio in relazione alla suddetta finalità, una prestazione è da considerarsi accessoria quando non costituisce il fine ultimo perseguito, ma il mezzo per il raggiungimento della effettiva finalità economica perseguita.*



**Cass., sez. V, 14 gennaio 2020 n. 419;** pres. Manzon, rel. Triscari, p.m. Mastrobardino; Vega Navigazioni s.r.l. (avv. R. Cordeiro Guerra) c. Agenzia delle entrate.

\* \* \*

*In tema di ICI, ai fini del classamento di un immobile nella categoria E, come previsto dall'art. 2, comma 40, del d.l. n. 262 n. 2006, conv. dalla l. n. 286 del 2006, è necessario che lo stesso presenti caratteristiche tipologico-funzionali tali da renderlo estraneo ad ogni uso commerciale o industriale, con la conseguenza che le aree portuali non sono classificabili in detta categoria se in concreto destinate a tali finalità e, di conseguenza, non vi rientra l'immobile, allocato all'interno dell'area portuale, adibito al ricovero e alla custodia di materiale destinato all'imbarco e allo sbarco.*



**Cass., sez. V, 15 gennaio 2020 n. 597;** pres. Chindemi, rel. Botta; *Agenzia delle Entrate c. Savona Terminals s.p.a.* (avv. F. Sciuto, V. Stucci).

\* \* \*



*In tema di ICI, ai fini del classamento di un immobile nella categoria E, come previsto dall'art. 2, comma 40, del d.l. n. 262 n. 2006, convertito dalla l. n. 286 del 2006, è necessario che lo stesso presenti caratteristiche tipologico-funzionali tali da renderlo estraneo ad ogni uso commerciale o industriale, con la conseguenza che le aree portuali non sono classificabili in detta categoria se in concreto destinate a tali finalità e, di conseguenza, non vi rientra l'immobile, allocato all'interno dell'area portuale, adibito al ricovero e alla custodia di materiale destinato all'imbarco e allo sbarco.*

**Cass., sez. V, 15 gennaio 2020 n. 598;** pres. Chindemi, rel. Botta; *Agenzia delle entrate c. Savona Terminals s.p.a.* (avv. F. Sciuto, V. Stucci).

\* \* \*



*In tema di ICI, ai fini del classamento di un immobile nella categoria E, come previsto dall'art. 2, comma 40, del d.l. n. 262 n. 2006, conv. dalla l. n. 286 del 2006, è necessario che lo stesso presenti caratteristiche tipologico-funzionali tali da renderlo estraneo ad ogni uso commerciale o industriale, con la conseguenza che le aree portuali non sono classificabili in detta categoria se in concreto destinate a tali finalità e, di conseguenza, non vi rientra l'immobile, allocato all'interno dell'area portuale, adibito al ricovero e alla custodia di materiale destinato all'imbarco e allo sbarco.*

**Cass., sez. V, 15 gennaio 2020 n. 599;** pres. Chindemi, rel. Botta; *Agenzia delle entrate c. Savona Terminals s.p.a.* (avv. F. Sciuto, V. Stucci).

\* \* \*



*In tema di ICI, sono assoggettate al pagamento dell'imposta, in quanto non classificabili in categoria E, le aree c.d. scoperte che risultino indispensabili al concessionario del bene demaniale per lo svolgimento della sua attività commerciale, atteso che il presupposto dell'imposizione è che ogni area sia suscettibile di costituire un'autonoma unità immobiliare, potenzialmente produttiva di reddito; pertanto, per quanto riguarda il classamento, ai sensi dell'art. 2, comma 40, del d.l. n. 262 del 2006, convertito, con modificazioni, nella legge n. 286 del 2006, non rientrano nelle unità immobiliari censite nelle categorie catastali E/1, E/2, E/3, E/4, E/5, E/6 ed E/9 gli immobili o porzioni di immobili destinati ad uso commerciale, industriale, ad ufficio privato ovvero ad usi diver-*



si, qualora gli stessi presentino autonomia funzionale e reddituale, e, cioè, alla luce del combinato disposto degli art. 5 del r.d.l. n. 652 del 1939 e 40 del d.P.R. n. 1142 del 1949, immobili per se stessi utili o atti a produrre un reddito proprio, anche se utilizzati per le finalità istituzionali dell'ente titolare.

Lo jus superveniens costituito dalla l. n. 205 del 2017, art. 1, comma 578, (Legge di Bilancio 2018), che stabilisce che le banchine e le aree scoperte dei porti nonché i depositi ivi ubicati strettamente funzionali alle suddette operazioni e servizi portuali, costituiscono immobili a destinazione particolare, da censire in catasto nella categoria E/1, anche se affidati in concessione a privati, rappresenta una disciplina innovativa espressamente destinata ad operare (a decorrere dal 1 gennaio 2020) per il futuro.

**Cass., sez. V, 22 gennaio 2020 n. 1322;** pres. Stalla, rel. Caprioli; Agenzia delle entrate c. *Depositi costieri Savona s.p.a.* (avv. F. Sciuto, V. Stucci).

\* \* \*

*In tema di ICI, sono assoggettate al pagamento dell'imposta in quanto non classificabili in categoria E, le aree c.d. scoperte che risultino indispensabili al concessionario del bene demaniale per lo svolgimento della sua attività, atteso che il presupposto dell'imposizione è che ogni area sia suscettibile di costituire un'autonoma unità immobiliare, potenzialmente produttiva di reddito. È dunque indispensabile, indipendentemente dalla proprietà demaniale dell'area e dal suo utilizzo in regime di concessione pubblica, svolgere una verifica in concreto in relazione alla effettiva destinazione ed all'impiego del bene (criterio di funzione, non di ubicazione).*



**Cass., sez. V, 30 gennaio 2020 n. 2171;** pres. Stalla, rel. Caprioli; Agenzia delle entrate c. *Savona Terminal Auto s.r.l.*

\* \* \*

*La formazione dell'ordine di introito della tassa di ancoraggio è di competenza della Capitaneria di porto ed ha natura di atto impositivo poiché determina il tributo, la sua entità e il soggetto obbligato, definendo la pretesa erariale in termini compiuti e non condizionati. L'Agenzia delle dogane, invece, ha competenze solo esecutive in vista della riscossione della tassa liquidata con il suddetto ordine.*



**Cass., sez. V, 13 febbraio 2020 n. 3577;** pres. Virgilio, rel. Fochi Tinarelli, p.m. Visonà; *TUI Cruises GmbH* (avv. G. Berruti) c. *Agenzia delle dogane e dei monopoli.*

\* \* \*



*In caso di vendita con clausola «franco fabbrica», il cedente ha diritto all'esenzione IVA ove fornisca la prova documentale della effettiva dislocazione della merce nel territorio dello Stato membro di destinazione o di «fatti secondari», da cui desumere la presenza delle merci in un territorio diverso dallo Stato di residenza, ovvero, se la documentazione sia in possesso di terzi non collaboranti e non sia acquisibile da altri soggetti: di aver espressamente concordato, nei contratti stipulati con vettore, spedizioniere e cessionario, l'obbligo di consegna del documento e, a fronte dell'altrui inadempimento, di aver esperito ogni utile iniziativa giudiziaria.*

**Cass., sez. trib., 12 febbraio 2019 n. 4045;** pres. Virgilio, rel. Cataluzzi; *Mercandelli s.r.l.* (avv. A. Fantozzi, E. Belli Contarini e D. Cutarelli) c. *Agenzia delle entrate e del territorio*; in *Dir. mar.* 2020, 119, con nota di A. ROTIOLI.

\* \* \*



*A norma dell'art.201.3 c.d.c., quando una dichiarazione è resa in base a dati che determinano la mancata riscossione, totale o parziale, dei dazi dovuti per legge, le persone che hanno fornito i dati necessari alla stesura della dichiarazione e che erano o avrebbero dovuto essere a conoscenza della erroneità possono essere considerati debitori; inoltre, l'art. 38 del d.P.R. n. 43/1973 vincola all'obbligazione tributaria tutti coloro comunque ingeritisi, sia pure in via meramente fattuale, nell'operazione di importazione.*

*In ipotesi di rappresentanza diretta, delle eventuali inesattezze della dichiarazione risponde il rappresentato, quale dichiarante ex art. 201 c.d.c., mentre ai fini della configurabilità di una responsabilità dello spedizioniere occorre — con onere probatorio a carico dell'Ufficio — che vi sia una autonoma condotta attiva di partecipazione alla irregolare introduzione della merce in dogana e un elemento soggettivo di conoscenza o ragionevole conoscibilità della sua irregolarità.*

**Cass. sez. trib., 8 maggio 2019 n. 12141;** pres. Manzon, rel. Putaturo Donati; *Agenzia delle dogane e dei monopoli* c. *Fallimento XXX s.r.l.* (avv. A. Corti) e *M.S.D.* (avv. S. Armella e M. Milli); in *Dir. mar.* 2020, 136, con nota di G. ORSI.

\* \* \*



*Lo spedizioniere che abbia presentato merci in dogana per conto terzi ma in nome proprio, risponde in via solidale con il soggetto per conto del quale la merce medesima è stata presentata in dogana, di tutti i dazi: le imposte e gli accessori dovuti a qualsiasi titolo, in relazione all'operazione commerciale, essendo tale figura di rappresentante indiretto, anche per la sua preparazione professionale, in grado di valutare la veridicità dei*

documenti «trasmessigli» e dunque consapevole dell'irregolarità dell'introduzione delle merci nel territorio della Comunità.

**Cass., sez. trib., 4 giugno 2019 n. 15207;** pres. Manzoni, rel. D'Aquino; Agenzia delle dogane e dei monopoli c. Sogemar s.p.a. (avv. S. Armella e M. Milli); in *Dir. mar.* 2020, 137, con nota di G. ORSI.

\* \* \*

*Un'inosservanza dell'obbligo di presentare una merce vincolata al regime di transito comunitario esterno all'ufficio doganale di destinazione fa sorgere un'obbligazione doganale sulla base dell'art. 203 del reg. n. 2913/92, come modificato dal reg. n. 1791/2006 allorché la merce è uscita dal territorio doganale dell'Unione europea e il titolare di detto regime non è in grado di produrre documenti conformi all'art. 365.3 del reg. n. 2454/1993.*



*La nozione di sottrazione al controllo doganale deve essere intesa nel senso che comprende qualsiasi azione od omissione che abbia come risultato di impedire, anche solo momentaneamente, all'autorità doganale competente di accedere ad una merce sotto vigilanza doganale e di effettuare i controlli previsti dell'art.37.1 del c.d.c.*

**Cass., sez. V, 27 giugno 2019 n. 17238;** pres. Virgilio, rel. Puturo Donati; T. Imazio, S. Imazio, G. Imazio, M. Marola e G. Imazio (avv. S. Bottacchi e G. Paglietti) c. Agenzia delle dogane e dei monopoli; in *Dir. mar.* 2020, 147, con nota di L. PIEMONTESE.

\* \* \*

*Al fine di evitare l'immediato assolvimento dell'imposta per l'immissione in libera pratica di beni non comunitari, occorre la loro introduzione fisica e non solo virtuale in depositi fiscali, deponendo in tal senso non solo la lettera del 4 comma, lett. b) dell'art. 50-bis d.l. 331/93, nella parte in cui si riferisce alla necessità dell'introduzione dei beni importati in un deposito IVA, ed il comma 6, laddove si riferisce alla successiva estrazione degli stessi dal deposito, ma altresì l'implicito ma essenziale collegamento del beneficio alla realizzazione di un contratto di deposito che, secondo la normativa civilistica, contempla la realtà del rapporto e, quindi, la materiale presa in carico dei beni, restando perciò insufficiente il loro sommario esame e verifica senza una pur breve introduzione nei locali all'uopo destinati ed autorizzati.*



*In virtù dell'art. 1766 c.c., l'importatore depositante e il depositario sono entrambi tenuti al rispetto degli obblighi derivanti dal rapporto di deposito, non potendosi limitare ad una verifica meramente documentale ed esteriore del materiale importato, anzi degli imballaggi nei quali esso viene importato, ma dovendosi estendere alla verifica del-*

*l'introduzione delle merci nel deposito, di talché il depositario, sia pure per un breve arco di tempo, ne assuma la materiale custodia, nel che consiste l'effetto naturale ed il tratto tipico ed essenziale del contratto di deposito, che implica nell'ordinamento italiano un rapporto di natura reale con la merce medesima al quale è poi connessa la relativa responsabilità per la custodia e l'obbligo di restituzione.*

*L'amministrazione finanziaria non può pretendere il pagamento dell'Iva all'importazione dal soggetto passivo che, non avendo materialmente immesso i beni nel deposito fiscale, si è illegittimamente avvalso del regime di sospensione di cui all'art. 50-bis, comma 4, lett. b), del d.l. n. 331 del 1993, conv., come modificato dalla l. n. 427 del 1993, qualora costui abbia già provveduto all'adempimento, sebbene tardivo, dell'obbligazione tributaria nell'ambito del meccanismo dell'inversione contabile mediante un'autofatturazione ed una registrazione nel registro degli acquisti e delle vendite, atteso che la violazione del sistema del versamento dell'Iva, realizzata dall'importatore per effetto dell'immissione solo virtuale della merce nel deposito, ha natura formale e non può mettere, pertanto, in discussione il suo diritto alla detrazione, come chiarito dalla giurisprudenza comunitaria, a tenore della quale detta violazione può essere punita, in relazione allo scarto temporale tra la dichiarazione e l'autofatturazione, con una specifica sanzione per il ritardo, ai sensi dell'art. 13 d. lg. n. 471/97 — non fissa e che può consistere anche nel computo degli interessi di mora, purché sia rispettato il principio di proporzionalità — la cui adeguata determinazione, implicando un accertamento di fatto, compete al giudice di merito.*

**Cass., sez. V, 22 gennaio 2020 n. 1280;** pres. Cristiano, rel. Nocella; Agenzia delle dogane e dei monopoli c. G.L.I. s.r.l. (avv. C. Palmiero).

\*\*\*

## TURISMO

*Non sussiste colpa inexcusabile, tale da far perdere il beneficio della limitazione di responsabilità, qualora il proprietario di una nave da diporto esegua un ancoraggio troppo in prossimità allorché la probabilità dello scarrocciamento dell'ancoraggio non sia prevedibile alla luce della forza dei venti annunciati o in atto.*

**Cass. fr., ch. com., 19 settembre 2018 n. 17-16679;** Sté Gothaer Allgemeine Versicherung AG c. M.Y.; in D.M.F. 2/2019, 173, con nota di H. NICOLAS.

\*\*\*



VEICOLI

*L'interpretazione del concetto di «stabile radicamento territoriale della nave in un certo porto» non può basarsi sulla mera circostanza della nazionalità del natante.*



**Cass., sez. un., 14 luglio 2017 n. 17549;** pres. Amoroso, rel. Bronzini; *Carnival Cruise Lines* (avv. A. Carlevaro, A. Mordiglia e M. Mazzocchi) c. A.C. (avv. B. Bertolone e G. Genovesi); in *Dir. mar.* 2019, 781, con nota di P. SANNA.

\* \* \*

*L'art. 87 della Convenzione sul Diritto del mare di Montego Bay del 1982 stabilisce che nelle acque internazionali lo Stato di bandiera è il solo soggetto normalmente legittimato ad esercitare poteri coercitivi sulle navi iscritte nei propri registri.*



*In base all'art. 17 della Convenzione di Vienna del 20 dicembre 1988 sulla repressione del traffico illecito di stupefacenti, i poteri di intervento di uno Stato diverso da quello di bandiera su navi private in navigazione in acque internazionali sono inderogabilmente vincolati al consenso discrezionale dello Stato di bandiera e vanno necessariamente modulati sullo specifico contenuto della autorizzazione da questo rilasciata. In presenza di una autorizzazione circoscritta alla visita della nave in questione, non possono quindi essere adottati provvedimenti privativi della libertà personale.*

**Cass., sez. IV, 28 marzo 2019 n. 13596;** pres. Ciampi, rel. Tornesi, p.m. Perelli; in *Dir. mar.* 2020, 126, con nota di M. FERRUGLIO.

\* \* \*

*A differenza del caso di locazione a scafo nudo e conseguente sospensione della registrazione (come previsto dagli art. 145.1, 156 e 161 c. nav.), la contemporanea registrazione nei registri di due Stati, in modo che la nave possa utilizzare, a seconda della convenienza, l'una o l'altra bandiera, comporta che la nave, ai sensi dell'art. 92.2 UNCLOS, debba considerarsi priva di nazionalità. Ne deriva, tra l'altro, che la nave non può considerarsi come battente la bandiera di uno Stato ai fini dell'attribuzione dell'origine preferenziale a prodotti ittici pescati da tale nave.*



**Cass., sez. trib., 6 giugno 2019 n. 15338;** pres. Manzon, rel. Corradini; *Nostromo s.p.a.* (avv. F. Munari ed E. Dalla Valle) c. *Agenzia delle dogane e dei monopoli*; in *Dir. mar.* 2020, 145, con nota di M. MUSI.

\* \* \*



*La nave non rappresenta un elemento dell'attivo patrimoniale della comproprietà, in quanto persona giuridica, ma appartiene a ciascuno dei comproprietari in proporzione delle rispettive quote.*

**Cass. fr., ch. comm., 19 dicembre 2018 n. 17-20.122; E., B. et X. Z. et M. Michel Z. c. M.Y.;** in *D.M.F.* 4/2019, 332, con nota di P. DELEBECQUE.

# osservatorio legislativo

## RASSEGNA DI LEGISLAZIONE

CARLO e CARLA TALICE <sup>(1)</sup>

Abbondante è stata la produzione normativa nel periodo considerato. Non sembra che si vada incontro ad un coordinamento razionale delle numerosissime fonti, ma appare comunque che vengono seguiti criteri più moderni e razionali di concentrazione delle normative per raggiungere una maggiore chiarezza delle disposizioni e, soprattutto, per la formazione di un sistema completo e immediatamente individuabile nelle sue componenti e comunque compiutamente e rapidamente comprensibile.

Nel periodo hanno formato oggetto degli interventi normativi tutti gli aspetti propri del trasporto, pubblico e privato e dei diversi modi con i quali viene effettuato.

NORMATIVA STATALE E DELL'UNIONE EUROPEA DI INTERESSE REGIONALE — La Commissione UE è intervenuta sul regime maltese di imposta sul tonnellaggio e altre misure di aiuto di Stato a favore delle società di navigazione e dei loro azionisti (dec. UE 19 dicembre 2017 n. 1116).

La Commissione è intervenuta anche sull'approvazione di un sistema di illuminazione esterna efficiente che si avvale di diodi a emissione di luce LED da utilizzare nei veicoli a combustione interna e nei veicoli elettrici ibridi non a ricarica esterna come tecnologia innovativa per la riduzione delle emissioni di CO<sup>2</sup> delle autovetture a norma del reg. (CE) n. 443/2009 (dec. UE 28 giugno 2019 n. 1119).

È stato modificato l'allegato 1 dell'accordo tra l'Unione europea e la Confederazione svizzera sul trasporto di merci e di passeggeri su strade e per ferrovia (dec. UE 7 giugno 2019 n. 1).

È stata rettificata la dir. UE 14 settembre 2016 n. 1629 stabilendo i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, modificando la dir. 2009/100/CE e abrogando la dir. 2006/87/CE (rettifica UE 14 settembre 2016 n. 1629).

È stata modificata la dir. 2009/33/CE sulla promozione di veicoli puliti a basso consumo energetico nel trasporto su strada (dir. UE 20 giugno 2019 n. 1161).

---

<sup>(1)</sup> Come sempre, il contributo di Carlo Talice è limitato alla messa a punto della metodologia mentre la ricerca, l'osservazione, le analisi, l'elaborazione, l'esame critico ed ogni altro aspetto sono opera di Carla Talice.

È stato rettificato il reg. (CE) n. 29/2009 stabilendo i requisiti per i servizi di collegamento dati (*data link*) per il cielo unico europeo (reg. UE 8 luglio 2019 n. 1170).

Sono state stabilite disposizioni dettagliate a garanzia di condizioni uniformi ai fini dell'attuazione dell'interoperabilità e della compatibilità delle apparecchiature di pesatura installate a bordo dei veicoli a norma della dir. 96/53/CE (reg. UE 12 luglio 2019 n. 1213).

La Commissione UE è intervenuta sulle norme armonizzate per i dispositivi individuali di galleggiamento (giubbotti di salvataggio) elaborate a sostegno della dir. 89/686 (dec. UE 17 luglio 2019 n. 1217).

È stato modificato l'allegato XIII (trasporti) dell'accordo SEE (2019/1225 e 1226) (dec. 29 marzo 2019 n. 41 e 42).

L'allegato XIII all'accordo SEE (1235/2019) è stato modificato insieme all'accordo 2019/1236 (dec. 11 aprile 2019 n. 105 e 106).

È stato istituito un sistema di interfaccia unica marittima PEPP (reg. 20 giugno 2019 n. 1239).

Sono stati attuati gli interventi previsti dall'art. 1, comma 1019, della l. 30 dicembre 2018 n. 145 per il "ristoro delle maggiori spese" affrontate dagli autotrasportatori in conseguenza del crollo di un tratto del viadotto Polcevera dell'autostrada A10 nel comune di Genova (d.m. infrastrutture e trasporti 7 agosto 2019).

Sono state individuate le reti ferroviarie isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario (comunicato in G.U. 11 ottobre 2019).

È stato emanato un regolamento per la concessione di contributi per interventi relativi alla promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa di cui all'art. 14 della l. reg. 8/2018 (d.P.reg. Friuli-Venezia Giulia 15 maggio 2019 n. 76).

Ai sensi dell'art. 693, comma 3, c. nav. è stato dismesso l'aeroporto di Catania-Fontana Rossa (d.m. difesa 3 settembre 2019).

È stato emanato un regolamento di attuazione dell'art. 172 del nuovo codice della strada in materia di dispositivi anti-abbandono di bambini di età inferiore a 4 anni (d.m. infrastrutture e trasporti 2 ottobre 2019 n. 122).

È stato modificato il reg. (UE) n. 2016/1199 del 22 luglio 2016 relativamente all'approvazione operativa della navigazione basata su requisiti di prestazione, alla certificazione e alla sorveglianza dei fornitori di servizi dati e le operazioni fuori costa effettuate da elicotteri (rettifica UE 22 luglio 2016 n. 1199).

Sono state introdotte modifiche all'allegato XIII dell'accordo SEE (dec. SEE 27 ottobre 2017 n. 199, 200, 201, 202).

È stata rettificata la dir. 3 aprile 2014 n. 45 relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi con abrogazione della dir. 2009/40/CE (rettifica UE 3 aprile 2014 n. 45).

Rettificata inoltre la dir. 3 aprile 2014 n. 47 sui controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione, con abrogazione della dir. 2000/30/CE.



È stato modificato il d.m. infrastrutture e trasporti n. 52/2018 per l'utilizzazione delle risorse tra le regioni per il rinnovo della flotta delle unità navali adibite ai servizi di TPL (comunicato in G.U. 20 dicembre 2019).

Sono state modificate le linee guida per la redazione dei piani urbani della mobilità sostenibile di cui al d.m. 397/2017 (comunicato in G.U. 30 ottobre 2019).

È stata dichiarata non fondata la questione di incostituzionalità sollevata relativamente all'azione diretta del vettore finale verso tutti coloro che hanno ordinato il trasporto di merci su strada (C. cost. 29 ottobre 2019 n. 226).

Sono state emanate, modificando la l.reg. 42/1999, le funzioni della regione Toscana in materia di trasporto pubblico locale (l. reg. 5 luglio 2019 n. 41).

È stato emanato il regolamento di esecuzione che modifica il reg. (UE) n. 1321/2014 relativamente ai sistemi di sicurezza nelle imprese di gestione del mantenimento dell'aero-navigabilità e la semplificazione per gli aeromobili dell'aviazione generale per quanto concerne la manutenzione e la gestione del mantenimento dell'aero-navigabilità (reg. UE 8 luglio 2019 n. 1383).

È stato emesso un regolamento di esecuzione a modifica dei reg. (UE) n. 965/2012 e 1321/2014 per quanto riguarda l'uso di aeromobili indicati in un certificato di operatore aereo per operazioni non commerciali e operazioni specializzate, la definizione di requisiti operativi per l'effettuazione di voli di collaudo, la definizione di norme relative alle operazioni non commerciali con a bordo equipaggio di cabina ridotto con aggiornamenti editoriali concernenti i requisiti delle operazioni di volo (reg. UE 24 luglio 2019 n. 1384).

Il reg. (UE) n. 865/2012 è stato modificato relativamente ai calcoli delle prestazioni di atterraggio del velivolo e le norme per la valutazione dello stato della superficie della pista, l'aggiornamento di determinati equipaggiamenti e requisiti di sicurezza dell'aeromobile e le operazioni effettuate senza approvazione operativa a lungo raggio (reg. UE 1 agosto 2019 n. 1387).

È stata modificata una prescrizione della delibera CIPE 84/2017 relativa al crono programma della linea ferroviaria AVIAC (alta velocità / alta capacità) Verona-Vicenza (delibera CIPE 1 agosto 2019 n. 61).

Il Parlamento europeo ha deciso sulla chiusura dei conti dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (ora Agenzia della UE per la sicurezza aerea) per l'esercizio 2017 (dec. UE 26 marzo 2019 n. 1454).

Il Consiglio UE ha adottato una decisione sulla firma e l'applicazione provvisoria dell'accordo relativo ai limiti temporali per la fornitura di aeromobili con equipaggio tra la UE, gli USA, l'Islanda e la Norvegia (dec. UE 18 luglio 2019 n. 1580).

È stato modificato il reg. (UE) n. 2015/1998 contenente disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea per quanto riguarda le misure di cibersicurezza (reg. UE 25 settembre 19 n. 1583).

È intervenuta una decisione sull'istituzione di norme di distribuzione del traffico per taluni aeroporti olandesi ai sensi dell'art. 19 del reg. (CE) n. 1008/2008 (dec. UE 24 settembre 2019 n. 1585).

È stata integrata la dir. 2003/87/CE per quanto riguarda le misure adottate dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni del trasporto aereo per scopi dell'attuazione di una misura globale basata sul mercato (reg. UE 18 luglio 2019 n. 1603).

È stata adottata una decisione sulla posizione da assumere a nome della UE in seno al Comitato europeo per l'elaborazione di norme nel settore della navigazione interna e in seno alla Commissione centrale per la navigazione del Reno sull'adozione di modelli nel campo delle qualifiche professionali della navigazione interna (dec. UE 16 settembre 2019 n. 1608).

Sono state determinate le modalità di erogazione dei contributi per iniziative di formazione professionale nel settore dell'autotrasporto per l'annualità 2019 (d.m. infrastrutture e trasporti 22 luglio e 16 ottobre 2019).

Sono state adottate misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto dall'Alitalia in amministrazione straordinaria (d.l. 2 dicembre 2019 n. 137).

Sono state apportate modifiche all'allegato XIII agli accordi SEE 2019/1647-1648-1649 (dec. UE 15 dicembre 2017 n. 241, 242, 243).

È stato integrato il reg. (UE) 2017/625 relativamente alle condizioni di controllo del trasporto e dell'arrivo di partite di talune merci dal posto di controllo frontaliere di arrivo fino allo stabilimento nel luogo di destinazione nell'Unione (reg. UE 24 giugno 2019 n. 1666).

È stato modificato il regolamento 24 maggio 2019 n. 947 relativo a norme e procedure per l'esercizio di aeromobili senza equipaggio (rettifica 24 maggio 2019 n. 947).

È stato adottato un regolamento per l'impiego di guardie giurate a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana che transitano in acque internazionali a rischio pirateria (d.m. interno 7 novembre 2019 n. 139).

Sono state precisate le modalità di versamento delle maggiorazioni dei canoni annui per le concessioni di coltivazioni e stoccaggio nella terraferma, nel mare territoriale e nella piattaforma continentale italiana (d.m. economia e finanze 16 novembre 2019).

È stata modificata la dir. 2016/1629 sui requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna (reg. UE 26 giugno 2019 n. 1668).

È stato disciplinato l'avvio in Irlanda dello scambio automatizzato di dati di immatricolazione dei veicoli (dec. UE 7 ottobre 2019 n. 42).

È stato adottato un regolamento sulle disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli per quanto riguarda i sedili, i relativi ancoraggi e i poggiatesta (reg. UNECE 2019/1723).

Sono state dettate disposizioni uniformi sull'omologazione dei sedili dei veicoli di grandi dimensioni adibiti al trasporto di passeggeri nonché di tale tipo di veicoli per quanto riguarda la resistenza dei sedili e degli ancoraggi (reg. UNECE n. 80).

La Corte costituzionale è intervenuta in materia di revoca della patente di guida in caso di condanna o patteggiamento dei reati di omicidio stradale o di lesioni personali stradali gravi o gravissime, in particolare sull'applicazione automatica e divieto quinquennale di conseguimento di una nuova patente (ord. C. cost. 5 dicembre 2019 n. 257).

In sede di costituzionalità è stato giudicato il collegamento viario e ferroviario sullo stretto di Messina in relazione alla caducazione *ex lege* dei contratti stipulati per la sua realizzazione, il riconoscimento di un indennizzo costituito dal pagamento delle prestazioni progettuali eseguite e di un ulteriore somma pari al 10% del relativo importo (C. cost. 5 dicembre 2019 n. 265).

Sono state regolamentate le specifiche tecniche del sistema elettronico di segnalazione navale per la navigazione interna ed è stato abrogato il reg. (UE) n. 164/2010 (reg. UE 17 settembre 2019 n. 1744).

Sono state stabilite le specifiche tecniche per la progettazione ecocompatibile dei motori elettrici e dei variatori di velocità in applicazione della dir. 2009/125/CE recante modifica del reg. (UE) n. 641/2009 per quanto riguarda le specifiche per la progettazione ecocompatibile dei circolatori senza premistoppa indipendenti e dei circolatori senza premistoppa integrati in prodotti, con abrogazione del reg. (UE) n. 640/2009 (reg. UE 1 ottobre 2019 n. 1781).

Il Comitato di associazione UE/Repubblica di Moldova riunito nella formazione "commercio" ha adottato una decisione sull'aggiornamento dell'allegato XXVIII-D (norme applicabili al trasporto marittimo internazionale dell'accordo di associazione tra l'Unione Europea e la Comunità europea dell'energia atomica e i loro Stati membri da una parte e la Repubblica di Moldova dall'altra) (dec. 4 ottobre 2019 n. 2).

REGIONE FRIULI-VENEZIA GIULIA — È stato modificato il regolamento regionale n. 81/2018 sulla concessione dei contributi di cui all'art. 4, comma 32, della l.reg. n. 45/2017 per la rottamazione di veicoli a benzina EURO 0 o EURO 1 o di veicoli a gasolio EURO 0, EURO 1, EURO 2 o EURO 3 e per il conseguente acquisto di veicoli nuovi ecologici finalizzato a ridurre l'inquinamento atmosferico e migliorare la qualità dell'aria (d.P. reg. Friuli-Venezia Giulia 18 luglio 2019 n. 119).

## REPERTORIO SCELTO



RETTIFICA DEL REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2019/947 DELLA COMMISSIONE del 24 maggio 2019 – **relativo a norme e procedure per l'esercizio di aeromobili senza equipaggio (Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 152 dell'11 giugno 2019)** (in G.U.U.E. 4 ottobre 2019 L 255).

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2019/1383 DELLA COMMISSIONE dell'8 luglio 2019 – **che modifica e rettifica il regolamento (UE) n. 1321/2014 per quanto riguarda i sistemi di gestione della sicurezza nelle imprese di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità e le semplificazioni per gli aeromobili dell'aviazione generale per quanto concerne la manutenzione e la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità** (in G.U.U.E. 4 settembre 2019 L 228).

RETTIFICA AL REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2019/1383 DELLA COMMISSIONE dell'8 luglio 2019 – **che modifica e rettifica il regolamento (UE) n. 1321/2014 per quanto riguarda i sistemi di gestione della sicurezza nelle imprese di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità e le semplificazioni per gli aeromobili dell'aviazione generale per quanto concerne la manutenzione e la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità (G.U. L 228 del 4.9.2019)** (in G.U.U.E. 6 settembre 2019 L 230).

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2019/1603 DELLA COMMISSIONE del 18 luglio 2019 – **che integra la direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le misure adottate dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale per il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni del trasporto aereo ai fini dell'attuazione di una misura mondiale basata sul mercato** (in G.U.U.E. 30 settembre 2019 L 250).

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2019/1384 DELLA COMMISSIONE del 24 luglio 2019 – **che modifica i regolamenti (UE) n. 965/2012 e (UE) n. 1321/2014 per quanto riguarda l'uso di aeromobili indicati in un certificato di operatore aereo per operazioni non commerciali e operazioni specializzate, la definizione di requisiti operativi per l'effettuazione di voli di collaudo, la definizione di norme relative alle operazioni non commerciali con a bordo equipaggio di cabina ridotto e che introduce aggiornamenti editoriali concernenti i requisiti delle operazioni di volo** (in G.U.U.E. 4 settembre 2019 L 228).

RETTIFICA DEL REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2019/1384 DELLA COMMISSIONE del 24 luglio 2019 – **che modifica i regolamenti (UE) n. 965/2012 e (UE) n. 1321/2014 per quanto riguarda l'uso di aeromobili indicati in un certificato di operatore aereo per operazioni non commerciali e operazioni specializzate, la definizione di requisiti operativi per l'effettuazione di voli di collaudo, la definizione di norme relative alle operazioni non commerciali con a bordo equipaggio di cabina ridotto e che introduce aggiornamenti editoriali concernenti i requisiti delle operazioni di volo (G.U. L 228 del 4.9.2019) (in G.U.U.E. 6 settembre 2019 L 230).**



REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2019/1387 DELLA COMMISSIONE del 1 agosto 2019 – **che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione per quanto riguarda i requisiti per i calcoli delle prestazioni d'atterraggio del velivolo e le norme per la valutazione dello stato della superficie della pista, l'aggiornamento di determinati equipaggiamenti e requisiti di sicurezza dell'aeromobile e le operazioni effettuate senza approvazione operativa a lungo raggio (in G.U.U.E. 5 settembre 2019 L 229).**

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2019/1583 DELLA COMMISSIONE del 25 settembre 2019 – **che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea, per quanto riguarda le misure di cibersicurezza (in G.U.U.E. 26 settembre 2019 L 246).**

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2019/1747 DELLA COMMISSIONE del 15 ottobre 2019 – **che modifica il regolamento (UE) n. 1178/2011 per quanto riguarda i requisiti per talune licenze e taluni certificati degli equipaggi di condotta, le norme sulle organizzazioni di addestramento e le autorità competenti (in G.U.U.E. 22 ottobre 2019 L 268).**

RETTIFICA DELLA DIRETTIVA (UE) 2016/798 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO dell'11 maggio 2016 – **sulla sicurezza delle ferrovie (Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 138 del 26 maggio 2016) (in G.U.U.E. 9 dicembre 2019 L 317).**



LEGGE REGIONALE SICILIA 7 GIUGNO 2019 N. 8 – **Norme per lo sviluppo del turismo nautico. Disciplina dei marina resort. Norme in materia di elezioni degli organi degli enti di area vasta (in G.U. reg. Sicilia 11 giugno 2019 n. 27 e in G.U., 3ª serie speciale, 14 dicembre 2019 n. 50).**





REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2019/1668 DELLA COMMISSIONE del 26 giugno 2019 – **che modifica la direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna** (in G.U.U.E. 7 ottobre 2019 L 256).

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2019/1397 DELLA COMMISSIONE del 6 agosto 2019 – **relativo ai requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza e alle norme di prova per l'equipaggiamento marittimo, che abroga il regolamento di esecuzione (UE) 2018/773** (in G.U.U.E. 13 settembre 2019 L 237).

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) del 12 agosto 2019 – **Approvazione delle tariffe per le attività prestate dagli Sportelli telematici del diportista (STED)** (in G.U. 13 settembre 2019 n. 215).

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) del 12 agosto 2019 – **Approvazione dei diritti dovuti per i servizi erogati attraverso il Sistema telematico centrale della nautica da diporto** (in G.U. 13 settembre 2019 n. 215).

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) del 12 agosto 2019 – **Pagamento tramite procedure telematiche dei diritti previsti per le prestazioni e i servizi di cui ai commi 1-bis e 2 dell'articolo 63 del decreto legislativo 18 luglio 2005 n. 171** (in G.U. 13 settembre 2019 n. 215).

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2019/1744 DELLA COMMISSIONE del 17 settembre 2019 – **concernente le specifiche tecniche del sistema elettronico di segnalazione navale per la navigazione interna e che abroga il regolamento (UE) n. 164/2010** (in G.U.U.E. 25 ottobre 2019 L 273).

DECRETO LEGGE 26 ottobre 2019 n. 124 (convertito in l. 19 dicembre 2019 n. 124) - **Disposizioni urgenti in materia fiscale e per esigenze indifferibili** (in G.U. 26 ottobre 2019 n. 252; testo consolidato in G.U. 24 dicembre 2019 n. 301).

In tema di piattaforme marine, l'art. 32-bis adegua la legge alla sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea del 20 giugno 2019, C-291/18 e modifica l'art. 2 della l. 18 febbraio 1997 n. 28.

*L'art. 38 istituisce un'imposta immobiliare sulle piattaforme marine (IMPi) in sostituzione di ogni altra imposizione immobiliare locale ordinaria. I comuni cui spetta il gettito dell'imposta sono individuati con decreto ministeriale.*

DECRETO (Interno) del 7 novembre 2019 – **Regolamento recante l'impiego di guardie giurate a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana, che transitano in acque internazionali a rischio pirateria** (in G.U. 4 dicembre 2019 n. 284).

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2019/1745 DELLA COMMISSIONE del 13 agosto 2019 – **che integra e modifica la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i punti di ricarica per i veicoli a motore della categoria L, la fornitura di elettricità lungo le coste per le navi della navigazione interna, l'approvvigionamento di idrogeno per il trasporto su strada e l'approvvigionamento di gas naturale per il trasporto su strada e per vie navigabili e che abroga il regolamento delegato (UE) 2018/674 della Commissione** (in G.U.U.E. 22 ottobre 2019 L 268).







# segnalazioni bibliografiche

ANCIS, LUCA, *Sciopero selvaggio del personale della compagnia aerea e compensazione pecuniaria. La soluzione della Corte di Giustizia non convince*, in *Riv. it. dir. tur.* 2019, 34.



Prendendo spunto da una sentenza della Corte di Giustizia UE, l'autore, dopo avere delineato il contenuto del reg. CE n. 261/2004, sofferma l'attenzione sulla natura e funzione della compensazione pecuniaria. La mancata corresponsione della somma in esame, dovuta per la cancellazione o il forte ritardo di molti voli, a causa di uno sciopero selvaggio del personale, ha determinato la citazione in giudizio del vettore TUIfly, il quale, ritenendo che il comportamento dei propri dipendenti costituisse senz'altro una circostanza eccezionale ai fini dell'art. 5, par. 3, del regolamento CE, si è rifiutato di pagare la compensazione. La Corte, viceversa, afferma che il risarcimento è dovuto perché lo sciopero non può essere considerato al di fuori del controllo effettivo del vettore aereo. Si rileva, tuttavia, come tale interpretazione finisce per porre situazioni completamente diverse sullo stesso piano e viene considerata, per vari aspetti, inaccettabile.

BALAT, NICOLAS - JOURDAN-MARQUES, JÉRÉMY - SIGUOIRT, LAURENT, *L'indemnisation et l'assistance des passagers du transport aérien. Regards civilistes sur le règlement n° 261/2004*, LexisNexis, Paris, 2019, p. 156, ISBN: 9782711032679, € 35,00.

«Le règlement n° 261/2004 du 11 février 2004 fêtait en 2019 ses quinze ans. Son importance est majeure, puisqu'il suffit qu'une situation de surbooking, de retard important ou d'annulation de vol apparaisse — hypothèses qui se présentent quotidiennement ou presque —, pour que celui-ci ait vocation à s'appliquer. Systématiquement, l'intégralité des passagers du vol est concernée par les obligations d'assistance, de prise en charge, voire d'indemnisation. Malgré la fréquence de sa mise en oeuvre, le règlement est pourtant loin d'avoir livré tous ses secrets. L'intarissable actualité jurisprudentielle, européenne comme nationale, illustre la variété des questions susceptibles de se poser et les hésitations quant aux réponses à apporter. A ce titre, porter des «regards civilistes» sur le règlement est riche d'enseignement. Cela permet non seulement de jauger le degré de spécificité du texte, mais encore de réfléchir à ce qu'il pourrait lui-même apporter aux raisonnements civilistes» [abstract tratto dal sito dell'editore].



BENELLI, GIANFRANCO, *Il reg. Ue n. 139/2014: il nuovo ruolo del gestore aeroportuale*, in *Riv. dir. nav.* 2019, 57.

«Il reg. Ue n. 139/2014, che ha dato attuazione al cosiddetto «regolamento basilico» (reg. Ce n. 216/2008), nel dettare le norme attuative in materia di certificazione degli aeroporti e di condizioni di esercizio degli stessi nel rispetto dei requisiti essenziali per la sicurezza, attribuisce importanti competenze al gestore aeroportuale. Il contributo intende indagare sul nuovo ruolo della società di gestione alla luce delle disposizioni comunitarie, soffermandosi soprattutto sulla dibattuta questione del coordinamento dei vari soggetti, pubblici e privati, che all'interno dello scalo esercitano funzioni inerenti alla sicurezza, con riferimento particolare ai profili della *safety*. A fronte delle aperture della dottrina nel senso di un ampliamento dei compiti del gestore si registra, di contro, la posizione del Consiglio di Stato, che ha riaffermato il ruolo centrale dell'ENAC nell'esercizio delle funzioni di coordinamento e di impulso nei confronti dei soggetti pubblici presenti in aeroporto, ribadendo l'incompatibilità con il quadro normativo vigente di qualsiasi forma di attribuzione al gestore di poteri autoritativi. Sarebbe auspicabile un intervento del legislatore volto a ristabilire un minimo di coerenza nel sistema ed una più chiara e funzionale ripartizione tra ENAC e gestori delle rispettive competenze» [abstract tratto dal sito della Rivista].

COMENALE PINTO, MICHELE M., *Bande orarie e continuità territoriale*, in *Riv. dir. nav.* 2019, 3.

«La disponibilità delle bande orarie è essenziale per garantire l'assolvimento degli oneri di servizio pubblico nel trasporto aereo. Problematiche analoghe si presentano in altre modalità di trasporto. L'autore esamina la questione con particolare riferimento al caso della Sardegna» [abstract tratto dal sito della Rivista].

LYKOTRAFITI, ANTIGONI, *A Comprehensive Study of Air Transport Liberalization Through the Lens of Strategic Airline Alliances*, in *Air & Space Law* 2019, 347.

Gli accordi internazionali e le clausole di nazionalità hanno ostacolato la liberalizzazione del trasporto aereo. Il contributo esamina le cause e gli sviluppi del fenomeno. In particolare si rileva la tendenza strategica delle compagnie aeree che, all'interno di un quadro normativo non ottimale, hanno reagito all'incapacità di realizzare fusioni transfrontaliere o di creare filiali estere, collaborando mediante lo strumento delle alleanze aeree.

PAVLIHA, MARKO, *Air Passenger rights in Extraordinary Circumstances*, in *ETL* 2019, 361 ss.

Dopo un rapido *excursus* iniziale sul ruolo strategico del trasporto aereo in una prospettiva di sviluppo e integrazione a livello mondiale, l'articolo richiama brevemente gli strumenti approntati dal legislatore europeo per far fronte ai disagi conseguenti al negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo prolungato. La trattazione prosegue con l'enunciazione delle ragioni e dei passi che sono stati fino ad ora mossi a livello delle istituzioni allo scopo di pervenire ad una riforma del Reg. (CE) n. 261/2004, nell'ottica di un ulteriore incremento dei diritti dei passeggeri del trasporto aereo. In tale contesto, particolare rilievo assumono le *Interpretative Guidelines* pubblicate nel corso del 2016 da parte della Commissione Europea, nel cui ambito è dedicato largo spazio all'esimente delle circostanze eccezionali previsto all'art. 5, par. 3 ed in grado di sollevare il vettore dall'obbligo di versare la compensazione pecuniaria in caso di negato imbarco e cancellazione del volo. La rilevanza di tale fattore esonerativo a livello operativo è ulteriormente evidenziata nel paragrafo dedicato al ruolo svolto dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia, la quale in più occasioni ha cercato di dissipare i numerosi dubbi interpretativi originati dal non impeccabile dettato del regolamento a proposito della definizione dell'esimente che ci occupa. L'A. conclude proponendo di sostituire le circostanze eccezionali con la più nota e partecipata figura della forza maggiore, intesa come evento caratterizzato dall'imprevedibilità ed inevitabilità da parte del vettore aereo, ed altresì terzo rispetto alla sfera di quest'ultimo.

SCOTT, BENJAMYN I. - TRIMARCHI, ANDREA, *Fundamentals of International Aviation Law and Policy*, I ed., Routledge, London, 2019, p. 298, ISBN: 9781138588783, £ 120,00.

«*Fundamentals of International Aviation Law and Policy* offers students a systematic, tailored and dynamic approach to understanding the legal scenario concerning international civil aviation. The book dynamically covers the major areas of international aviation law, and provides an introduction to the multifaceted international regulation of aviation activities in the sphere of public and private law. The book is designed to provide the reader with the fundamental notions concerning international aviation law. It adopts an interactive approach, which aims at engaging the reader by way of using learning tools. The main areas of public and private aviation law are dealt with from a regulatory and practical perspective, and include detailed analyses of existing and applicable legislations, as well as landmark court cases and decisions. Each chapter is tailored to confer to readers a thorough knowledge of the international and, if any, the European applicable legislation. Delivery of these aims is attained through a dynamic and balanced use of didactic instruments and immediate information. The book is intended for a varied audience of students and professionals involved in the aviation world, without requiring the possession of specific legal knowledge or





background. It also aims to constitute a useful reference material for those who are familiar with legal terminology and aviation specifics» [abstract tratto dal sito dell'editore].



ARGÜELLO, GABRIELLA, *Marine Pollution, Shipping Waste and International Law*, I ed., Routledge, London, 2019, p. 270, ISBN: 9780367180980, £ 120,00.

«Waste management poses increasing challenges to both the protection of the environment and to human health. To face these challenges, this book claims that environmental law needs to shift attention from media-specific pollution regimes to integrative life-cycle approaches of waste management i.e., from the prevention of waste generation to the actual handling of wastes. Furthermore, the cooperation of States and the establishment of coordinated activities is essential because states can no longer have separate standards for wastes posing transboundary risks and for 'purely domestic' wastes. Drawing upon both International and EU law, the book provides a detailed analysis of the regimes set up to deal with the transboundary movement of wastes and ship-source pollution, so as to elucidate the obligations and legal principles governing such regimes. It concludes that treaty obligations concerning transboundary movements of wastes are inapplicable to ship wastes while on board ships and on land. However, despite the limitations of the transboundary movement of wastes regime, the principle of Environmentally Sound Management (ESM) embodied in this regime has gradually transformed into a legal principle. ESM works to address the legal gaps in the regulation of wastes, and consequently, it provides the desired coherence to the legal system since it acts as a bridge between several regulatory and sectoral levels. Furthermore, ESM offers a new light with which to understand and interpret existing obligations, and it provides a renewed impetus to regimes that directly and indirectly govern wastes. This impetus translates into greater coordination and the establishment of cross-sectional policies. By offering alternative ways to solve problems linked to the management of ship wastes in the sea-land interface, this book will appeal to anyone with an interest in *International Environmental Law*» [abstract tratto dal sito dell'editore].

BONASSIES, PIERRE, *L'Etat côtier et la pollution de ses rivages par un navire étranger – après la décision Thysses*, in *DMF* 2019, 963.

Le coste della Francia (quasi seimila chilometri) sono fortemente esposte al rischio di inquinamento da sversamento di idrocarburi e tuttavia l'A. si propone di dimostrare che le stesse siano in realtà efficacemente presidiate dall'amministrazione pubblica e dalla giurisprudenza di tale Paese, specie nel momento in cui il pericolo possa originare da una nave straniera, e ciò, nonostante le numerose previsioni della Convenzione di Montego Bay 1982. Le Corti francesi hanno infatti giurisdizione pie-

na nel momento in cui l'inquinamento tragga origine all'interno del mare territoriale, mentre si contendono il potere con lo stato della bandiera nel caso di evento occorso nella zona economica esclusiva (sebbene la giurisprudenza interna sia assolutamente sbilanciata nel riconoscere la giurisdizione delle corti francesi). Per il caso, infine, in cui l'incidente si sia verificato in acque internazionali (così è stato, ad esempio, per la *Prestige*) l'estensione della giurisdizione delle corti francesi rimane incerta.



FRANCHINA, FEDERICO, *Shipping Insolvency: a Possible Solution for the Issue of Maritime Lines*, in *Riv. dir. nav.* 2019, 75.

«La natura giuridica dei *maritime liens* e la possibilità per il creditore privilegiato di agire mediante il sequestro della nave pone problemi di conflittualità con le altre classi di creditori, siano essi chirografari o garantiti da ipoteche. La possibilità, infatti, di esercitare la misura cautelare e, dunque, in *extrema ratio* di procedere alla vendita giudiziale del bene, incrementa gli attriti tra i diversi creditori specie nelle ipotesi di insolvenza dell'armatore. In questo senso la possibilità di applicare anche nello *shipping* il sistema di «registrazione» dei diversi diritti creditori sul bene mobile, così come previsto dalla Convenzione di Cape Town, potrebbe forse costituire un valido strumento idoneo a superare i contrasti tra i soggetti portatori di interesse. In questo senso, infatti, l'aprioristica conoscenza di tali diritti consente, da un lato di valutare la consistenza patrimoniale del debitore e la relativa esposizione e, dall'altro lato, gradare l'adozione di provvedimenti cautelari ed esecutivi in danno degli altri creditori e del debitore medesimo» [abstract tratto dal sito dell'editore].

GIUNTA, LEONIDA, *Il diritto di autoproduzione nei servizi tecnico-nautici*, Wolters Kluwer - Cedam, Milano, 2019, p. XVIII-413, ISBN: 9788813374570, € 44.

«La presente ricerca intende compiere un percorso in varie forme e direzioni. Innanzitutto, si cercherà di comprendere i tratti salienti dei servizi in parola che, date le funzioni svolte, vengono denominati anche ancillari o ausiliari alla navigazione, approfondendone gli aspetti normativi. In seguito, lo studio analizzerà le posizioni assunte dalle istituzioni dell'Unione Europea riguardo a tali attività, per poi virare sulla disciplina concretamente adottata nei vari porti del Vecchio Continente» [abstract tratto dal sito dell'editore].

GUILLET, JUDE, *Le droit des activités maritimes et portuaires*, Institut Universitaire Varrenne, Bayonne, 2019, p. 282, ISBN: 9782370322098, € 25,00.

«Le présent ouvrage se propose de dresser un panorama contemporain du droit des activités maritimes et portuaires: de la plaisance et des sports nautiques en passant par



*les croisières et le transport maritime de passagers, du commerce de marchandises à la pêche et à l'exploitation des ressources naturelles des océans, le droit, tant privé que public, est partout. À la diversité des domaines appréhendés par les auteurs, s'ajoute la pluralité de leurs origines géographiques (France, Suisse, Allemagne, Pérou, Côte d'Ivoire). Cette double diversité livre un éclairage sur des problématiques souvent communes aux États côtiers et même non côtiers. La matière maritime est par essence internationale et le lecteur ne pourra que s'enrichir de découvrir les pratiques juridiques d'autres États. Cette publication s'inscrit également dans la volonté des enseignants-chercheurs havrais de renforcer les études du droit maritime et du droit portuaire, dans une approche tout à la fois publiciste et privatiste, au sein de la recherche universitaire en France» [abstract tratto dal sito dell'editore].*

MARTÍNEZ MUÑOZ, MIGUEL, *El contrato de construcción naval en la Ley de Navegación Marítima*, in *Rev. der. transp.* 24/2019, 164.

Il contributo analizza la normativa spagnola disciplinata dalla *Ley de Navegación Marítima* in tema di contratto di costruzione navale, soffermandosi sulla definizione, natura, obblighi e responsabilità delle parti. L'autore dapprima mette in luce la dettagliata disciplina legislativa sull'argomento, per poi soffermarsi sul ruolo, ancora fondamentale, dell'autonomia contrattuale e degli usi nell'ambito del contratto di costruzione navale.

MORIONES PÉREZ, ARANZAZU, *La protección del pasajero en caso de incumplimiento de la obligación de transporte en la Ley de Navegación Marítima*, in *Rev. der. transp.* 24/2019, 93.

L'autore esamina l'efficacia della tutela al passeggero nel trasporto marittimo nell'ipotesi di violazione dell'obbligo di trasporto. Detta tutela, nell'ordinamento giuridico spagnolo, è costituita dalle disposizioni stabilite dagli artt. 287 ss. della LNM e dalla normativa prevista dal Reg. (Ue) n. 1177/2010, sui diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne; disciplina alla quale la LNM fa riferimento all'art. 298. L'autore parte da alcune brevi considerazioni relative alla realizzazione del trasporto come obbligo principale del contratto di trasporto marittimo di passeggeri, per poi analizzare le differenti casistiche che possono aver luogo nella violazione di tale obbligo.

NANCI, FEDERICA, *Profili assicurativi nel compenso per salvataggio marittimo di persone*, in *Riv. dir. nav.* 2019, 145.

«Il presente lavoro si sofferma sui profili assicurativi connessi al tema del compenso per salvataggio marittimo di persone. La fattispecie è disciplinata da una di-

sposizione controversa: l'art. 493 c. nav. Il testo della norma è stato oggetto di diverse interpretazioni ed è stato pressoché riscritto dal d. lgs. 15 marzo 2006 n. 151. Altri mutamenti hanno interessato indirettamente la materia, come l'introduzione dell'obbligo assicurativo a carico del vettore marittimo. Si tratta di verificare, allora, se queste modifiche abbiano contribuito a risolvere le questioni riscontrate in sede applicativa» [abstract tratto dalla Rivista].

RIVAS TOBIO, ANA MARÍA, *La responsabilidad del transitario tras la Ley de Navegación Marítima*, in *Rev. der. transp.* 24/2019, 13.

Il contributo si incentra sul regime di responsabilità dello spedizioniere in Spagna alla luce della *Ley de Navegación Marítima* (LNM) e delle recenti modifiche legislative avvenute nel settore del trasporto marittimo. L'autore evidenzia la necessità di un'ampia riforma riguardante lo spedizioniere che tenga conto di tutte le questioni che si pongono circa il suo intervento nell'attività di trasporto, in particolare in relazione alle responsabilità, date le numerose incertezze interpretative più volte evidenziate nel contributo e derivanti dall'attuale disciplina

ROSAFIO, ELISABETTA G., *La limitazione della responsabilità per i crediti marittimi dell'armatore: la necessità di un chiarimento normativo*, in *Riv. dir. nav.* 2019, 27.

«Il contributo analizza il regime giuridico da applicarsi alla limitazione dell'armatore di nave di stazza lorda superiore alle trecento tonnellate, stante il mancato deposito da parte dell'Italia della adesione alla convenzione di Londra del 19 novembre 1976 sulla limitazione di responsabilità per crediti marittimi, come successivamente emendata e tenuto conto del fatto che il d. lgs. 28 giugno 2012 n. 111, Attuazione della direttiva 2009/20/Ce recante norme sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi, ha, al suo art. 12, introdotto una modifica all'art. 275 c. nav., rendendolo applicabile agli armatori di nave di stazza lorda inferiore alle trecento tonnellate. Cenni sono riservati al regime assicurativo e alla limitazione del debito dell'armatore delle unità da diporto» [abstract tratto dalla Rivista].

STAIANO, FULVIA, *Universal Jurisdiction Over Transnational Maritime Crimes Beyond Piracy*, in *Riv. dir. intern.* 2019, 663.

L'articolo esamina la struttura, la portata e la base giuridica della giurisdizione universale sui crimini transnazionali in alto mare. Tali crimini hanno posto i legislatori e le corti di fronte al problema di definire la giurisdizione oltre i rispettivi confini nazionali. Il contributo illustra le principali soluzioni normative e giudiziarie in materia e, con particolare riferimento alla pirateria, rileva come l'esercizio della giuri-





sdizione universale risulti fondato sul diritto internazionale consuetudinario e sulla volontà degli Stati di garantire la sicurezza in alto mare attraverso la repressione penale. Benché, in astratto, queste esigenze possano giustificare l'esercizio della giurisdizione universale sui crimini marittimi transnazionali, è probabile, tuttavia, che l'affermazione di tale giurisdizione possa dar luogo a prassi nazionali troppo diverse per giungere all'identificazione di regole e principi comuni.

TINCANI, CHIARA, *Una procedura esecutiva, la vendita forzata di una azienda balneare e il cosiddetto subingresso nella concessione demaniale*, in *Riv. it. dir. tur.* 2019, 100.

Al termine di una procedura di esecuzione, è stato acquistato uno stabilimento balneare e quindi presentata al Comune competente un'istanza al fine di ottenere il trasferimento della concessione demaniale rilasciata alla precedente proprietà, per l'occupazione della porzione di arenile funzionale allo svolgimento dell'attività. Di fronte all'inerzia dell'amministrazione comunale, il giudice amministrativo adito, ha accertato la formazione del silenzio assenso. Viceversa, il Consiglio di Stato ha riformato la sentenza, ravvisandovi un'ipotesi di inadempimento e il conseguente obbligo del Comune di provvedere sulla domanda dell'aggiudicatario, con provvedimento espresso. La decisione in oggetto costituisce lo spunto per ricostruire gli orientamenti giurisprudenziali sull'art. 6, co. 2, cod. nav., per esaminare la natura del potere in esso contemplato e le valutazioni demandate all'amministrazione e, infine, per valutare il potere discrezionale del concedente.

VAGAGGINI, CHIARA, *Profili giuridici del cabotaggio e delle autostrade del mare*, Aracne, Roma, 2019, p. IX-212, euro 16.

«Il volume offre un'analisi del processo di liberalizzazione dei traffici marittimi nello scenario normativo nazionale, internazionale ed euro-unitario. Sono ripercorse le principali tappe giuridiche della nascita e del progressivo sviluppo di un mercato dei trasporti aperto e concorrenziale. La crescente domanda di mobilità, accompagnata da esigenze di tutela ambientale, richiede l'incremento delle vie del mare entro una rete europea dei trasporti integrata, sostenibile ed efficiente. Da qui l'importanza di strumenti diretti ad accrescere la competitività del sistema marittimo e portuale, a fronte delle nuove sfide dettate da un contesto geopolitico internazionale in continua evoluzione». [abstract tratto dal sito dell'editore].

ZAMPONE, ALESSANDRO, *Il c.d. «decreto sicurezza-bis»: profili di diritto della navigazione*, in *Diritto Pubblico* 2019, 693.



«The first two articles of the d. lg. 14 June 2019 n. 53, converted with modifications with l. 8 August 2019 n. 77, c.d. «decreto sicurezza-bis», establish new provisions regarding the entry, transit or stop of ships in the territorial sea. These provisions, which became part of d. lg. 25th July 1998 n. 286 (Immigration Consolidated Law), introduce new enforcement powers by the Minister of the Interior directly affecting the masters of the ships and the shipowners. Therefore, questions arise concerning aspects of Navigation Law that this essay tries to highlight. Firstly, the exercise of the new functions on vessel traffic attributed to the Minister of the Interior by the new paragraph 1 ter of the art. 11 t.u.i. raises the issue of the compatibility with the art. 83 c. nav. and with the responsibilities of waterway police that the navigation code reserves to the Ministry of infrastructure and transport and to the Maritime Authority. Moreover, it emerges a troublesome relationship between the prohibitions on the masters of the ships as a consequence of the application of the new paragraph 1 ter of the art. 11 t.u.i. and the rules of international law of the sea. These, in fact, on the one hand, impose the masters of the ships to rescue people in distress at sea and to lead them to a safe place (and the States to make sure that this duty is effectively observed); on the other hand, these rules expressly establish as innocent the passage in the territorial water of the ship that intends to stop and anchor in the territorial sea in the event that this is functional to rescue operations (art. 18, par 2 of the UNCLOS) [abstract tratto dalla Rivista].

ZAMUNER, ENRICO, *Giurisdizione penale dello Stato costiero e libertà di navigazione in alto mare: in margine alla sentenza del Tribunale internazionale del diritto del mare nel caso «Norstar»*, in *Riv. dir. intern.* 2019, 819.

Il 10 aprile 2019 il Tribunale internazionale del diritto del mare ha deciso il caso del sequestro e della detenzione della nave «Norstar», battente bandiera panamense, in senso sfavorevole all'Italia, ritenendo tali misure coercitive contrarie al disposto dell'art. 97, par. 1, della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare. La sentenza propone un'interpretazione innovativa della disposizione, che risulta però difficilmente conciliabile con i limiti all'applicabilità della Convenzione. Alla luce delle circostanze del caso, l'autore sottolinea la debolezza del ragionamento giuridico del Tribunale nel punto in cui ricava dal principio della libertà di navigazione di cui all'art. 87 della Convenzione — che mira a limitare la giurisdizione *ratione loci* dello Stato costiero con riguardo alle navi straniere in alto mare — un'ulteriore restrizione implicita alla giurisdizione penale *ratione materiae* dello Stato costiero nelle proprie acque interne. Questa soluzione, infatti, non sembra trovare una precisa base giuridica nell'ambito del diritto internazionale consuetudinario.





PELLEGATTA, STEFANO, *Automazione nel settore automotive: profili di responsabilità civile*, in *Contr. impr.* 2019, 1418.

Lo sviluppo tecnologico ha dotato i veicoli di strumenti di guida assistita per il controllo del mezzo e di alcune attività del conducente (driver). Tuttavia, per effetto dell'incessante sviluppo tecnologico, i sistemi di assistenza sono stati perfezionati e hanno finito per svolgere in autonomia molteplici compiti riservati al driver (accelerare, frenare, agire sullo sterzo, mantenere la distanza di sicurezza). Il contributo fornisce i criteri tecnici e giuridici per discriminare il veicolo assistito dal veicolo autonomo. A tal fine l'autore propone la classificazione tecnica della *Society of Automotive Engineers* fondata sull'intensità delle tecnologie installate a bordo. Elemento chiave per una distinzione in termini giuridici dei due fenomeni è ravvisata nella sussistenza (o meno) del potere di controllo esercitato dal driver sul mezzo. Il contributo analizza, infine, la compatibilità del regime giuridico ordinario, applicabile in tema di responsabilità civile automobilistica, con i nuovi sistemi di guida assistita ed autonoma.

TELESCA, CARMEN, *Driverless cars: profili di responsabilità civile e penale*, in *Riv. dir. nav.* 2019, 183.

«La mobilità, nell'ultimo secolo, nel settore del trasporto su strada, è stata interessata da numerosi ed importanti progressi. L'Autore esamina le peculiarità della responsabilità, civile e penale, per i veicoli a guida autonoma. Il tema viene affrontato a livello europeo da vari strumenti quali la direttiva sulla responsabilità per danno da prodotti difettosi (dir. 85/374/Cee del Consiglio) nonché dai diversi regimi di responsabilità individuati nei singoli Stati membri (ad es. diritto civile, diritto penale, legislazione in materia di circolazione stradale). La causa effettiva del danno e dell'incidente è decisiva per l'attribuzione della responsabilità ed è particolarmente importante individuare, attraverso l'ausilio di registratori di dati chi, effettivamente, conduce il veicolo: il sistema automatizzato o il conducente» [*abstract* tratto dalla Rivista].



LANUCARA, LUCIO, *US Railways from the Building of the Country to Multimodal Competition. History, Law and Current Issues*, *Riv. dir. nav.* 2019, 105.

«Lo studio, dopo una prima descrizione generale del quadro storico-normativo nell'Unione europea e nei sistemi ferroviari statunitensi, fornisce una descrizione approfondita delle questioni statunitensi, concentrandosi in particolare sul finanziamento delle infrastrutture, sulle acquisizioni e sulla concorrenza, sulla proprietà straniera di navi, sulle leggi e regolamenti in materia di sicurezza, sulle licenze e concessioni di servizi, sulla regolamentazione delle tariffe, sull'abbandono e su nuove linee,

sugli obblighi di servizio pubblico e sul diritto del lavoro. Le conclusioni si concentrano sull'incertezza circa il futuro sviluppo delle infrastrutture e dei mercati ferroviari statunitensi, anche in relazione alle tensioni nell'ambito dell'attuale rapporto politico tra la Presidenza Trump ed il Partito democratico» [abstract tratto dalla Rivista].



AA.VV., *Les remontées mécaniques et le droit. Regards croisés*, a cura di Philippe Yolka e Jean-François Joye, I ed., Université de Savoie Mont Blanc, Chambéry, 2019, 470, € 30,00.



«*En dépit du poids économique du secteur pour les régions de montagne, le droit des remontées mécaniques n'avait jusqu'à présent pas donné lieu à une étude d'ensemble. Pour la première fois, l'ensemble des règles juridiques applicables à ces installations de transport — enrichi d'éléments de contexte historiques et économiques — se trouve présenté au public dans un volume de référence qui rassemble les actes d'un colloque national qui s'est tenu en novembre 2017 à Chambéry. L'objectif de la recherche a consisté à clarifier le cadre juridique de la gestion des remontées mécaniques, en pointant les incertitudes existantes, en identifiant les problèmes posés et en proposant des solutions opérationnelles. Le présent ouvrage sera utile tant aux acteurs économiques de la montagne qu'à la communauté scientifique. Il intéressera aussi les porteurs de projets de transports câblés en milieu urbain, tant les aspects juridiques des remontées mécaniques en zones de montagne peuvent alimenter la réflexion au-delà*» [abstract tratto dal sito dell'editore].

DEL FEDERICO, CATERINA - DEL FEDERICO, LORENZO, *Le disposizioni di esplicito rilievo tributario della direttiva (UE) n. 2015/2302 relativa ai pacchetti turistici*, in *Riv. it. dir. turismo* 2019, 14.

La direttiva 2015/2302/UE, relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati, non contiene disposizioni specifiche in materia di diritto tributario. Ciò contrasta con la diffusa percezione circa il ruolo centrale che, nel settore del turismo, la tassazione assume nella dinamica della concorrenza e della competizione fiscale tra gli Stati membri. Il contributo analizza le poche norme della direttiva 2015/2302/UE in materia fiscale, con particolare riferimento all'IVA, l'imposta armonizzata più rilevante a livello europeo, anche alla luce delle ultime iniziative della Commissione europea. Ciò che emerge è che la direttiva 2015/2302/UE, pur non intervenendo in via diretta sugli aspetti fiscali, ha rappresentato un passo in avanti verso un coordinamento fiscale del turismo in Europa, che da più parti è ritenuto ormai inevitabile.

GENCY-TANDONNET, DOMINIQUE - PIEDELIÈVRE, STÉPHANE, *Droit des transports*, II ed., LexisNexis, Paris, 2019, p. 734, ISBN: 9782711029464, € 43,00.



«L'objet de ce manuel est de présenter l'ensemble du droit des transports, aussi bien terrestres, qu'aériens et maritimes. Le développement des transports, lié à l'essor des échanges internationaux de marchandises et des personnes, est l'un des aspects les plus caractéristiques de la mondialisation et de l'économie moderne. Compte tenu des enjeux notamment politiques, économiques, environnementaux, d'aménagement du territoire, de défense, et en particulier désormais, de l'essor de ceux de la mobilité (aux multiples facettes), que présentent les transports, leur organisation devait d'abord être envisagée. Ensuite, il est nécessaire d'examiner les opérations de transport qui s'insèrent souvent dans un cadre complexe, en raison de leur caractère international ou de l'existence d'autres prestations, comme l'hébergement ou la restauration, l'enlèvement des marchandises, leur chargement ou leur déchargement. Ces opérations successives sont parfois effectuées par des professionnels différents. Ce manuel s'adresse principalement aux étudiants de masters 1 et 2, mais aussi à tous ceux qui, professionnellement, sont amenés à côtoyer cette matière. L'ouvrage est à jour des dernières évolutions législatives internes, européennes ou internationales; et, en raison du caractère mobile de la réglementation, les chantiers en cours sur tous les fronts sont mentionnés. Vous trouverez dans cet ouvrage toutes les réponses à vos questions sur: — L'organisation des transports: L'organisation des transports terrestres; L'organisation des transports aériens; L'organisation des transports maritimes; — Le contrat de transport: La notion de contrat de transport; Les règles particulières aux types de transports» [abstract tratto dal sito dell'editore].

LEFEBVRE D'OVIDIO, ANTONIO † - PESCATORE, GABRIELE † - TULLIO, LEOPOLDO, *Manuale di diritto della navigazione*, XV ed., Giuffrè, Milano, 2019, p. XXXIV-877, € 66.

«L'opera esplora la materia del diritto della navigazione estendendosi a tutti gli aspetti ad essa collegati: diritto privato, amministrativo, processuale, internazionale e penale. Nella trattazione si tiene conto di tutta la legislazione speciale e degli orientamenti della giurisprudenza. Il Manuale mantiene lo spirito con il quale i primi due Autori avevano coltivato l'esposizione della materia». [abstract tratto dal sito dell'editore].

MORANDI, FRANCESCO, *Le nuove regole dell'Unione Europea sui pacchetti turistici e i servizi turistici collegati nell'esperienza italiana - II parte*, in *Resp. civ. prev.* 2019, 1422.

«Gli articoli da 32 a 51-novies del Codice del turismo recepiscono le nuove regole in materia di pacchetti turistici e servizi turistici collegati introdotte dal d.lgs. n. 62/2018, di attuazione della Direttiva 2015/2302/UE. Il legislatore nazionale si è mantenuto fedele alla formulazione letterale delle norme dell'Unione Europea, senza tuttavia rinunciare ad adeguare il nuovo regime agli istituti fondamentali dell'ordinamen-

to interno ed a fare salvi i maggiori diritti già previsti dal Codice del turismo a tutela del viaggiatore. L'approfondimento critico delle principali novità legislative in materia di contratti di viaggio si conclude con alcune riflessioni sulla necessità di assicurare un equilibrato bilanciamento degli interessi delle parti e di garantire agli attori del sistema la possibilità di operare in condizioni di pari concorrenzialità» [abstract tratto dalla Rivista].



SIGUOIRT, LAURENT, *Transport et sécurité*, LexisNexis, Paris, 2019, p. 440, ISBN: 9782711029365, € 52,00.

«*Si le transport peut être multimodal, la sécurité est polysémique. Sous cette acception plurielle, elle représente un défi pour le secteur du transport. Un défi dont les contours évoluent au gré des politiques publiques, des enjeux économiques et sociaux, des menaces et de la technologie. Le droit doit s'adapter à ces nouvelles réalités. La sécurité concerne toutes les structures et tous les acteurs du transport. Elle irrigue tous les modes de transport. La sécurité juridique intéresse tant l'opération de transport que le contrat de transport stricto sensu. Cette relation entre transport et sécurité se noue dans un contexte en perpétuelle évolution. Cette rencontre interpelle au regard de l'étendue des pouvoirs des organismes de contrôles, des récentes réformes du droit commun, de la place du droit de la consommation dans le droit des passagers, des transports singuliers comme ceux des produits médicamenteux, quant à la réponse juridique à donner aux nouveaux modes de transport et/ou de mobilité et face aux interrogations juridiques que pose le monde du cyber. Pour l'ensemble de ces raisons, le couple Transport et Sécurité mérite de trouver dans cet ouvrage la concrétisation de cette relation intime*» [abstract tratto dal sito dell'editore].

STRAMBI, GIULIANA, *Dalle «strade del vino» all'enoturismo alla ricerca della qualità*, in *Diritto agroalimentare* 2019, 503.

«Con decreto del 12 marzo 2019 il MIPAAFT ha emanato «Linee guida e indirizzi in merito ai requisiti e agli standard minimi di qualità per l'esercizio dell'attività enoturistica», in attuazione della legge di bilancio 2018 che ha definito normativamente l'enoturismo. Considerando che fin dagli anni 1999-2000 nell'ordinamento italiano esiste una disciplina statale sulle «strade del vino» come forma di «offerta enoturistica», in seguito dettagliata a livello regionale, l'articolo individua gli elementi caratterizzanti tale disciplina al fine di esaminare le motivazioni che hanno indotto il legislatore statale a intervenire nuovamente nel settore del turismo del vino regolando l'attività enoturistica e gli effetti che ne possono derivare sul sistema delle «strade»» [abstract tratto dalla Rivista].



TULLIO, LEOPOLDO, *Breviario di diritto della navigazione*, III ed., Giuffrè, Milano, 2019, p. XXIII-342, € 30.

«L'aggiornamento della terza edizione riguarda, in particolare, le autorità di sistema portuale, la navigazione da diporto, i contratti del turismo organizzato, il contratto di pilotaggio, il soccorso nelle avarie comuni. L'opera, coniugando le esigenze di completezza e sinteticità, conferma la sua vocazione didattica, grazie alla sistematicità dell'esposizione e all'uso del grassetto e dei quadri sinottici, molto apprezzati dagli studenti» [abstract tratto dal sito dell'editore].

VENTURELLI, VALTER - DECHAUME, JACQUES, *Gestion des procédures douanières. La douane: théorie et pratique*, XXI ed., Le Génie éditeur, Chambéry, 2019, 276, € 19,00.

«Conçu pour les étudiants en Transport ou Commerce International et la formation continue, cet ouvrage propose des méthodologies claires et complètes pour maîtriser l'ensemble des procédures douanières dans le cadre de l'Union Européenne. Cet ouvrage intègre le nouveau code douanier de l'Union (CDU). Bénéficiant d'une longue expérience de la formation dans le domaine du transport, les auteurs nous font ici partager leurs compétences techniques et pédagogiques. Ils ont également participé, chez le même éditeur, à la rédaction de divers ouvrages: *Études de cas Transport*, *Le Transport Routier*» [abstract tratto dal sito dell'editore].

# materiali

## **CONVENZIONE SUI CONTRATTI PER IL TRASPORTO INTERNAZIONALE DI MERCI INTERAMENTE O PARZIALMENTE PER MARE (NEW YORK, 11 DICEMBRE 2008) APERTA ALLA FIRMA A ROTTERDAM IL 23 SETTEMBRE 2009**

*Questa traduzione italiana del testo ufficiale inglese delle Regole di Rotterdam, redatta da Enzo Fogliari, tiene conto delle correzioni agli art. 1.6.a e 19.1.b, effettuate dal Segretariato Generale delle Nazioni Unite l'11 ottobre 2012 ed entrate in vigore il 9 gennaio 2013, in virtù dell'accettazione tacita da parte degli Stati firmatari o contraenti.*

Gli Stati parte di questa convenzione,

CONFERMANDO la loro convinzione che il commercio internazionale sulla base dell'eguaglianza e del mutuo beneficio costituisce un elemento importante per la promozione di amichevoli relazioni tra gli Stati,

CONVINTI che la progressiva armonizzazione e unificazione del diritto del commercio internazionale, nel ridurre o rimuovere ostacoli legali al flusso del commercio internazionale, contribuiscano in modo significativo alla cooperazione economica universale tra tutti gli Stati su una base della eguaglianza, dell'equità e dell'interesse comune, e al benessere di tutti i popoli,

RICONOSCENDO il significativo contributo della Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole legali relative alle polizze di carico, firmata a Bruxelles il 25 agosto 1924, e dei suoi Protocolli, e della Convenzione delle Nazioni Unite sul trasporto di merci per mare, firmata a Amburgo il 31 marzo 1978, alla armonizzazione del diritto che regola il trasporto di merci per mare,

CONSAPEVOLI degli sviluppi tecnologici e commerciali che hanno avuto luogo successivamente alla adozione di tali convenzioni e dell'esigenza di consolidarli e modernizzarli,

NOTANDO che caricatori e vettori non hanno il beneficio di un regime cogente universale a sostegno della esecuzione dei contratti di trasporto marittimo che coinvolgono altri modi di trasporto,

CONSIDERANDO che l'adozione di regole uniformi che disciplinano i contratti internazionali di trasporto in tutto o in parte per mare promuoverà la certezza legale,

migliorerà l'efficienza del trasporto internazionale di merci e faciliterà nuove opportunità di accesso per parti e per mercati in precedenza remoti, svolgendo in tale modo un ruolo fondamentale nella promozione del commercio e dello sviluppo economico, a livello sia nazionale che internazionale,

HANNO CONVENUTO quanto segue:

## CAPITOLO 1

### DISPOSIZIONI GENERALI

ART. 1. *Definizioni* — Ai fini di questa Convenzione:

1. «Contratto di trasporto» significa un contratto nel quale il vettore, contro pagamento di un nolo, si obbliga a trasportare merci da un luogo all'altro. Il contratto deve prevedere il trasporto per mare e può prevedere il trasporto mediante altre modalità di trasporto in aggiunta al trasporto per mare.

2. «Contratto di volume» significa un contratto di trasporto che prevede il trasporto di una specifica quantità di merci in una serie di spedizioni durante un periodo di tempo convenuto. La specificazione della quantità può includere un minimo, un massimo o una forcella.

3. «Trasporto di linea» significa un servizio di trasporto che viene offerto al pubblico mediante pubblicità o mezzi simili e comprende il trasporto mediante navi che assicurano un collegamento regolare tra determinati porti secondo un calendario di partenze accessibile al pubblico.

4. «Trasporto non di linea» significa ogni trasporto che non è trasporto di linea.

5. «Vettore» significa una persona che stipula un contratto di trasporto con un caricatore.

6. (a) «Parte Esecutrice» significa una persona diversa dal vettore che esegue o si obbliga ad eseguire una delle obbligazioni del vettore in base ad un contratto di trasporto con riguardo al ricevimento, all'imbarco, alla movimentazione, allo stivaggio, al trasporto, al mantenimento <sup>(1)</sup>, alla cura, allo sbarco o alla consegna delle merci, in quanto tale persona agisca, direttamente o indirettamente, su richiesta del vettore o sotto la supervisione e il controllo del vettore.

(b) «Parte Esecutrice» non comprende persone che agiscono, direttamente o indirettamente, su istruzioni di un caricatore, di un caricatore documentale, della parte controllante o del destinatario, anziché del vettore.

7. «Parte Esecutrice marittima» significa una parte esecutrice che esegua o si obblighi a eseguire una qualsiasi obbligazione del vettore durante il periodo compreso tra l'arrivo delle merci al porto di imbarco di una nave e la loro partenza dal porto di

---

(1) Parola aggiunta dalla correzione del testo originale della Convenzione.



sbarco di una nave. Un vettore terrestre è una parte esecutrice marittima solo se esegue o si obbliga a eseguire i suoi servizi esclusivamente entro un'area portuale.

8. «Caricatore» significa una persona che stipula un contratto di trasporto con un vettore.

9. «Caricatore documentale» significa una persona, diversa dal caricatore, che accetta di essere indicata come «caricatore» nel documento di trasporto o nella registrazione elettronica di trasporto.

10. «Portatore» significa:

- (a) una persona che è in possesso di un documento di trasporto negoziabile; e
  - (i) se il documento è un documento all'ordine, vi è individuata come il caricatore o il destinatario, ovvero è la persona alla quale il documento è debitamente girato; o
  - (ii) se il documento è un documento all'ordine girato in bianco o un documento al portatore è il portatore del documento; o
- (b) la persona alla quale una registrazione elettronica di trasporto negoziabile è stata emessa o trasferita secondo le procedure menzionate nell'articolo 9, paragrafo 1.

11. «Destinatario» significa una persona che ha diritto alla riconsegna delle merci in base a un contratto di trasporto o a un documento di trasporto o a una registrazione elettronica di trasporto.

12. «Diritto di controllo» delle merci significa il diritto in base al contratto di trasporto di dare istruzioni al vettore in relazione alle merci in conformità del capitolo 10.

13. «Parte controllante» significa la persona che in base all'art. 51 ha diritto di esercitare il diritto di controllo.

14. «Documento di trasporto» significa un documento emesso dal vettore in base ad un contratto di trasporto che:

- (a) attesta il ricevimento da parte del vettore o di una parte esecutrice delle merci in base a un contratto di trasporto; e
- (b) costituisce prova di o contiene un contratto di trasporto.

15. «Documento di trasporto negoziabile» significa un documento di trasporto che indica, con parole quali «all'ordine» o «negoziabile» o altra espressione appropriata alla quale è attribuito lo stesso effetto dalla legge applicabile al documento, che le merci sono state spedite all'ordine del caricatore, all'ordine del destinatario, o del portatore, e non contiene l'esplicita menzione «non negoziabile».

16. «Documento di trasporto non negoziabile» significa un documento di trasporto che non è un documento di trasporto negoziabile.

17. «Comunicazione elettronica» significa informazione generata, inviata, ricevuta o conservata mediante mezzi elettronici, ottici, digitali o mezzi similari con il risultato di rendere l'informazione comunicata accessibile in modo da poter essere utilizzabile per consultazioni ulteriori.

18. «Registrazione elettronica di trasporto» significa informazione in uno o più messaggi emessi da un vettore mediante comunicazione elettronica in base ad un contratto di trasporto, ivi compresa ogni informazione logicamente associata a una registrazione elettronica di trasporto o altrimenti ad essa collegata contemporaneamente o successivamente alla sua emissione da parte del vettore, così da divenirne parte che:

- (a) attesta il ricevimento delle merci in base a un contratto di trasporto da parte del vettore o di una parte esecutrice; e
- (b) costituisce prova di o contiene un contratto di trasporto.

19. «Registrazione elettronica di trasporto negoziabile» significa una registrazione elettronica di trasporto:

- (a) che indica, con espressioni quali «all'ordine» o «negoziabile» o altra espressione appropriata alla quale è attribuito lo stesso effetto dalla legge applicabile al documento, che le merci sono state spedite all'ordine del caricatore o all'ordine del destinatario, e non contiene l'esplicita dichiarazione «non negoziabile»; e
- (b) il cui uso soddisfa le prescrizioni dell'art. 9, paragrafo 1.

20. «Registrazione elettronica di trasporto non negoziabile» significa una registrazione elettronica di trasporto che non è una registrazione elettronica di trasporto negoziabile.

21. La «emissione» di una registrazione elettronica di trasporto negoziabile significa l'emissione della registrazione secondo procedure che ne garantiscano il controllo esclusivo dalla sua creazione fino a quando cessa di essere valida o di produrre effetto.

22. Il «trasferimento» di una registrazione elettronica di trasporto negoziabile significa il trasferimento del suo controllo esclusivo.

23. «Dati contrattuali» significa ogni informazione relativa al contratto di trasporto o alle merci (inclusi termini, annotazioni, firme e girate) inserita in un documento di trasporto o in una registrazione elettronica di trasporto.

24. «Merci» significa oggetti, merci e cose di qualsiasi genere che un vettore si obbliga di trasportare in base ad un contratto di trasporto e include l'imballaggio e ogni attrezzatura e il contenitore non fornito dal o per conto del vettore.

25. «Nave» significa ogni nave usata per trasportare merci per mare.

26. «Contenitore» significa ogni tipo di contenitore, cisterna o pianale trasportabile, cassa mobile ogni simile unità di carico impiegata per consolidare merci, ed ogni attrezzatura ancillare alla stessa unità di carico.

27. «Veicolo» significa un veicolo stradale o ferroviario per trasporto di merci.

28. «Nolo» significa la remunerazione pagabile al vettore per il trasporto delle merci in base ad un contratto di trasporto.

29. «Domicilio» significa

- (a) il luogo dove una società o altra persona giuridica o associazione di persone fisiche o giuridiche ha la sua
- (i) sede legale o luogo di costituzione o ufficio centrale menzionato nella iscrizione o, a seconda del caso,
- (ii) la sua amministrazione centrale o
- (iii) la sede principale dei suoi affari, e
- (b) la residenza abituale di una persona fisica.

30. «Tribunale competente» significa un tribunale in uno Stato Contraente che, secondo le regole relative alla distribuzione interna della competenza tra i tribunali di tale Stato, può esercitare la sua giurisdizione sulla controversia.

ART. 2. *Interpretazione di questa Convenzione* — Nella interpretazione di questa Convenzione, deve essere tenuto conto del suo carattere internazionale e della esigenza di promuovere uniformità nella sua applicazione e l'osservanza della buona fede nel commercio internazionale.

ART. 3. *Requisiti di forma* — Gli avvisi, le conferme, i consensi, gli accordi, le dichiarazioni e altre comunicazioni a cui è fatto riferimento negli articoli 19, paragrafo 2; 23, paragrafi da 1 a 4; 36, subparagrafi 1 (b), (c) e (d); 40, subparagrafo 4 (b); 44; 48, paragrafo 3; 51, subparagrafo 1 (b); 59, paragrafo 1; 63; 66; 67, paragrafo 2; 75, paragrafo 4; e 80, paragrafi 2 e 5, devono essere per iscritto. Per tali scopi possono essere utilizzate comunicazioni elettroniche, purché il loro impiego abbia luogo con il consenso della persona dalla quale la comunicazione viene fatta e della persona alla quale essa è fatta.

ART. 4. *Applicabilità di difese e di limiti di responsabilità* — 1. Qualsiasi disposizione di questa Convenzione che possa fornire una difesa per il vettore o una limitazione della sua responsabilità si applica in ogni azione giudiziale o arbitrale, sia essa contrattuale, aquiliana o altrimenti fondata, promossa in relazione alla perdita, al danno o al ritardo nella riconsegna di merci oggetto di un contratto di trasporto o all'ina-dempimento di qualsiasi altra obbligazione in base a questa Convenzione contro:

- (a) il vettore o ad una parte esecutrice marittima;
- (b) il comandante, l'equipaggio o ogni altra persona che svolge servizi a bordo della nave; o
- (c) gli impiegati del vettore o di una parte esecutrice marittima.

2. Ogni disposizione di questa Convenzione che possa fornire una difesa al caricatore o alla persona indicata come caricatore documentale si applica in ogni azione giudiziale o arbitrale, sia contrattuale, aquiliana o altrimenti fondata, promossa contro il caricatore, il caricatore documentale, o i loro subcontraenti, agenti o impiegati.

## CAPITOLO 2

## AMBITO DI APPLICAZIONE

ART. 5. *Ambito generale di applicazione* — 1. Fermo quanto previsto all'articolo 6, questa Convenzione si applica ai contratti di trasporto nei quali il luogo di ricevimento e il luogo di riconsegna sono in Stati diversi, e il porto di imbarco di un trasporto marittimo e il porto di sbarco dello stesso trasporto marittimo sono in Stati diversi, se, in base al contratto di trasporto, uno qualsiasi dei luoghi seguenti si trova in uno Stato Contraente:

- (a) Il luogo di ricevimento;
- (b) Il porto di imbarco;
- (c) Il luogo di consegna;
- (d) Il porto di sbarco.

2. Questa Convenzione si applica senza riguardo alla nazionalità della nave, del vettore, delle parti esecutrici, del caricatore, del destinatario, o di ogni altra parte interessata.

ART. 6. *Esclusioni specifiche* — 1. Questa Convenzione non si applica ai seguenti contratti nel trasporto di linea:

- (a) *charter party*; e
- (b) altri contratti di utilizzazione di una nave o di qualsiasi spazio nella stessa.

2. Questa Convenzione non si applica ai contratti di trasporto nel trasporto non di linea tranne quando:

- (a) non vi è tra le parti *charter party* o altro contratto per l'utilizzazione di una nave o di uno spazio nella stessa; e
- (b) viene emesso un documento di trasporto o una registrazione elettronica di trasporto.

ART. 7. *Applicazione a certe parti* — Nonostante quanto previsto all'articolo 6, questa Convenzione si applica tra vettore e destinatario, parte controllante o portatore che non sia la parte originale del *charter party* o altro contratto di trasporto escluso dalla applicazione di questa Convenzione. Tuttavia questa Convenzione non si applica tra le parti originali di un contratto di trasporto escluso in base all'articolo 6.

## CAPITOLO 3

## REGISTRAZIONI ELETTRONICHE DI TRASPORTO

ART. 8. *Uso ed effetto delle registrazioni elettroniche di trasporto* — Fatte salve le prescrizioni previste in questa Convenzione:

- (a) qualsiasi cosa che debba essere indicato in o su un documento di trasporto in base a questa Convenzione può essere registrato in una registrazione elettronica di trasporto, purché la sua emissione e il suo successivo uso abbia luogo con il consenso del vettore e del caricatore; e
- (b) l'emissione, il controllo esclusivo, o il trasferimento di una registrazione elettronica di trasporto ha lo stesso effetto della emissione, del possesso, o trasferimento di un documento di trasporto.

ART. 9. *Procedure per l'uso di registrazioni elettroniche di trasporto* — 1. L'uso di una registrazione elettronica di trasporto è soggetto alle procedure che regolano:

- (a) il metodo di emissione e trasferimento di tale registrazione al previsto portatore;
- (b) una assicurazione che la registrazione elettronica di trasporto conservi la sua integrità;
- (c) il modo in cui il portatore è in grado di dimostrare che egli ne è il portatore; e
- (d) il modo di procurare la conferma che la consegna al portatore è stata eseguita,

o che, in base agli Articoli 10, paragrafo 2, o 47, subparagrafi 1 (a)(ii) e (c), la registrazione elettronica di trasporto ha cessato di avere effetto o validità.

2. Nei dati contrattuali deve essere fatto riferimento alle procedure previste nel paragrafo 1 di questo articolo, che devono essere prontamente accertabili.

ART. 10 — *Sostituzione di un documento di trasporto negoziabile o di una registrazione elettronica di trasporto negoziabile* — 1. Se è stato emesso un documento di trasporto negoziabile e il vettore e il portatore convengono di sostituire tale documento con una registrazione elettronica di trasporto negoziabile:

- (a) il portatore deve restituire al vettore il documento di trasporto negoziabile, o tutti i documenti se ne sono stati emessi più di uno;
- (b) il vettore deve emettere in favore del portatore una registrazione elettronica di trasporto negoziabile che contenga una attestazione che essa sostituisce un documento di trasporto negoziabile; e
- (c) in seguito a ciò il documento di trasporto negoziabile cessa di avere qualsiasi effetto o validità.

2. Se è stata emessa una registrazione elettronica di trasporto negoziabile e il vettore e il portatore convengono di sostituire tale registrazione elettronica di trasporto con un documento di trasporto negoziabile:

- (a) il vettore deve emettere in favore del portatore, in luogo della registrazione elettronica di trasporto, un documento di trasporto negoziabile che contiene una dichiarazione secondo la quale esso sostituisce una registrazione elettronica di trasporto negoziabile; e

- (b) in seguito a ciò la registrazione elettronica di trasporto cessa di avere alcun effetto o validità.

#### CAPITOLO 4

##### OBBLIGAZIONI DEL VETTORE

ART. 11. *Trasporto e riconsegna delle merci* — Il vettore, in conformità di questa Convenzione e alle disposizioni del contratto di trasporto, è tenuto al trasporto delle merci al luogo di destinazione e alla loro riconsegna al destinatario.

ART. 12. *Periodo di responsabilità del vettore* — 1. Il periodo di responsabilità del vettore per le merci in base a questa Convenzione inizia quando il vettore o una parte esecutrice riceve le merci per il trasporto e termina quando le merci sono consegnate.

2.(a) Se la legge o i regolamenti del luogo di ricevimento richiedono che le merci siano affidate ad una autorità o ad un terzo dal quale il vettore può ritirarle, il periodo di responsabilità del vettore inizia quando il vettore ritira le merci dall'autorità o dal terzo.

(b) Se la legge o i regolamenti del luogo di consegna richiedono che il vettore affidi le merci ad una autorità o ad un terzo dal quale il destinatario può ritirarle, il periodo di responsabilità del vettore termina quando il vettore affida le merci alla autorità o al terzo.

3. Allo scopo di stabilire il periodo di responsabilità del vettore, le parti possono concordare il tempo e il luogo del ricevimento e della riconsegna delle merci, ma una disposizione nel contratto di trasporto è nulla ove preveda che:

- (a) il momento del ricevimento delle merci sia successivo all'inizio del loro primo imbarco in base al contratto di trasporto; o
- (b) il momento della riconsegna delle merci sia anteriore al completamento del loro ultimo sbarco in base al contratto di trasporto.

ART. 13. *Obbligazioni specifiche* — 1. Durante il periodo della sua responsabilità come individuato nell'articolo 12, e fatto salvo il disposto dell'articolo 26, il vettore deve ricevere, caricare, movimentare, stivare, trasportare e conservare le merci, averne cura, scaricarle e riconsegnarle in maniera appropriata e con cura.

2. Nonostante il paragrafo 1 di questo articolo, e senza pregiudizio delle altre disposizioni del capitolo 4 e dei capitoli da 5 a 7, il vettore e il caricatore possono concordare che l'imbarco, la movimentazione, lo stivaggio e lo sbarco delle merci siano eseguiti dal caricatore, dal caricatore documentale o dal destinatario. Tale accordo deve essere menzionato nei dati contrattuali.

ART. 14. *Obbligazioni specifiche applicabili al viaggio per mare* — Prima, all'inizio e durante il viaggio per mare il vettore deve esercitare la ragionevole diligenza per:

- (a) porre e mantenere la nave in condizioni di navigabilità;
- (b) armare, equipaggiare e fornire la nave in maniera appropriata e mantenerla armata, equipaggiata e fornita in tale modo per tutto il viaggio; e
- (c) porre e mantenere le stive e tutte le altre parti della nave in cui le merci sono trasportate, e tutti i contenitori forniti dal vettore nei quali o sui quali le merci sono trasportate in condizioni appropriate e sicure per il ricevimento, il trasporto e la conservazione delle merci.

ART. 15. *Merci che possono diventare un pericolo* — Nonostante gli articoli 11 e 13, il vettore o una parte esecutrice possono rifiutarsi di ricevere o di caricare merci, e possono adottare altre misure ragionevoli, ivi compresi il loro sbarco, la loro distruzione, o il renderle inoffensive, se esse costituiscono, o appaia ragionevolmente probabile che costituiscano durante il periodo della responsabilità del vettore, un reale pericolo per le persone, i beni o l'ambiente.

ART. 16. *Sacrificio delle merci durante il viaggio per mare* — Nonostante gli articoli 11, 13, e 14, il vettore o una parte esecutrice possono sacrificare merci in mare quando il sacrificio è ragionevolmente compiuto per la comune salvezza o allo scopo di preservare dal pericolo vite umane o altri beni coinvolti nella comune avventura.

## CAPITOLO 5

### RESPONSABILITÀ DEL VETTORE PER PERDITA, DANNO O RITARDO

ART. 17. *Fondamento della responsabilità* — 1. Il vettore è responsabile per la perdita o il danno delle merci, così come per il ritardo nella loro consegna, se il creditore prova che il danno, la perdita o il ritardo, o l'evento o le circostanze che lo hanno causato o hanno contribuito a causarlo si è verificato durante il periodo della responsabilità del vettore, come definito nel capitolo 4.

2. Il vettore è esonerato in tutto o in parte dalla sua responsabilità in base al paragrafo 1 di questo articolo se prova che la causa o una delle cause del danno, della perdita o del ritardo non è imputabile a sua colpa o a colpa di una qualsiasi delle persone menzionate nell'articolo 18.

3. Il vettore è anche esonerato in tutto o in parte dalla sua responsabilità in base al paragrafo 1 di questo articolo se, alternativamente alla prova della assenza di colpa come previsto nel paragrafo 2 di questo articolo, prova che uno o più degli eventi o delle circostanze che seguono hanno causato o contribuito alla perdita, al danno o al ritardo:

- (a) atto di Dio;
- (b) pericoli, rischi e accidenti del mare o di altre acque navigabili;
- (c) guerra, ostilità, conflitto armato, pirateria, terrorismo, sommosse e tumulti;

- (d) restrizioni per quarantena; interferenza o impedimenti da parte di Stati, autorità pubbliche, governanti o popolo compresi detenzione, sequestro o pignoramento non imputabile al vettore o a una qualsiasi delle persone menzionate nell'articolo 18;
- (e) scioperi, serrate, sospensioni del o ostacoli al lavoro;
- (f) incendio a bordo della nave;
- (g) vizi occulti non accertabili con una ragionevole diligenza;
- (h) atto o omissione del caricatore, del caricatore documentale, della parte controllante, o di qualsiasi altra persona dei cui atti il caricatore o il caricatore documentale è responsabile in base agli articoli 33 o 34;
- (i) imbarco, movimentazione, stivaggio, o sbarco delle merci eseguito in base a un accordo in conformità dell'articolo 13, paragrafo 2, salvo che il vettore o la parte esecutrice compia tale attività per conto del caricatore, del caricatore documentale o del destinatario;
- (j) perdita in volume o in peso o qualsiasi altra perdita o danno risultante da vizio occulto, dalla natura o vizio proprio della merce;
- (k) insufficienza o vizio dell'imballaggio non eseguito o delle marche non apposte da o per conto del vettore;
- (l) salvataggio o tentativo di salvataggio di vite umane in mare;
- (m) ragionevoli misure per salvare o cercare di salvare beni in mare;
- (n) ragionevoli misure per evitare o cercare di evitare danni all'ambiente; o
- (o) atti del vettore in base ai poteri conferiti dagli articoli 15 e 16.

4. Nonostante il paragrafo 3 di questo articolo, il vettore è responsabile per tutta o parte della perdita, del danno o del ritardo:

- (a) se il creditore prova che la colpa del vettore o di una persona menzionata nell'articolo 18 ha causato o contribuito a causare l'evento o la circostanza invocato dal vettore; o
- (b) se il creditore prova che un evento o una circostanza di cui non è fatta menzione nel paragrafo 3 di questo articolo ha contribuito alla perdita, al danno o al ritardo, e il vettore non può provare che tale evento o circostanza non è attribuibile a colpa sua o di una qualsiasi delle persone menzionate nell'articolo 18.

5. Il vettore è anche responsabile, nonostante il paragrafo 3 di questo articolo, di tutta o parte della perdita, del danno o del ritardo, se:

- (a) il creditore prova che la perdita, il danno o il ritardo è stato o è stato probabilmente causato da o ad esso ha contribuito
  - (i) l'innavigabilità della nave;
  - (ii) l'improprio armamento, equipaggiamento o fornitura della nave; o
  - (iii) il fatto che le stive o altre parti della nave in cui le merci sono trasportate, o i contenitori forniti dal vettore in o su cui le merci sono trasportate, non erano adatti e sicuri per il loro ricevimento, trasporto e conservazione; e



- (b) il vettore non è in grado di provare che:
- (i) nessuno degli eventi o circostanze a cui è fatto riferimento nel paragrafo 5 lettera (a) di questo articolo ha causato la perdita, il danno o il ritardo; o
  - (ii) ha adempiuto alla sua obbligazione di esercitare una ragionevole diligenza in conformità dell'articolo 14.

6. Quando la responsabilità del vettore è parzialmente esclusa in base a questo articolo, il vettore è responsabile soltanto per quella parte della perdita, del danno o del ritardo imputabile all'evento o alla circostanza per cui egli è responsabile in base a questo articolo.

ART. 18. *Responsabilità del vettore per altre persone* — Il vettore è responsabile per l'inadempimento delle sue obbligazioni in base a questa Convenzione causato da atti o omissioni:

- (a) di una parte esecutrice;
- (b) del comandante o dell'equipaggio della nave;
- (c) degli impiegati del vettore o di una parte esecutrice; o
- (d) qualsiasi altra persona che esegue o si obbliga di eseguire qualsiasi delle obbligazioni del vettore in base al contratto di trasporto, in quanto tale persona agisca, direttamente o indirettamente, su richiesta del vettore o sotto la supervisione o il controllo del vettore.

ART. 19. *Responsabilità delle parti esecutrici marittime* — 1. Una parte esecutrice marittima è soggetta alle obbligazioni e alle responsabilità imposte al vettore in base a questa Convenzione e ha diritto alle difese e ai limiti di responsabilità previsti in questa Convenzione se:

- (a) la parte esecutrice marittima ha ricevuto le merci per il trasporto in uno Stato Contraente, o le ha consegnate in uno Stato Contraente, o ha svolto la sua attività in relazione alle merci in un porto di uno Stato Contraente; e
- (b) l'evento che ha causato la perdita, il danno o il ritardo si è verificato:
  - (i) durante il periodo tra l'arrivo delle merci al porto di imbarco sulla nave e la loro partenza dal porto di sbarco dalla nave e <sup>(2)</sup>
  - (ii) mentre la parte esecutrice marittima aveva la custodia delle merci; o
  - (iii) in qualsiasi altro momento nella misura in cui essa stava partecipando alla esecuzione di una qualsiasi delle attività contemplate nel contratto di trasporto.

2. Se il vettore accetta di assumere obbligazioni diverse da quelle sui di lui imposte da questa Convenzione, o accetta che i limiti della sua responsabilità siano più elevati di quelli previsti in questa Convenzione, una parte esecutrice marittima non è

---

(2) Parola aggiunta dalla correzione del testo originale della Convenzione.

vincolata da tale accordo a meno che non convenga espressamente di accettare tali obbligazioni o tali maggiori limiti.

3. Una parte esecutrice marittima è responsabile per l'inadempimento delle sue obbligazioni in base a questa Convenzione causato dagli atti o dalle omissioni di qualsiasi persona alla quale essa abbia affidato l'adempimento di qualsiasi obbligazione del vettore in base al contratto di trasporto secondo le condizioni previste nel paragrafo 1 di questo articolo.

4. Nulla in questa Convenzione impone responsabilità al comandante o all'equipaggio della nave o a un impiegato del vettore o di una parte esecutrice marittima

ART. 20. *Responsabilità solidale* — 1. Se il vettore e una o più parti esecutrici marittime sono responsabili per la perdita, il danno o il ritardo delle merci, la loro responsabilità è solidale ma solo fino a concorrenza dei limiti previsti in questa Convenzione.

2. Senza pregiudizio dell'articolo 61, la responsabilità cumulativa di tali persone non eccede i limiti globali della responsabilità previsti da questa Convenzione.

ART. 21. *Ritardo* — Un ritardo nella riconsegna si verifica quando le merci non sono consegnate nel luogo di destinazione previsto nel contratto di trasporto entro il termine convenuto.

ART. 22. *Calcolo del risarcimento* — 1. Fermo restando il disposto dell'articolo 59, il risarcimento pagabile dal vettore per la perdita o il danno delle merci è calcolato con riferimento al valore di tali merci nel luogo e al tempo della consegna stabiliti dall'articolo 43.

2. Il valore delle merci è fissato in base al corso in borsa o, in mancanza, in base al loro prezzo di mercato o, in mancanza di corso in borsa o di prezzo di mercato, con riferimento al valore normale delle merci della stessa natura e qualità nel luogo di riconsegna.

3. Nel caso di perdita o danno delle merci, il vettore non è tenuto al pagamento di alcun risarcimento oltre a quanto previsto nei paragrafi 1 e 2 di questo articolo, tranne quando il vettore e il caricatore hanno convenuto di calcolare il risarcimento in una maniera diversa nei limiti di cui al capitolo 16.

ART. 23. *Avviso in caso di perdita, danno o ritardo* — 1. In mancanza di prova contraria si presume che il vettore abbia riconsegnato le merci secondo la loro descrizione nei dati contrattuali a meno che comunicazione della perdita o del danno delle merci, con indicazione della natura generale di tale perdita o danno, non sia data al vettore o all'parte esecutrice che ha eseguito la riconsegna delle merci, prima o al momento della riconsegna, o, se la perdita o il danno non è apparente, entro sette giorni lavorativi, nel luogo di riconsegna, dalla riconsegna delle merci.

2. La mancanza della comunicazione prevista in questo articolo al vettore o alla parte esecutrice non pregiudica il diritto di richiedere il risarcimento per la perdita o il danno delle merci in base a questa Convenzione, né la distribuzione dell'onere probatorio previsto nell'articolo 17.

3. La comunicazione menzionata in questo articolo non è richiesta in relazione a perdita o danno accertato durante una ispezione congiunta delle merci da parte della persona a cui esse sono state consegnate del vettore o della parte esecutrice marittima di cui viene asserita la responsabilità.

4. Nessun risarcimento è dovuto per il ritardo ove avviso della perdita dovuta al ritardo non sia stato dato al vettore entro ventuno giorni consecutivi dalla consegna delle merci.

5. Quando l'avviso menzionato in questo articolo è dato alla parte esecutrice che ha riconsegnato le merci, esso ha lo stesso effetto come se fosse stato dato al vettore, e l'avviso dato al vettore ha lo stesso effetto di quello dato alla parte esecutrice marittima.

6. Nel caso di perdita o danno effettivo o presunto, le parti della controversia si danno reciprocamente tutte le ragionevoli facilitazioni per l'ispezione e il conteggio delle merci e consentono l'accesso ai documenti relativi al trasporto delle merci.

## CAPITOLO 6

### DISPOSIZIONI ULTERIORI RELATIVE A FASI PARTICOLARI DEL TRASPORTO

ART. 24. *Deviazione* — Quando in base alla legge applicabile una deviazione costituisce un inadempimento delle obbligazioni del vettore, tale deviazione di per sé stessa non priva il vettore o la parte esecutrice marittima delle difese o della limitazione di questa Convenzione, tranne che nei casi previsti dall'articolo 61.

ART. 25. *Merci sopra coperta delle navi* — 1. Le merci possono essere trasportate sopra la coperta di una nave solo se:

- (a) tale trasporto è obbligatorio per legge;
- (b) esse sono trasportate in o su contenitori o veicoli che sono adatti per il trasporto sopra coperta, e la coperta è specialmente predisposta per il trasporto di tali contenitori o veicoli; o
- (c) il trasporto sopra coperta è conforme al contratto di trasporto, agli usi, ai costumi e alle pratiche del commercio in questione.

2. Le disposizioni di questa Convenzione relative alla responsabilità del vettore si applicano alla perdita, al danno o al ritardo nella riconsegna delle merci trasportate sopra coperta in base al paragrafo 1 di questo articolo, ma il vettore non è responsabile per la perdita o il danno di tali merci o il ritardo nella loro riconsegna, causato dai rischi speciali che il loro trasporto sopra coperta comporta ove le merci siano trasportate in conformità del paragrafo 1 lettere (a) o (c) di questo articolo.

3. Se le merci sono state trasportate sopra coperta in casi diversi da quelli consentiti in base al paragrafo 1 di questo articolo, il vettore è responsabile per la perdita o il danno delle merci o il ritardo nella loro consegna esclusivamente causato dal loro trasporto sopra coperta, e non ha diritto alle difese previste nell'articolo 17.

4. Il vettore non ha diritto di invocare il paragrafo 1 (c) di questo articolo nei confronti di un terzo che ha acquistato un documento di trasporto negoziabile o una registrazione elettronica di trasporto negoziabile in buona fede, a meno che i dati contrattuali precisino che le merci sono trasportate sopra coperta.

5. Se il vettore e il caricatore hanno espressamente convenuto che le merci sarebbero state trasportate sotto coperta, il vettore non ha diritto al beneficio della limitazione della responsabilità per ogni perdita, danno o ritardo nella consegna delle merci nella misura in cui tale perdita, danno o ritardo siano dovuti al loro trasporto sopra coperta.

ART. 26. *Trasporto anteriore o successivo al trasporto marittimo* — Quando la perdita o il danno delle merci, o un evento o una circostanza che causa un ritardo nella loro consegna, si verifica durante il periodo della responsabilità del vettore ma solamente prima del loro imbarco sulla nave o solamente dopo il loro sbarco dalla nave, le disposizioni di questa Convenzione non prevalgono sulle disposizioni di un altro strumento internazionale che, al tempo di tale perdita, danno o evento o circostanza che causa un ritardo:

- (a) sarebbero state applicabili a tutte o alcune delle prestazioni del vettore in base alle disposizioni di tale strumento internazionale se il caricatore avesse stipulato un distinto contratto direttamente con il caricatore in relazione alla particolare fase del contratto durante la quale ha avuto luogo la perdita o il danno delle merci o l'evento o la circostanza che ha causato il ritardo;
- (b) regolano espressamente la responsabilità del vettore, la sua limitazione, o il termine per l'esercizio dell'azione; e
- (c) non possono in base a tale strumento essere derogate contrattualmente in alcun caso o a detrimento del caricatore.

## CAPITOLO 7

### *OBBLIGAZIONI DEL CARICATORE NEI CONFRONTI DEL VETTORE*

ART. 27. *Consegna delle merci per il trasporto* — 1. Salvo diverso accordo nel contratto di trasporto, il caricatore deve consegnare le merci pronte per il trasporto. In ogni caso, il caricatore deve consegnare le merci in condizioni tali da sopportare il viaggio previsto, compreso imbarco, movimentazione, stivaggio, rizzaggio, ancoraggio e sbarco, e tali da non causare danni a persone o beni.

2. Il caricatore deve adempiere in modo appropriato e con cura le obbligazioni assunte in base a un accordo stipulato come previsto dall'articolo 13, paragrafo 2.

3. Quando un contenitore è riempito o un veicolo è caricato dal caricatore, il caricatore deve stivare, rizzare e ancorare il contenuto nel o sul contenitore o veicolo in modo appropriato e con cura, e in modo tale da non causare danni a persone o beni.

ART. 28. *Cooperazione del caricatore e del vettore nella fornitura di informazioni e istruzioni* — Il vettore e il caricatore devono rispondere alle reciproche richieste di fornire informazioni e istruzioni necessarie per la conveniente movimentazione e il conveniente trasporto delle merci, se la parte alla quale viene fatta la richiesta è in possesso di tali informazioni o è ragionevolmente in grado di fornire tali istruzioni e la parte che le richiede non è ragionevolmente in grado di procurarsele

ART. 29. *Obbligazione del caricatore di fornire informazioni, istruzioni e documenti* — 1. Il caricatore deve fornire tempestivamente al vettore le informazioni, le istruzioni e i documenti relativi alle merci che non sono altrimenti ragionevolmente nella disponibilità del vettore e che sono ragionevolmente necessari:

- (a) per l'appropriata movimentazione e il trasporto delle merci, comprese le precauzioni da adottarsi dal vettore e da una parte esecutrice; e
- (b) per consentire al vettore di osservare la legge, i regolamenti o altre prescrizioni di autorità pubbliche in relazione al trasporto in questione, purché il vettore indichi tempestivamente al caricatore le informazioni, le istruzioni e i documenti che richiede.

2. Nonostante le disposizioni di questo articolo restano fermi gli specifici obblighi in base alla legge, ai regolamenti e altre prescrizioni di autorità pubbliche di fornire certe informazioni e istruzioni e certi documenti con riguardo alle merci in relazione al trasporto previsto.

ART. 30. *Fondamento della responsabilità del caricatore nei confronti del vettore* — 1. Il caricatore è responsabile per la perdita o il danno sofferto dal vettore se il vettore prova che la causa della perdita o del danno è stata l'inadempimento delle obbligazioni del caricatore in base a questa Convenzione.

2. Salvo il caso in cui causa della perdita o del danno sia stata l'inadempimento del caricatore alle sue obbligazioni in base agli articoli 31, paragrafo 2, e 32, il caricatore è esonerato in tutto o in parte dalla sua responsabilità se la causa o una delle cause della perdita o del danno non è imputabile a colpa sua o a colpa di una delle persone menzionate nell'articolo 34.

3. Quando il caricatore è esonerato in parte dalla sua responsabilità in base a questo articolo, la sua responsabilità sussiste soltanto per la parte della perdita o del danno che è attribuibile a colpa sua o a colpa di una delle persone menzionate nell'articolo 34.

ART. 31. *Informazioni per la compilazione dei dati contrattuali* — 1. Il caricatore deve fornire tempestivamente al vettore le accurate informazioni richieste per la compilazione dei dati contrattuali e per l'emissione dei documenti di trasporto o delle registrazioni elettroniche di trasporto, compresi i dati menzionati nell'articolo 36, paragrafo 1; il nome della parte che deve essere individuata come caricatore nei dati contrattuali; il nome dell'eventuale destinatario; e il nome della persona all'ordine della quale il documento di trasporto o la registrazione elettronica deve essere eventualmente emesso.

2. Si presume che il caricatore abbia garantito l'esattezza delle informazioni fornite in conformità del paragrafo 1 di questo articolo al momento in cui esse sono ricevute dal vettore. Il caricatore deve risarcire al vettore la perdita o il danno derivante dall'inesattezza di tale informazione.

ART. 32. *Disposizioni speciali per le merci pericolose* — Quando merci che per la loro natura o il loro carattere sono, o appaiono ragionevolmente suscettibili di diventare, pericolose per le persone, i beni o l'ambiente:

- (a) il caricatore deve informare tempestivamente il vettore della natura o del carattere pericoloso delle merci prima che esse siano consegnate al vettore o ad una parte esecutrice. Se il caricatore omette di farlo e il vettore o la parte esecutrice non ha altrimenti conoscenza della loro natura o del loro carattere pericoloso, il caricatore è responsabile nei confronti del vettore della perdita o del danno che deriva da tale omissione;
- (b) il caricatore deve apporre marche o etichette sulle merci pericolose in conformità della legge, dei regolamenti o delle altre prescrizioni di autorità pubbliche applicabili durante ogni fase del previsto trasporto delle merci. Se il caricatore omette di farlo, è responsabile nei confronti del vettore della perdita o del danno che deriva da tale omissione.

ART. 33. *Assunzione da parte del caricatore documentale dei diritti e delle obbligazioni del caricatore* — 1. Un caricatore documentale è soggetto alle obbligazioni e responsabilità che gravano sul caricatore in base a questo capitolo e all'articolo 55, e a lui spettano i diritti e le difese previsti in questo capitolo e nel capitolo 13.

2. Il paragrafo 1 di questo articolo non modifica le obbligazioni e responsabilità, e i diritti o le difese del caricatore.

ART. 34. *Responsabilità del caricatore per altre persone* — Il caricatore è responsabile per l'inadempimento delle obbligazioni poste a suo carico da questa Convenzione causato dagli atti o omissioni di qualsiasi persona, compresi impiegati, agenti e subcontraenti, a cui ha affidato l'esecuzione di una qualsiasi delle sue obbligazioni, ma non è responsabile per atti o omissioni del vettore o di una parte esecutrice che agi-

sce per conto del vettore, a cui il caricatore ha affidato l'esecuzione delle sue obbligazioni.

## CAPITOLO 8

### *DOCUMENTI DI TRASPORTO E REGISTRAZIONI ELETTRONICHE DI TRASPORTO*

ART. 35 — *Emissione del documento di trasporto e della registrazione elettronica di trasporto* — Salvo che il caricatore e il vettore abbiano convenuto di non usare un documento di trasporto o una registrazione elettronica di trasporto, o rientri negli usi, costumi e pratiche del commercio di non usarlo, il caricatore o, se il caricatore lo consente, il caricatore documentale, ha diritto di ottenere dal vettore, al momento della consegna delle merci al vettore o ad una parte esecutrice, a sua scelta:

- (a) un documento di trasporto non negoziabile o, fermo il disposto dell'articolo 8 lettera (a), una registrazione elettronica di trasporto non negoziabile; o
- (b) un documento di trasporto negoziabile appropriato o, fermo il disposto dell'articolo 8 lettera (a), una registrazione elettronica di trasporto negoziabile, salvo che il caricatore e il vettore abbiano convenuto di non utilizzare un documento di trasporto negoziabile o una registrazione elettronica di trasporto negoziabile, o rientri negli usi, costumi e pratiche del commercio di non usarlo.

ART. 36. *Dati contrattuali* — 1 I dati contrattuali che figurano nel documento di trasporto o nella registrazione elettronica di trasporto a cui è fatto riferimento nell'articolo 35 devono comprendere le informazioni seguenti, così come fornite dal caricatore:

- (a) una descrizione delle merci appropriata per il loro trasporto;
- (b) le marche principali necessarie per la loro identificazione;
- (c) il numero dei colli o dei pezzi, o la quantità delle merci; e
- (d) il peso delle merci, se fornito dal caricatore.

2. I dati contrattuali che figurano nel documento di trasporto o nella registrazione elettronica di trasporto a cui è fatto riferimento nell'articolo 35 devono anche comprendere:

- (a) una dichiarazione circa l'ordine e le condizioni apparenti delle merci nel momento in cui il vettore o la parte esecutrice le riceve per il trasporto;
- (b) il nome e l'indirizzo del vettore;
- (c) la data in cui il vettore o la parte esecutrice ha ricevuto le merci, o in cui le merci sono state caricate a bordo della nave, o in cui il documento di trasporto o la registrazione elettronica di trasporto è stato emesso; e
- (d) se il documento di trasporto è negoziabile, il numero degli originali del documento di trasporto negoziabile, quando è stato emesso in più originali.

3. I dati contrattuali che figurano nel documento di trasporto o nella registrazione elettronica di trasporto a cui è fatto riferimento nell'articolo 35 devono inoltre comprendere:

- (a) il nome e l'indirizzo del destinatario, se indicato dal caricatore;
- (b) il nome della nave, se indicato nel contratto di trasporto;
- (c) il luogo di ricevimento e, se noto al vettore, il luogo di consegna; e
- (d) il porto di imbarco e il porto di sbarco, se indicati nel contratto di trasporto.

4. Ai fini di questo articolo, la frase «l'ordine e le condizioni apparenti delle merci» contenuta nella lettera (a) del paragrafo 2 si riferisce all'ordine e alle condizioni delle merci basati su:

- (a) una ragionevole ispezione esterna delle merci come imballate al momento in cui il caricatore le consegna al vettore o alla parte esecutrice; e
- (b) ogni ispezione supplementare che il vettore o la parte esecutrice effettivamente esegue prima di emettere il documento di trasporto o la registrazione elettronica di trasporto.

ART. 37. *Individuazione del vettore* — 1. Se il vettore è individuato con il suo nome nei dati contrattuali, qualsiasi altra informazione nel documento di trasporto o nella registrazione elettronica di trasporto relativa alla identità del vettore è priva di effetto ove sia incompatibile con tale individuazione.

2. Se i dati contrattuali non individuano il vettore come richiesto dall'articolo 36, paragrafo 2, lettera (b), ma indicano che le merci sono state caricate su una nave di cui è fornito il nome, vettore si presume il proprietario della nave indicato nel registro di iscrizione, a meno che questi non provi che la nave al momento del trasporto era locata a scafo nudo e individui il conduttore a scafo nudo indicandone l'indirizzo, nel quale caso si presume che il conduttore a scafo nudo sia il vettore. Il proprietario della nave risultante dal registro di iscrizione può alternativamente vincere tale presunzione individuando il vettore e indicandone l'indirizzo. Il conduttore a scafo nudo può vincere nello stesso modo ogni presunzione di essere il vettore.

3. Nulla in questo articolo impedisce all'avente diritto di provare che vettore è una persona diversa da quella individuata nei dati contrattuali o in base al paragrafo 2 di questo articolo.

ART. 38. *Firma* — 1. Il documento di trasporto è firmato dal vettore o da una persona che agisce in suo nome.

2. La registrazione elettronica di trasporto include la firma elettronica del vettore o di una persona che agisce in suo nome. Tale firma elettronica identifica il firmatario in relazione alla registrazione elettronica di trasporto e indica che il vettore autorizza la registrazione elettronica di trasporto



ART. 39. *Carenze nei dati contrattuali* — 1. La mancanza o l'inesattezza di uno o più dei dati contrattuali menzionati nell'articolo 36 paragrafi 1, 2 o 3, non influisce di per sé sulla natura giuridica o sulla validità del documento di trasporto o della registrazione elettronica di trasporto.

2. Se i dati contrattuali comprendono la data ma omettono di indicarne il significato, si presume che tale data sia:

- (a) quella in cui tutte le merci menzionate nel documento di trasporto o nella registrazione elettronica di trasporto sono state caricate a bordo della nave, se i dati contrattuali indicano che le merci sono state caricate a bordo di una nave; o
- (b) quella in cui il vettore o una parte esecutrice ha ricevuto le merci, se i dati contrattuali non indicano che le merci sono state caricate a bordo di una nave.

3. Se i dati contrattuali non indicano lo stato e le condizioni apparenti delle merci nel momento in cui il vettore o una parte esecutrice le riceve, si presume che essi abbiano indicato che le merci erano in apparenti buon ordine e condizioni nel momento in cui il vettore o una parte esecutrice le ha ricevute.

ART. 40. *Riserve sulle informazioni relative alle merci nei dati contrattuali* — 1. Il vettore deve inserire riserve in relazione alle informazioni menzionate nell'articolo 36, paragrafo 1, per indicare che non assume responsabilità per l'esattezza delle informazioni fornite dal caricatore se:

- (a) sa effettivamente che una qualsiasi delle dichiarazioni rilevanti contenute nel documento di trasporto o nella registrazione elettronica di trasporto è falsa o ingannevole;
- (b) ha ragionevole motivo di credere che una dichiarazione rilevante contenuta nel documento di trasporto o nella registrazione elettronica di trasporto sia falsa o ingannevole.

2. Senza pregiudizio del paragrafo 1 del presente articolo, il vettore può formulare riserve con riguardo alle informazioni menzionate nell'articolo 36, paragrafo 1, nelle circostanze e nel modo indicati nei paragrafi 3 e 4 di questo articolo per indicare che non assume responsabilità per l'esattezza delle informazioni fornite dal caricatore.

3. Quando le merci non sono consegnate per il loro trasporto al vettore o a una parte esecutrice in un contenitore o veicolo chiuso o quando esse sono consegnate in un contenitore o veicolo chiuso e il vettore o una parte esecutrice effettivamente le ispeziona, il vettore può formulare riserve in relazione alle informazioni menzionate nell'articolo 36, paragrafo 1, se:

- (a) il vettore non aveva alcun mezzo materialmente applicabile e commercialmente ragionevole per verificare le informazioni fornite dal caricatore, nel

qual caso può indicare quale informazione non è stato in grado di verificare;

o

- (b) il vettore ha ragionevole motivo di credere che le informazioni fornite dal caricatore siano inesatte, nel quale caso può inserire una clausola con l'indicazione delle informazioni che egli ragionevolmente considera esatte.

4. Quando le merci sono consegnate al vettore o a una parte esecutrice per il loro trasporto in un contenitore o veicolo chiuso, il vettore può formulare riserve in relazione alle informazioni menzionate:

(a) nell'articolo 36, paragrafo 1, lettere (a), (b), o (c) se:

- (i) le merci nel contenitore o nel veicolo non sono state oggetto di una ispezione effettiva da parte del vettore o di una parte esecutrice; e
- (ii) né il vettore né una parte esecutrice ha avuto in altro modo effettiva conoscenza del suo contenuto prima di emettere il documento di trasporto o la registrazione elettronica di trasporto; e

(b) nell'articolo 36, paragrafo 1, lettera (d), se:

- (i) né il vettore né una parte esecutrice ha pesato il container o il veicolo, e il caricatore e il vettore non avevano concordato prima della caricazione di pesare il contenitore o il veicolo e di menzionare il peso nei dati contrattuali; o
- (ii) non vi era alcun mezzo materialmente disponibile o commercialmente ragionevole per verificare il peso del contenitore o del veicolo.

ART. 41— *Valore probatorio dei dati contrattuali* — Salvo che e nella misura in cui i dati contrattuali siano stati oggetto di riserve nelle circostanze e nei modi previsti nell'articolo 40:

- (a) un documento di trasporto o una registrazione elettronica di trasporto costituisce presunzione, fino a prova contraria, del ricevimento da parte del vettore delle merci come descritte nei dati contrattuali;
- (b) la prova contraria da parte del vettore in relazione a qualsiasi dato contrattuale non è ammissibile quando tali dati contrattuali risultano in:
- (i) un documento di trasporto negoziabile o in una registrazione elettronica di trasporto negoziabile che è stato trasferito ad un terzo che agisce in buona fede; o
- (ii) un documento di trasporto non negoziabile nel quale si precisa che esso deve essere restituito per ottenere la consegna delle merci, che è stato trasferito al destinatario che agisce in buona fede;
- (c) la prova contraria da parte del vettore non è ammissibile nei confronti di un destinatario che ha agito in buona fede facendo affidamento su uno dei seguenti dati contrattuali menzionati in un documento di trasporto non negoziabile o in una registrazione elettronica di trasporto non negoziabile:

- (i) i dati contrattuali menzionati nell'articolo 36, paragrafo 1, quando essi sono stato forniti dal vettore;
- (ii) il numero, il tipo, e i numeri di identificazione dei contenitori, ma non i numeri di identificazione dei sigilli dei contenitori; e
- (iii) i dati contrattuali menzionati nell'articolo 36, paragrafo 2.

ART. 42. «*Nolo prepagato*» — Se i dati contrattuali contengono la dichiarazione «nolo prepagato» o una dichiarazione simile, il vettore non può far valere nei confronti del portatore o del destinatario il fatto che il nolo non è stato pagato. Questo articolo non si applica se il portatore o il destinatario è anche il caricatore.

#### CAPITOLO 9

##### RICONSEGNA DELLE MERCI

ART. 43. *Obbligazione di accettare la riconsegna* — Quando le merci sono arrivate a destinazione, il destinatario che ne domanda la riconsegna in base al contratto di trasporto deve accettare la loro consegna nel momento o entro il termine e nel luogo convenuti nel contratto di trasporto o, in difetto di tale accordo, nel momento e nel luogo in cui, avuto riguardo alle clausole del contratto, ai costumi, agli usi e alle pratiche del commercio e alle circostanze del trasporto, sarebbe stato ragionevole attendersi la loro riconsegna.

ART. 44. *Obbligazione di rilasciare una ricevuta* — A richiesta del vettore o della parte esecutrice che riconsegna le merci, il destinatario deve rilasciare ricevuta per le merci consegnate dal vettore o dalla parte esecutrice nel modo che è abituale nel luogo di riconsegna. Il vettore può rifiutare la riconsegna delle merci se il destinatario rifiuta di rilasciarne ricevuta.

ART. 45. *Consegna quando non è emesso un documento di trasporto negoziabile o una registrazione elettronica di trasporto negoziabile* — Quando non è stato emesso un documento di trasporto negoziabile o una registrazione elettronica di trasporto negoziabile:

- (a) il vettore deve riconsegnare le merci al destinatario al momento e nel luogo menzionati nell'articolo 43. Il vettore può rifiutare la consegna se la persona che afferma di essere il destinatario su richiesta del vettore non si identifica in debito modo come tale;
- (b) se il nome e l'indirizzo del destinatario non sono menzionati nei dati contrattuali, la parte controllante deve indicarli al vettore prima o al momento dell'arrivo delle merci nel luogo di destinazione;
- (c) senza pregiudizio dell'articolo 48, paragrafo 1, se le merci non possono essere riconsegnate in quanto (i) il destinatario, dopo aver ricevuto avviso del loro

arrivo, non ne richiede la consegna al vettore, dopo il loro arrivo al luogo di destinazione, al momento o entro il termine menzionati nell'articolo 43, (ii) il vettore rifiuta la riconsegna in quanto la persona che afferma di essere il destinatario non si identifica in debito modo come tale, o (iii) il vettore, dopo tentativi ragionevoli, non è in grado di localizzare il destinatario al fine di richiedere istruzioni per la consegna, il vettore può darne notizia alla parte controllante e richiedere istruzioni per la riconsegna delle merci. Se, dopo tentativi ragionevoli, non è in grado di localizzare la parte controllante, il vettore ne può dare notizia al caricatore e richiederli istruzioni per la consegna delle merci. Se, dopo tentativi ragionevoli, non è in grado di localizzare il caricatore, il vettore ne può dare notizia al caricatore documentale e richiederli istruzioni per la consegna delle merci;

- (d) il vettore il quale consegna le merci su istruzioni della parte controllante, del caricatore o del caricatore documentale in conformità della lettera (c) di questo articolo è liberato dalle sue obbligazioni relative alla riconsegna delle merci in base al contratto di trasporto.

*ART. 46. Consegna quando è emesso un documento di trasporto non negoziabile che ne richiede la restituzione* — Quando è emesso un documento di trasporto non negoziabile dal quale risulta che esso deve essere restituito a fronte della riconsegna delle merci:

- (a) il vettore deve riconsegnare le merci al destinatario al momento e nel luogo menzionati nell'articolo 43 a condizione che il destinatario su richiesta del vettore si identifichi in debito modo come tale e restituisca il documento non negoziabile. Il vettore può rifiutare la riconsegna se la persona che afferma di essere il destinatario su richiesta del vettore non si identifica in debito modo come tale, e deve rifiutarla se il documento di trasporto non negoziabile non viene restituito. Se sono stati emessi più originali del documento di trasporto non negoziabile, la restituzione di un originale è sufficiente e gli altri originali cessano di essere validi o di produrre effetto;
- (b) senza pregiudizio dell'articolo 48, paragrafo 1, se le merci non possono essere riconsegnate in quanto (i) il destinatario, dopo aver ricevuto avviso del loro arrivo, non ne richiede la riconsegna al vettore al momento o entro il termine menzionati nell'articolo 43 dopo il loro arrivo al luogo di destinazione, (ii) il vettore rifiuta la riconsegna in quanto la persona che afferma di essere il destinatario non si identifica in debito modo come tale o non consegna il documento, o (iii) il vettore, dopo tentativi ragionevoli, non è in grado di localizzare il destinatario al fine di richiedere istruzioni per la riconsegna, il vettore può darne notizia al caricatore e richiederli istruzioni per la riconsegna delle merci. Se, dopo tentativi ragionevoli, non è in grado di localizzare il caricatore,

il vettore può darne notizia al caricatore documentale e richiederli istruzioni per la riconsegna delle merci;

- (c) il vettore il quale riconsegna le merci su istruzioni del caricatore o del caricatore documentale in conformità della lettera (b) di questo articolo è liberato dalle sue obbligazioni relative alla riconsegna delle merci in base al contratto di trasporto, indipendentemente dal fatto che il documento di trasporto non negoziabile gli sia stato o meno restituito.

*ART. 47. Consegna quando è emesso un documento di trasporto negoziabile o una registrazione elettronica di trasporto negoziabile* — 1. Quando è stato emesso un documento di trasporto negoziabile o una registrazione elettronica di trasporto negoziabile:

- (a) il portatore del documento di trasporto negoziabile o della registrazione elettronica di trasporto negoziabile ha il diritto di richiedere la riconsegna delle merci dal vettore dopo il loro arrivo nel luogo di destinazione, e in tale caso il vettore riconsegna le merci al portatore nel momento e nel luogo indicati dall'articolo 43:
- (i) contro consegna del documento di trasporto negoziabile e, se il portatore è una delle persone menzionate nell'articolo 1, paragrafo 10, lettera (a) (i), a condizione che il portatore si identifichi in modo appropriato; o
- (ii) contro dimostrazione da parte del portatore, secondo le procedure indicate nell'articolo 9, paragrafo 1, che egli è il portatore della registrazione elettronica di trasporto negoziabile;
- (b) il vettore deve rifiutare la consegna se le prescrizioni di cui alla lettera (a) (i) o (a) (ii) di questo paragrafo non sono state osservate;
- (c) se sono stati emessi più originali del documento di trasporto negoziabile, e il numero degli originali è indicato in tale documento, la restituzione di un originale è sufficiente e gli altri originali cessano di essere validi o di produrre effetto. Quando è stata utilizzata una registrazione elettronica di trasporto negoziabile, tale documento cessa di essere valido o di produrre effetto con la consegna delle merci al portatore secondo le procedure previste all'articolo 9, paragrafo 1.

2. Senza pregiudizio dell'articolo 48, paragrafo 1, se un documento di trasporto negoziabile o una registrazione elettronica di trasporto negoziabile prevede espressamente che le merci possono essere riconsegnate senza la restituzione del documento di trasporto o della registrazione elettronica di trasporto, si applicano le disposizioni seguenti:

- (a) se le merci non possono essere riconsegnate in quanto (i) il portatore, dopo aver ricevuto avviso del loro arrivo, non ne richiede la riconsegna al vettore al momento o entro il termine menzionati nell'articolo 43 dopo il loro arrivo al

luogo di destinazione; (ii) il vettore rifiuta la riconsegna in quanto la persona che afferma di essere un portatore non si identifica in debito modo come una delle persone menzionate nell'articolo 1, paragrafo 10, lettera (a) (i), o (iii), e il vettore, dopo tentativi ragionevoli, non è in grado di localizzare il portatore onde chiedergli istruzioni per la riconsegna delle merci. Se, dopo tentativi ragionevoli, non è in grado di localizzare il caricatore, il vettore può darne notizia al caricatore documentale e richiedere a lui istruzioni per la riconsegna delle merci;

- (b) il vettore il quale riconsegna le merci su istruzioni del caricatore o del caricatore documentale in conformità della lettera (a) del paragrafo 2 di questo articolo è liberato dalle sue obbligazioni relative alla consegna delle merci al portatore in base al contratto di trasporto, indipendentemente dal fatto che il documento di trasporto non negoziabile gli sia stato o meno restituito, o la persona che richiede la consegna in base a una registrazione elettronica di trasporto negoziabile abbia dimostrato di essere il portatore secondo le procedure previste all'articolo 9, paragrafo 1;
- (c) la persona che da istruzioni secondo la lettera (a) del paragrafo 2 di questo articolo deve risarcire al vettore il danno da lui sofferto per il fatto di essere tenuto responsabile nei confronti portatore in base all'alinea (e) del paragrafo 2 di questo articolo. Il vettore può rifiutare di eseguire tali istruzioni se la persona non fornisce l'adeguata garanzia che egli possa ragionevolmente richiedere;
- (d) una persona che diventa portatore del documento di trasporto negoziabile o una registrazione elettronica di trasporto negoziabile dopo che il vettore ha consegnato le merci in conformità della lettera (b) del paragrafo 2 di questo articolo, ma in base a una convenzione contrattuale o di altra natura conclusa prima di tale consegna, acquista diritti nei confronti del vettore in base al contratto di trasporto, fatta eccezione del diritto di richiedere la riconsegna delle merci;
- (e) nonostante le lettere (b) e (d) del paragrafo 2 di questo articolo, una persona che diventa portatore dopo tale consegna, e che non aveva e non avrebbe potuto ragionevolmente averne conoscenza quando è diventato portatore, acquista i diritti incorporati nel documento di trasporto negoziabile o nella registrazione elettronica di trasporto negoziabile. Quando i dati contrattuali indicano il previsto momento di arrivo delle merci, o indicano il modo con cui ottenere informazioni sul fatto se esse sono state o meno consegnate, si presume che il portatore nel momento in cui è diventato tale aveva o avrebbe potuto ragionevolmente avere conoscenza della consegna delle merci.

ART. 48. *Merci non ritirate* — 1. Ai fini di questo articolo, si presume che la riconsegna delle merci non sia avvenuta solo se, dopo il loro arrivo al luogo di destinazione:

- (a) il destinatario non accetta la riconsegna delle merci in conformità di questo capitolo al momento e nel luogo menzionati nell'articolo 43;
- (b) la parte controllante, il portatore, il caricatore o il caricatore documentale non può essere localizzato o non dà al vettore adeguate istruzioni in conformità degli articoli 45, 46 e 47;
- (c) il vettore ha diritto di o è tenuto a rifiutare la riconsegna in conformità degli articoli 44, 45, 46 e 47;
- (d) il vettore non è autorizzato a riconsegnare le merci al destinatario in base alla legge o ai regolamenti del luogo in cui la riconsegna è richiesta; o
- (e) le merci non possono essere riconsegnate dal vettore per altro motivo.

2. Senza pregiudizio di altri diritti che il vettore possa avere nei confronti del caricatore, la parte controllante, o il destinatario, se le merci non sono state ritirate, il vettore può, a rischio e spese della persona che ha diritto alle merci, adottare in relazione alle merci l'azione che le circostanze possano ragionevolmente richiedere, tra cui:

- (a) depositare le merci in un luogo conveniente;
- (b) scaricarle se sono caricate in contenitori o veicoli, o adottare altre misure in relazione alle merci, compreso un loro spostamento; e
- (c) farle vendere o distruggere in conformità delle pratiche, della legge o dei regolamenti del luogo in cui esse si trovano.

3. Il vettore può esercitare i diritti previsti nel paragrafo 2 di questo articolo solo dopo aver dato ragionevole preavviso della misura che intende adottare in base al paragrafo 2 di questo articolo alla persona eventualmente indicata nei dati contrattuali come la persona cui deve essere dato avviso dell'arrivo delle merci al luogo di

destinazione e ad una delle persone seguenti nell'ordine indicato, se a lui conosciute: il destinatario, la parte controllante o il caricatore.

4. Se le merci sono vendute in conformità della lettera (c) del paragrafo 2 di questo articolo, il vettore conserva il ricavo dalla vendita a profitto della persona avente diritto alle merci, previa deduzione di tutte le spese incontrate dal vettore e di ogni altro importo dovuto al vettore in relazione al trasporto di tali merci.

5. Il vettore non è responsabile per la perdita o il danno delle merci che si verifica durante il periodo in cui esse rimangono in attesa di consegna a meno che il creditore non provi che tale perdita o danno è dipeso dal fatto che il vettore non ha adottato le misure che sarebbero state ragionevoli nelle circostanze per conservare le merci e che il vettore sapeva o avrebbe dovuto sapere che la mancata adozione da parte sua di tali misure avrebbe causato la perdita o il danno delle merci.

ART. 49. *Ritenzione delle merci* — Nessuna disposizione di questa Convenzione pregiudica il diritto che il vettore o una parte esecutrice possa avere in base al contratto di trasporto o alla legge applicabile di ritenere le merci a garanzia del pagamento delle somme dovute.

## CAPITOLO 10

## DIRITTI DELLA PARTE CONTROLLANTE

ART. 50. *Esercizio e portata del diritto di controllo* — 1. Il diritto di controllo può essere esercitato solo dalla parte controllante ed è limitato al:

- (a) diritto di dare o modificare istruzioni in relazione alle merci che non costituiscono una modifica del contratto di trasporto;
- (b) diritto di ottenere la riconsegna delle merci in un porto di scalo previsto o, in relazione al trasporto terrestre, in un luogo lungo il percorso; e
- (c) diritto di sostituire il destinatario con qualsiasi altra persona, compresa la parte controllante.

2. Il diritto di controllo esiste durante l'intero periodo della responsabilità del vettore, previsto nell'articolo 12 e cessa al termine di tale periodo.

ART. 51. *Identità della parte controllante e trasferimento del diritto di controllo* — 1. Salvi i casi menzionati nei paragrafi 2, 3 e 4 di questo articolo:

- (a) il caricatore è la parte controllante a meno che, al momento della conclusione del contratto di trasporto, egli designi il destinatario, il caricatore documentale o un'altra persona come parte controllante;
- (b) la parte controllante può trasferire il diritto di controllo ad un'altra persona. Il trasferimento diventa efficace nei confronti del vettore dal momento della sua comunicazione da parte della persona che lo esegue e la persona in cui favore esso ha luogo diventa la parte controllante;
- (c) la parte controllante deve identificarsi in modo appropriato quando esercita il diritto di controllo.

2. Quando è stato emesso un documento di trasporto non negoziabile dal quale risulta che esso deve essere restituito onde ottenere la riconsegna delle merci:

- (a) il caricatore è la parte controllante e può trasferire il diritto di controllo al destinatario indicato nel documento di trasporto trasferendo il documento a tale persona senza girata. Se sono stati emessi vari originali, tutti gli originali devono essere trasferiti onde effettuare il trasferimento del diritto di controllo; e
- (b) per esercitare il suo diritto di controllo la parte controllante deve produrre il documento e identificarsi in modo appropriato. Se è stato emesso più di un originale del documento, devono essere prodotti tutti gli originali, in difetto di che il diritto di controllo non può essere esercitato.

3. Quando viene emesso un documento di trasporto negoziabile:

- (a) il portatore o, se sono stati emessi vari originali del documento di trasporto, il portatore di tutti gli originali è la parte controllante;
- (b) il portatore può trasferire il diritto di controllo mediante il trasferimento del documento di trasporto negoziabile ad un'altra persona in conformità dell'ar-



articolo 57. Se sono stati emessi vari originali del documento di trasporto, tutti gli originali devono essere trasferiti a tale persona onde effettuare il trasferimento del diritto di controllo; e

- (c) per esercitare il diritto di controllo, il portatore deve presentare il documento di trasporto negoziabile al vettore e, se è una delle persone menzionate nell'articolo 1, paragrafo 10, lettera (a) (i), deve identificarsi in modo appropriato. Se sono stati emessi vari originali del documento di trasporto, tutti gli originali devono essere presentati, in difetto di che il diritto di controllo non può essere esercitato.

4. Quando viene emessa una registrazione elettronica di trasporto negoziabile:

- (a) il portatore è la parte controllante;
- (b) il portatore può trasferire il diritto di controllo ad un'altra persona mediante il trasferimento della registrazione elettronica di trasporto negoziabile secondo le procedure menzionate nell'articolo 9, paragrafo 1; e
- (c) per esercitare il diritto di controllo, il portatore deve dimostrare, secondo le procedure previste nell'articolo 9, paragrafo 1, di essere il portatore.

ART. 52. *Esecuzione delle istruzioni da parte del vettore* — 1. Fermo il disposto dei paragrafi 2 e 3 di questo articolo, il vettore deve eseguire le istruzioni menzionate nell'articolo 50 se:

- (a) la persona che dà le istruzioni ha diritto di esercitare il diritto di controllo;
- (b) le istruzioni possono ragionevolmente essere eseguite secondo i loro termini nel momento in cui esse pervengono al vettore; e
- (c) le istruzioni non interferiscono con le normali operazioni del vettore, ivi comprese le pratiche di riconsegna.

2. In ogni caso, la parte controllante deve rimborsare al vettore tutte le ragionevoli spese aggiuntive che il vettore può incontrare e gli risarcisce la perdita o il danno che può soffrire in conseguenza della diligente esecuzione di qualsiasi istruzione in base a questo articolo, ivi compreso il risarcimento per perdite o danni di altre merci trasportate che il vettore può essere tenuto a riconoscere.

3. Il vettore ha diritto di ottenere dalla parte controllante una garanzia per l'importo delle spese aggiuntive, della perdita o del danno che il vettore si attende possa ragionevolmente derivare in dipendenza della esecuzione delle istruzioni secondo questo articolo. Il vettore può rifiutare di eseguire le istruzioni se tale garanzia non viene fornita.

4. La responsabilità del vettore per la perdita o il danno delle merci o per il ritardo nella consegna risultante dalla mancata esecuzione da parte sua delle istruzioni della parte controllante in violazione della obbligazione posta a suo carico dal paragrafo 1 di questo articolo è soggetta agli articoli da 17 a 23 e l'ammontare del risarcimento pagabile dal vettore è soggetto agli articoli da 59 a 61.

ART. 53. *Dove la riconsegna si considera avvenuta* — Le merci riconsegnate secondo le istruzioni date in conformità dell'articolo 52, paragrafo 1, sono reputate essere state riconsegnate nel luogo di destinazione, e le disposizioni del capitolo 9 relative a tale riconsegna sono ad esse applicabili.

ART. 54. *Modifiche del contratto di trasporto* — 1. 1. La parte controllante è la sola persona che può convenire con il vettore modifiche del contratto di trasporto diverse da quelle menzionate nell'articolo 50, paragrafo 1 (b) e (c).

2. Le modifiche del contratto di trasporto, ivi comprese quelle menzionate nell'articolo 50, paragrafi 1 (b) e (c), devono essere annotate in un documento di trasporto negoziabile o in un documento di trasporto non negoziabile di cui è richiesta la restituzione, o incorporate in una registrazione elettronica di trasporto negoziabile, o, su richiesta della parte controllante, devono essere menzionate in un documento di trasporto non negoziabile o incorporate in una registrazione elettronica di trasporto non negoziabile. Tali modifiche, se menzionate o incorporate in tale modo, devono essere firmate in conformità dell'articolo 38.

ART. 55. *Fornitura al vettore di informazioni, istruzioni o documenti addizionali* — 1. La parte controllante, a richiesta del vettore o della parte esecutrice, deve fornire in modo tempestivo informazioni, istruzioni o documenti relativi alle merci non ancora forniti dal caricatore e non altrimenti ragionevolmente disponibili per il vettore, di cui il vettore può avere ragionevolmente bisogno per adempiere alle sue obbligazioni in base al contratto di trasporto.

2. Se il vettore, dopo ragionevoli sforzi, non è in grado di localizzare la parte controllante o la parte controllante non è in grado di fornire al vettore informazioni, istruzioni o documenti adeguati, a ciò deve provvedere il caricatore. Se il vettore, dopo ragionevoli sforzi, non è in grado di localizzare il caricatore, tali informazioni, istruzioni o documenti devono essere forniti dal caricatore documentale.

ART. 56. *Modifica convenzionale* — Le parti di un contratto di trasporto possono modificare l'effetto degli articoli 50, paragrafo 1, lettere (b) e (c), 50, paragrafo 2, e 52. Esse possono anche limitare o escludere la trasferibilità del diritto di controllo menzionato nell'articolo 51, paragrafo 1, lettera (b).

## CAPITOLO 11

### TRASFERIMENTO DEI DIRITTI

ART. 57. *Quando è emesso un documento di trasporto negoziabile o una registrazione elettronica di trasporto negoziabile* — 1. Quando viene emesso un documento di

trasporto negoziabile, il portatore può trasferire i diritti incorporati in tale documento trasferendolo ad altra persona:

- (a) debitamente girato a tale persona o in bianco, se si tratta di un documento all'ordine; o
- (b) senza girata, se: (i) se si tratta di un documento al portatore o di un documento girato in bianco; o (ii) se si tratta di un documento emesso all'ordine di una persona determinata e il trasferimento avviene tra il primo portatore e tale persona.

2. Quando viene emessa una registrazione elettronica di trasporto negoziabile, il suo portatore può trasferire i diritti in essa incorporati, sia che si tratti di un documento all'ordine o all'ordine di una persona determinata, trasferendo la registrazione elettronica di trasporto secondo le procedure menzionate nell'articolo 9, paragrafo 1.

ART. 58. *Responsabilità del portatore* — 1. Fermo restando il disposto dell'articolo 55, un portatore diverso dal caricatore che non esercita alcun diritto in base al contratto di trasporto non assume alcuna responsabilità in base al contratto di trasporto soltanto per essere il portatore.

2. Un portatore diverso dal caricatore che esercita un qualsiasi diritto in base al contratto di trasporto assume tutte le responsabilità che incombono sul caricatore in base al contratto di trasporto nei limiti in cui esse siano incorporate nel o accertabili in base al documento di trasporto negoziabile o alla registrazione elettronica di trasporto negoziabile.

3. Ai fini dei paragrafi 1 e 2 di questo articolo, un portatore diverso dal caricatore non esercita alcun diritto in base al contratto di trasporto soltanto per il fatto di:

- (a) aver convenuto con il vettore, in base all'articolo 10, di sostituire un documento di trasporto negoziabile con una registrazione elettronica di trasporto negoziabile o di sostituire una registrazione elettronica di trasporto negoziabile con un documento di trasporto negoziabile; o
- (b) aver trasferito i suoi diritti secondo l'articolo 57.

## CAPITOLO 12

### LIMITI DI RESPONSABILITÀ

ART. 59. *Limiti di responsabilità* — 1. Fermo restando il disposto dagli articoli 60 e 61, paragrafo 1, la responsabilità del vettore per l'inadempimento delle sue obbligazioni in base a questa Convenzione è limitata a 875 unità di conto per collo o altra unità di carico, o a 3 unità di conto per chilogrammo di peso lordo delle merci oggetto del reclamo o della lite, con applicazione del limite più elevato, tranne quando il valore delle merci è stato dichiarato dal caricatore e inserito nei dati contrattuali, o quando un importo superiore al limite di responsabilità stabilito in questo articolo è stato convenuto tra vettore e caricatore.

2. Quando le merci sono trasportate in o su un contenitore, pallet, o simile articolo di trasporto, o in o su un veicolo, i colli o unità di carico enumerati nei dati contrattuali come sistemati su o in tale articolo di trasporto o veicolo sono considerati colli o unità di carico. In difetto di tale enumerazione, le merci sistemate in o su un tale articolo di trasporto sono considerati una unità di carico.

3. L'unità di conto menzionata in questo articolo è il diritto speciale di prelievo come definito dal Fondo Monetario Internazionale. Le somme menzionate in questo articolo sono convertite nella moneta nazionale di uno Stato sulla base del valore di tale moneta alla data della sentenza o del lodo arbitrale o alla data convenuta dalle parti. Il valore in diritti speciali di prelievo di una moneta nazionale di uno Stato Contraente membro del Fondo Monetario Internazionale è calcolato in conformità con il metodo di valutazione applicato dal Fondo Monetario Internazionale in vigore alla data in questione per le sue operazioni e transazioni. Il valore in diritti speciali di prelievo della moneta nazionale di uno Stato Contraente che non sia membro del Fondo Monetario Internazionale è calcolato in un modo determinato da tale Stato.

ART. 60. *Limiti di responsabilità per perdita causata da ritardo* — Fermo restando il disposto dell'articolo 61, paragrafo 2, l'ammontare del risarcimento per perdita o danno alle merci causato da ritardo è calcolato in conformità dell'articolo 22 e la responsabilità per danno economico causato da ritardo è limitato a un importo equivalente a due volte e mezzo il nolo pagabile per le merci che hanno subito un ritardo. L'importo totale pagabile in base a questo articolo e all'articolo 59, paragrafo 1, non può superare il limite che sarebbe stabilito in base all'articolo 59, paragrafo 1, per la perdita totale delle merci in questione.

ART. 61. *Perdita del beneficio della limitazione di responsabilità* — 1. Né il vettore né qualsiasi persona menzionata nell'articolo 18 ha diritto di beneficiare della limitazione della responsabilità prevista dall'articolo 59, o prevista nel contratto di trasporto, se il creditore prova che la perdita risultante dall'inadempimento delle obbligazioni del vettore in base a questa Convenzione è imputabile a un atto o una omissione personale della persona che invoca il diritto di limitazione compiuto con l'intenzione di causare tale perdita o temerariamente e con la coscienza che tale perdita si sarebbe probabilmente verificata.

2. Né il vettore né qualsiasi persona menzionata nell'articolo 18 ha diritto di beneficiare della limitazione della responsabilità prevista dall'articolo 60, se il creditore prova che il ritardo nella riconsegna è dipeso da un atto o una omissione personale della persona che invoca il diritto di limitazione compiuto con l'intenzione di causare tale perdita o temerariamente e con la coscienza che tale perdita si sarebbe probabilmente verificata.

## CAPITOLO 13

## TERMINE PER L'AZIONE

ART. 62. *Periodo di tempo per l'azione* — 1. Nessuna azione giudiziale o arbitrale relativa a reclami o controversie nascenti dall'inadempimento di una obbligazione prevista da questa Convenzione può essere promossa dopo il decorso di due anni.

2. Il periodo previsto nel paragrafo 1 di questo articolo inizia il giorno in cui il vettore ha riconsegnato le merci o, nel caso in cui le merci non siano state riconsegnate o solo una parte delle merci sia stata riconsegnata, nell'ultimo giorno in cui le merci avrebbero dovuto essere riconsegnate. Il giorno in cui il periodo inizia a decorrere non è computato nel termine.

3. Nonostante il decorso del termine previsto nel paragrafo 1 di questo articolo, una parte può far valere la sua domanda in via di eccezione o opporla in compensazione.

ART. 63. *Estensione del termine per l'azione* — Il termine previsto nell'articolo 62 non è soggetto a sospensione o interruzione, ma la persona contro la quale è proposto il reclamo può in qualsiasi momento durante il decorso del termine estenderlo mediante dichiarazione alla persona che l'ha proposto. Tale termine può essere ulteriormente prorogato con un'altra dichiarazione o altre dichiarazioni.

ART. 64. *Azione di regresso* — Una azione di regresso può essere proposta da una persona tenuta responsabile dopo il decorso del termine previsto nell'articolo 62 se tale azione è promossa entro il più lungo dei termini seguenti:

- (a) termine concesso dalla legge applicabile nel foro in cui il giudizio è stato promosso;
- (b) novanta giorni dal giorno in cui la persona che promuove l'azione di regresso ha soddisfatto il reclamo o ha ricevuto la notifica della citazione nei suoi confronti, a seconda di quale dei due eventi si verifica per primo.

ART. 65. *Azioni contro la persona individuata quale vettore* — Una azione contro il conduttore a scafo nudo o la persona individuata come il vettore in base all'articolo 37, paragrafo 2, può essere promossa dopo il decorso del termine previsto dall'articolo 62 se essa è promossa entro il più lungo dei termini seguenti:

- (a) termine concesso dalla legge applicabile nel foro in cui il giudizio è stato promosso;
- (b) novanta giorni dal giorno in cui il vettore è stato individuato, o il proprietario risultante dal registro di iscrizione o il conduttore a scafo nudo ha vinto la presunzione di essere il vettore, in conformità dell'articolo 37, paragrafo 2.

## CAPITOLO 14

## GIURISDIZIONE

ART. 66. *Azioni contro il vettore* — A meno che il contratto di trasporto contenga una clausola di scelta esclusiva del foro che sia conforme all'articolo 67 o 72, l'attore ha diritto di promuovere giudizio contro il vettore in base a questa Convenzione:

- (a) dinanzi a un tribunale competente in cui si trova uno dei luoghi seguenti:
  - (i) il domicilio del vettore;
  - (ii) il luogo di ricevimento convenuto nel contratto di trasporto;
  - (iii) il luogo di consegna convenuto nel contratto di trasporto; o
  - (iv) il porto in cui le merci sono state inizialmente imbarcate su una nave o il porto in cui le merci sono state da ultimo sbarcate da una nave; o
- (b) dinanzi a un tribunale o a uno dei tribunali competenti designati in base a accordo tra il caricatore e il vettore per decidere sulle domande contro il vettore che possono sorgere nell'ambito di questa Convenzione.

ART. 67. *Accordi di scelta del foro* — 1. La giurisdizione di un tribunale scelto in conformità dell'articolo 66, paragrafo (b), è esclusiva per le controversie tra le parti del contratto solo se le parti lo convengono e l'accordo con il quale è stata pattuita la scelta del foro:

- (a) è contenuto in un contratto di volume che indica chiaramente i nomi e gli indirizzi delle parti e (i) è negoziato individualmente, ovvero (ii) contiene una dichiarazione evidente che in esso figura un accordo esclusivo di scelta del foro e indica le clausole del contratto di volume che contengono tale accordo; e
- (b) designa chiaramente i tribunali di uno Stato Contraente o uno o più specifici tribunali di uno Stato Contraente.

2. Una persona che non è parte del contratto di volume è vincolata da un accordo esclusivo di scelta del foro concluso in conformità del paragrafo 1 di questo articolo solo se:

- (a) il tribunale è situato in uno dei luoghi designati nell'articolo 66, paragrafo (a);
- (b) l'accordo è contenuto nel documento di trasporto o nella registrazione elettronica di trasporto;
- (c) tale persona ha ricevuto indicazione tempestiva e adeguata del tribunale in cui l'azione deve essere promossa e che la competenza di tale tribunale è esclusiva; e
- (d) la legge del tribunale competente riconosce che tale persona può essere vincolata dall'accordo esclusivo di scelta del foro.

ART. 68. *Azioni contro la parte esecutrice marittima* — L'attore ha diritto di promuovere giudizio in base a questa Convenzione contro una parte esecutrice marittima dinanzi a un tribunale nel cui circondario si trova uno dei seguenti luoghi:

- (a) il domicilio della parte esecutrice marittima; o
- (b) il porto dove le merci sono state ricevute dalla parte esecutrice marittima, il porto dove le merci sono state consegnate dalla parte esecutrice marittima o il porto dove la parte esecutrice marittima svolge la sua attività in relazione alle merci.

ART. 69. *Assenza di ulteriori criteri di giurisdizione* — Fermo restando quanto previsto agli articoli 71 e 72, nessuna azione giudiziale in base a questa Convenzione contro il vettore o una parte esecutrice marittima può essere promossa dinanzi a un tribunale non designato in base agli articoli 66 o 68.

ART. 70. *Sequestro e misure provvisorie o cautelari* — Nessuna disposizione di questa Convenzione pregiudica la giurisdizione per misure provvisorie o cautelari, compreso il sequestro. Un tribunale di uno Stato in cui una misura provvisoria o cautelare è stata adottata non ha giurisdizione per giudicare il caso nel merito a meno che:

- (a) le prescrizioni di questo capitolo siano state osservate; o
- (b) una convenzione internazionale applicabile in tale Stato disponga in tale senso.

ART. 71. *Riunione o trasferimento di azioni* — 1. Salvo il caso di un accordo esclusivo di scelta del foro valido in base agli articoli 67 o 72, se una unica azione è promossa nei confronti del vettore e della parte esecutrice marittima che ha la sua origine in un unico avvenimento, l'azione può essere promossa solo in un tribunale designato in base all'articolo 66 e all'articolo 68. Se non vi è tale tribunale, l'azione deve essere promossa dinanzi a un tribunale designato in base all'articolo 68, lettera (b), se esiste.

2. Salvo quando vi è un accordo esclusivo di scelta del foro valido in base agli articoli 67 o 72, un vettore o una parte esecutrice marittima che promuove una azione per ottenere l'accertamento della inesistenza della sua responsabilità o qualsiasi altra azione che priverebbe una persona del suo diritto di scelta del foro in base all'articolo 66 o 68, deve rinunciare a tale azione, a richiesta del convenuto, una volta che il convenuto abbia scelto un tribunale designato in base all'articolo 66 o 68, secondo il caso, dinanzi al quale l'azione può essere nuovamente promossa.

ART. 72. *Accordo dopo il sorgere di una controversia e giurisdizione quando il convenuto si è costituito in giudizio* — 1. Dopo che sia sorta una controversia, le parti possono concordare di risolverla dinanzi a qualsiasi tribunale competente.

2. Un tribunale competente dinanzi al quale il convenuto compare senza contestare la giurisdizione secondo la legge del foro, ha giurisdizione.

ART. 73. *Riconoscimento e esecuzione* — 1. Una decisione resa in uno Stato Contraente da un tribunale avente giurisdizione secondo questa Convenzione è riconosciuta e ad essa è data esecuzione in un altro Stato Contraente secondo la legge di quest'ultimo quando ambedue tali Stati hanno reso la dichiarazione prevista dall'articolo 74.

2. Un tribunale può rifiutare il riconoscimento e l'esecuzione in base alle regole in materia di riconoscimento e esecuzione previste dalla sua legge.

3. Questo capitolo non influisce sulla applicazione delle norme di una organizzazione regionale di integrazione economica che è parte di questa Convenzione, per quanto concerne il riconoscimento o l'esecuzione di sentenze tra i suoi Stati membri, adottate sia prima che dopo questa Convenzione.

ART. 74. *Applicazione del capitolo 14* — Le disposizioni di questo capitolo vincolano solo gli Stati Contraenti che in conformità dell'articolo 91 dichiarano di sottoporvisi.

## CAPITOLO 15

### ARBITRATO

ART. 75. *Accordi arbitrali* — 1. Fermo quanto previsto in questo capitolo, le parti possono convenire che ogni controversia che possa insorgere in relazione al trasporto di merci in base a questa Convenzione sia deferita a arbitrato.

2. Il procedimento arbitrale deve svolgersi, a scelta della persona che fa valere un diritto nei confronti del vettore:

- (a) in qualsiasi luogo designato a tale fine nell'accordo arbitrale;
- (b) in ogni altro luogo situato in uno Stato in cui si trova uno qualsiasi dei luoghi seguenti:
  - (i) il domicilio del vettore;
  - (ii) il luogo di ricevimento convenuto nel contratto di trasporto;
  - (iii) il luogo di riconsegna convenuto nel contratto di trasporto; o
  - (iv) il porto in cui le merci sono state inizialmente imbarcate su una nave o il porto in cui le merci sono state da ultimo sbarcate da una nave.

3. La designazione del luogo dell'arbitrato nell'accordo arbitrale è vincolante per controversie tra le parti della stessa se l'accordo è contenuta in un contratto di volume che indica chiaramente i nomi e gli indirizzi delle parti e:

- (a) è stato oggetto di una negoziazione individuale; o
- (b) indica in modo evidente che è stato pattuito un accordo arbitrale e specifica in quali disposizioni del contratto di volume è contenuto tale accordo.

4. Quando un accordo arbitrale è stato pattuito in conformità del paragrafo 3 di questo articolo, una persona che non è parte del contratto di volume è vincolata dalla designazione del luogo dell'arbitrato in tale convenzione solo se:



- (a) il luogo dell'arbitrato designato nella clausola è situato in uno dei luoghi menzionati nella lettera (b) del paragrafo 2 di questo articolo;
- (b) l'accordo arbitrale è contenuto nel documento di trasporto o nella registrazione elettronica di trasporto;
- (c) tale persona ha ricevuto tempestiva e adeguata notizia del luogo dell'arbitrato e
- (d) la legge applicabile consente che tale persona sia vincolata dall'accordo arbitrale.

5. Le disposizioni dei paragrafi 1, 2, 3 e 4 di questo articolo sono considerate parte di ogni accordo arbitrale, e ogni disposizione dell'accordo è nulla se in conflitto con una di esse.

ART. 76. *Accordo arbitrale in trasporto non di linea* — 1. Nessuna disposizione di questa Convenzione pregiudica la validità di un accordo arbitrale contenuto in un contratto di trasporto in un trasporto non di linea al quale questa Convenzione o sue disposizioni siano applicabili in forza:

- (a) della applicazione dell'articolo 7; o
- (b) della volontaria incorporazione di questa Convenzione da parte delle parti ad un contratto di trasporto che altrimenti non sarebbe soggetto ad essa.

2. Nonostante il paragrafo 1 di questo articolo, un accordo arbitrale in un documento di trasporto o registrazione elettronica di trasporto al quale questa Convenzione si applica in forza della applicazione dell'articolo 7 è soggetta a questo capitolo a meno che tale documento di trasporto o registrazione elettronica di trasporto:

- (a) identifichi le parti e la data del *charter party* o altro contratto escluso dall'ambito di applicazione di questa Convenzione per effetto dell'articolo 6; e
- (b) incorpori mediante un riferimento specifico la clausola del *charter party* o altro contratto che contiene i termini dell'accordo arbitrale.

ART. 77. *Accordo arbitrale dopo che una controversia è insorta* — Nonostante le disposizioni di questo capitolo e del capitolo 14, dopo che una controversia è insorta le parti possono convenire di sottoporla a arbitrato in un luogo qualsiasi.

ART. 78. *Applicazione del capitolo 15* — Le disposizioni di questo capitolo vincolano solo gli Stati Contraenti che in conformità dell'articolo 91 dichiarano di sottoporvisi.

## CAPITOLO 16

### VALIDITÀ DELLE CLAUSOLE CONTRATTUALI

ART. 79. *Disposizioni generali* — 1. Salvo disposizione contraria di questa Convenzione, qualsiasi clausola di un contratto di trasporto è nulla se e nei limiti in cui essa:

- (a) direttamente o indirettamente esclude o limita le obbligazioni del vettore o di una parte esecutrice marittima in base a questa Convenzione;
- (b) direttamente o indirettamente esclude o limita la responsabilità del vettore o di una parte esecutrice marittima per l'inadempimento di una obbligazione in base a questa Convenzione; o
- (c) cede il beneficio della assicurazione delle merci in favore del vettore o di una persona menzionata nell'articolo 18.

2. Salvo disposizione contraria di questa Convenzione qualsiasi clausola di un contratto di trasporto è nulla se e nei limiti in cui essa:

- (a) direttamente o indirettamente esclude, limita o aumenta le obbligazioni del caricatore, destinatario, parte controllante, portatore o caricatore documentale previste in questa Convenzione;
- (b) direttamente o indirettamente esclude, limita o aumenta la responsabilità del caricatore, destinatario, parte controllante, portatore o caricatore documentale per l'inadempimento di qualsiasi delle sue obbligazioni in base a questa Convenzione.

ART. 80. *Regole speciali per contratti di volume* — 1. Nonostante l'articolo 79, nei rapporti tra vettore e caricatore un contratto di volume al quale questa Convenzione si applica può prevedere maggiori o minori diritti, obbligazioni e responsabilità di quelli previsti in questa Convenzione.

2. Una deroga in base al paragrafo 1 di questo articolo è vincolante solo quando:

- (a) il contratto di volume contenga una enunciazione evidente che deroga a questa Convenzione;
- (b) il contratto di volume sia (i) stato oggetto di una negoziazione individuale o (ii) specifichi in modo evidente le disposizioni del contratto di volume che contengono la deroga;
- (c) al caricatore sia consentito e di ciò gli sia data notizia, di concludere un contratto di trasporto in base a termini e condizioni che rispettano questa Convenzione senza alcuna deroga consentita da questo articolo; e
- (d) la deroga non sia (i) incorporata mediante riferimento ad un altro documento né (ii) inclusa in un contratto di adesione non soggetto a negoziazione.

3. Una tariffa pubblica di prezzi e servizi del vettore, un documento di trasporto, una registrazione elettronica di trasporto o un documento simile non è un contratto di volume in base al paragrafo 1 di questo articolo, ma un contratto di volume può incorporare tali documenti *per relationem* come termini del contratto.

4. Il paragrafo 1 di questo articolo non è applicabile ai diritti e alle obbligazioni previsti negli articoli 14, lettere (a) e (b), 29 e 32 o alle responsabilità nascenti dal loro inadempimento né esso è applicabile a qualsiasi responsabilità che deriva da un atto o omissione menzionati nell'articolo 61.

5. Le condizioni di un contratto di volume che derogano a questa Convenzione, se il contratto di volume soddisfa ai requisiti del paragrafo 2 di questo articolo, si applicano nei rapporti tra il vettore e qualsiasi persona diversa dal caricatore purché:

- (a) tale persona abbia ricevuto informazioni che indicano in maniera evidente che il contratto di volume deroga a questa Convenzione e abbia dato il suo consenso espresso a essere vincolata da tali deroghe; e
- (b) tale consenso non sia soltanto espresso in una tariffa pubblica di prezzi e servizi del vettore, in un documento di trasporto, o registrazione elettronica di trasporto.

6. La parte che invoca il beneficio della deroga ha l'onere di provare che le condizioni per la deroga sono state osservate.

ART. 81. *Regole speciali per trasporto di animali vivi e certe altre merci* — Nonostante l'articolo 79, e fermo restando l'articolo 80, il contratto di trasporto può escludere o limitare le obbligazioni o le responsabilità del vettore e di una parte esecutrice marittima se:

- (a) le merci sono animali vivi, ma una tale esclusione o limitazione non è operante se il creditore prova che la perdita, il danno o il ritardo nella consegna della merce è dovuto ad un atto o omissione del vettore o di una persona menzionata nell'articolo 18, compiuto con l'intento di causare tale perdita o danno delle merci o tale perdita dovuta a ritardo, o temerariamente e con la coscienza che tale perdita o danno o tale perdita dovuta a ritardo si sarebbe probabilmente verificata; o
- (b) il carattere o la condizione delle merci o le circostanze e i termini e le condizioni in base a cui il trasporto deve essere eseguito sono tali da giustificare ragionevolmente una convenzione speciale, purché tale contratto di trasporto non sia relativo a spedizioni commerciali ordinarie effettuate nel corso operazioni commerciali ordinarie e che nessun documento di trasporto negoziabile o registrazione elettronica di trasporto negoziabile sia stato emesso.

## CAPITOLO 17

### *MATERIE NON DISCIPLINATE DA QUESTA CONVENZIONE*

ART. 82. *Convenzioni internazionali che disciplinano il trasporto di merci con altre modalità di trasporto* — Nessuna disposizione di questa Convenzione impedisce l'applicazione delle seguenti convenzioni internazionali che siano in vigore al momento dell'entrata in vigore di questa Convenzione, compresa ogni loro futura modifica, che regolano la responsabilità del vettore per perdita o danno delle merci:

- (a) qualsiasi convenzione che regoli il trasporto di merci per via aerea nei limiti in cui, in base alle sue disposizioni, essa si applichi a una parte qualsiasi del contratto di trasporto;

- (b) qualsiasi convenzione che regoli il trasporto di merci su strada nei limiti in cui, in base alle sue disposizioni, essa si applichi al trasporto di merci che restano caricate su un veicolo stradale trasportato a bordo di una nave;
- (c) qualsiasi convenzione che regoli il trasporto di merci per ferrovia nei limiti in cui, in base alle sue disposizioni, essa si applichi a un trasporto di merci per mare, supplementare a un trasporto per ferrovia; o
- (d) qualsiasi convenzione che regoli il trasporto di merci per vie d'acqua interne nei limiti in cui, in base alle sue disposizioni, essa si applichi a un trasporto di merci senza trasbordo sia per vie d'acqua interne sia per mare.

ART. 83. *Limitazione globale di responsabilità* — Nessuna disposizione di questa Convenzione impedisce l'applicazione di qualsiasi convenzione internazionale o legge nazionale che regoli la limitazione della responsabilità dei proprietari di navi.

ART. 84. *Avaria comune* — Nessuna disposizione di questa Convenzione impedisce l'applicazione delle clausole del contratto di trasporto o delle disposizioni delle leggi nazionali relative al regolamento dell'avaria comune.

ART. 85. *Passeggeri e bagaglio* — Questa Convenzione non si applica a un contratto di trasporto di passeggeri e loro bagaglio.

ART. 86. *Danno causato da incidente nucleare* — Nessuna responsabilità può essere imputata in base a questa Convenzione per un danno causato da un incidente nucleare se l'esercente della installazione nucleare è responsabile per tale danno:

- (a) in base alla Convenzione di Parigi sulla responsabilità civile in materia di energia nucleare del 29 luglio 1960 come modificata dal Protocollo addizionale del 28 gennaio 1964 e dai Protocolli del 16 novembre 1982 e del 12 febbraio 1984, alla Convenzione di Vienna relativa alla responsabilità civile in materia di danni nucleari del 21 maggio 1963, come modificata dal Protocollo comune relativo alla applicazione della Convenzione di Vienna e della Convenzione di Parigi del 21 settembre 1988 e come modificata dal Protocollo di modifica della Convenzione di Vienna relativa alla responsabilità civile in materia di danni nucleari del 12 settembre 1997, o della Convenzione sul risarcimento complementare dei danni nucleari del 12 settembre 1997, ivi comprese tutte le modifiche di tali convenzioni e ogni convenzione futura relativa alla responsabilità degli esercenti di installazioni nucleari per danni causati da un incidente nucleare; o
- (b) in base alla legge nazionale applicabile alla responsabilità per tali danni, a condizione peraltro che tale legge sia in ogni rispetto altrettanto favorevole per le persone che possono soffrire tali danni che la Convenzione di Parigi o

la Convenzione di Vienna nonché la Convenzione per il risarcimento complementare dei danni nucleari.

CAPITOLO 18

*CLAUSOLE FINALI*

ART. 87. *Depositario* — Il Segretario Generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite è designato come depositario di questa Convenzione.

ART. 88. *Firma, ratifica, accettazione, approvazione o adesione* — 1. 1. Questa Convenzione è aperta alla firma di tutti gli Stati a Rotterdam (Paesi Bassi) il 23 settembre 2009 e successivamente alla Sede dell'Organizzazione delle Nazioni Unite a New York.

2. Questa Convenzione è soggetta a ratifica, accettazione o approvazione da parte degli Stati firmatari.

3. Questa Convenzione è aperta alla adesione di tutti gli Stati che non ne sono firmatari a decorrere dalla data alla quale è aperta alla firma.

4. Gli strumenti di ratifica, accettazione, approvazione o adesione sono depositati presso il Segretario Generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

ART. 89. *Denuncia di altre convenzioni* — 1. Uno Stato che ratifichi, accetti o approvi questa Convenzione o vi aderisca e sia parte della Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico, firmata a Bruxelles il 15 agosto 1924, del Protocollo portante modifiche alla Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico, firmato a Bruxelles il 23 febbraio 1968, o del Protocollo, firmato a Bruxelles il 21 dicembre 1979, portante modifiche alla Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico, come modificata dal Protocollo di modifica del 23 febbraio 1968 denuncia allo stesso tempo tale Convenzione e il o i protocolli ad essa relativi dei quali è parte dandone a tale fine comunicazione al Governo belga, e dichiarando che la denuncia avrà effetto alla data alla quale questa Convenzione entrerà in vigore per tale Stato.

2. Ogni Stato che ratifichi, accetti o approvi questa Convenzione o vi aderisca e sia parte della Convenzione delle Nazioni Unite sul trasporto di merci per mare conclusa a Amburgo il 31 marzo 1978 denuncia allo stesso tempo tale Convenzione dandone a tale fine comunicazione al Segretario Generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite e dichiarando che la denuncia avrà effetto alla data alla quale questa Convenzione entrerà in vigore per tale Stato.

3. Ai fini di questo articolo, le ratifiche, accettazioni, approvazioni e adesioni effettuate in relazione a questa Convenzione dagli Stati parte degli strumenti enumera-

ti nei paragrafi 1 e 2 di questo articolo non avranno effetto che alla data alla quale le denunce eventualmente richieste da parte di tali Stati per tali strumenti avranno effetto.

Il depositario di questa Convenzione si consulterà con il Governo belga, depositario degli strumenti menzionati al paragrafo 1 di questo articolo, per assicurare il coordinamento necessario a tale fine.

ART. 90. *Riserve* — A questa Convenzione non è consentita alcuna riserva.

ART. 91. *Procedura e effetto delle dichiarazioni* — 1. Le dichiarazioni autorizzate dagli articoli 74 e 78 possono essere fatte in qualsiasi momento. Le dichiarazioni iniziali autorizzate dall'articolo 92, paragrafo 1, e dall'articolo 93, paragrafo 2, sono fatte al momento della firma, ratifica, accettazione, approvazione o adesione. Nessun'altra dichiarazione è autorizzata da questa Convenzione.

2. Le dichiarazioni fatte al momento della firma sono soggette a conferma al momento della ratifica, accettazione o approvazione.

3. Le dichiarazioni e le loro conferme sono fatte per iscritto e formalmente notificate al depositario.

4. Le dichiarazioni prendono effetto alla data dell'entrata in vigore di questa Convenzione con riguardo allo Stato in questione. Peraltro, una dichiarazione di cui il depositario riceve comunicazione formale dopo tale data prende effetto il primo giorno del mese successivo alla scadenza del sesto mese successivo alla data del suo ricevimento da parte del depositario.

5. Ogni Stato che faccia una dichiarazione in virtù di questa Convenzione può revocarla in ogni momento mediante comunicazione formale scritta indirizzata al depositario. La revoca di una dichiarazione, o la sua modifica se consentita da questa Convenzione, prende effetto il primo giorno del mese successivo alla scadenza del sesto mese successivo alla data di ricevimento della comunicazione da parte del depositario.

ART. 92. *Effetto in unità territoriali nazionali* — 1. Se uno Stato Contraente ha due o più unità territoriali in cui sono applicabili diversi regimi giuridici per quanto attiene alle materie trattate in questa Convenzione, esso può al momento della firma, ratifica, accettazione approvazione o adesione, dichiarare che questa Convenzione si applica a tutte le sue unità territoriali ovvero ad una o più di tali unità, e può in qualsiasi momento modificare la sua dichiarazione presentando una nuova dichiarazione.

2. Tali dichiarazioni sono notificate al depositario e devono indicare espressamente le unità territoriali alle quali la Convenzione è estesa.

3. Quando uno Stato Parte ha dichiarato in base a questo articolo che questa Convenzione si estende a una o più ma non a tutte le sue unità territoriali, un luogo situa-

to in una unità territoriale alla quale questa Convenzione non si estende non è considerato essere in uno Stato Contraente ai fini di questa Convenzione.

4. Se uno Stato Contraente non fa alcuna dichiarazione in base al paragrafo 1 di questo articolo, la Convenzione si applica a tutte le unità territoriali di tale Stato.

ART. 93. *Partecipazione di organizzazioni regionali di integrazione economica* — 1. Una organizzazione regionale di integrazione economica costituita da Stati sovrani avente competenza per certe materie regolate da questa Convenzione può similmente firmare, ratificare, accettare, approvare o aderire a questa Convenzione. L'organizzazione regionale di integrazione economica ha in tale caso i diritti e le obbligazioni di uno Stato Parte, nella misura in cui ha competenza sulle materie regolate da questa Convenzione. Quando in questa Convenzione il numero degli Stati Contraenti è rilevante, l'organizzazione regionale di integrazione economica non conta come Stato Contraente in aggiunta ai suoi Stati membri che sono Stati Contraenti.

2. Al momento della firma, ratifica, accettazione approvazione o adesione l'organizzazione regionale di integrazione economica fa una dichiarazione al depositario indicando le materie regolate da questa Convenzione per le quali i suoi Stati membri le hanno trasferito la loro competenza. Essa informa senza ritardo il depositario di tutte le modifiche intervenute nei riparti della competenza, ivi compresi nuovi trasferimenti di competenza, precisata nella dichiarazione fatta in conformità di questo paragrafo.

3. Ogni riferimento a «Stato Contraente» o «Stati Contraenti» in questa Convenzione si applica anche a una organizzazione regionale di integrazione economica, quando il contesto la richiede.

ART. 94. *Entrata in vigore* — 1. Questa Convenzione entra in vigore il primo giorno del mese successivo alla scadenza di un anno dalla data di deposito del ventesimo strumento di ratifica, accettazione approvazione o adesione.

2. Per ogni Stato che diventa Stato Contraente di questa Convenzione dopo la data di deposito del ventesimo strumento di ratifica, accettazione approvazione o adesione, questa Convenzione entra in vigore il primo giorno del mese successivo alla scadenza di un anno dalla data del deposito dello strumento appropriato da parte di tale Stato.

3. Ogni Stato Contraente applica questa Convenzione ai contratti di trasporto conclusi a partire dalla data di entrata in vigore di questa Convenzione nei suoi confronti.

ART. 95. *Revisione e modifiche* — 1. A richiesta di almeno un terzo degli Stati Contraenti di questa Convenzione il Segretario Generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite convoca una conferenza degli Stati Contraenti per la sua revisione o per la sua modifica.

2. Ogni strumento di ratifica, accettazione approvazione o adesione depositato dopo l'entrata in vigore di una modifica di questa Convenzione si riterrà applicabile alla Convenzione come modificata.

ART. 96. *Denuncia di questa Convenzione* — 1. Uno Stato Contraente può denunciare questa Convenzione in ogni momento mediante comunicazione scritta al depositario.

2. Le denuncia prende effetto il primo giorno del mese successivo alla scadenza di un anno dalla data di ricevimento della comunicazione da parte del depositario. Se un periodo più lungo è indicato nella comunicazione, la denuncia prenderà effetto alla scadenza del periodo in questione da computare dalla data di ricevimento della comunicazione da parte del depositario.

FATTO a New York, l'undici dicembre duemilaotto, in un solo originale, i cui testi in arabo, cinese, francese, inglese, russo e spagnolo sono egualmente autentici.

IN TESTIMONIANZA DI CHE i plenipotenziari sottoscritti, a ciò debitamente autorizzati dai loro rispettivi governi, hanno firmato questa Convenzione.



## I NUOVI INCOTERMS® 2020

*Il 1 gennaio 2020 sono entrati in vigore i nuovi Incoterms® 2020, le clausole standardizzate che disciplinano alcuni degli obblighi e delle modalità di esecuzione di un contratto di compravendita, con particolare riferimento al momento della consegna e del passaggio del rischio dal venditore all'acquirente, specialmente se alla compravendita si aggiunge un contratto di trasporto. Gli International Commercial Terms sono elaborati dalla International Chamber of Commerce (ICC), che li ha revisionati con cadenza quasi decennale a partire dalla prima pubblicazione del 1936. Anche la nuova edizione prevede 11 termini, 7 utilizzabili in tutte le modalità di trasporto e 4 specificamente destinati al trasporto marittimo e per vie navigabili. Ogni termine prevede i doveri del venditore e del compratore, elencati rispettivamente sotto le lettere da A1 ad A10 e da B1 a B10. A differenza della precedente versione, in ogni termine le lettere contrassegnano lo stesso argomento e le prime tre, per rendere più immediata la percezione degli obblighi delle parti, indicano, di seguito, l'obbligo di fornire il bene e pagarne il prezzo, di consegnarlo e riceverlo e le regole del trasferimento del rischio. La novità più evidente è la sostituzione del termine DAT (Delivered at terminal) con quello DPU (Delivered at place unloaded), considerato più chiaro e di più ampia applicazione. Nuova la possibilità di concordare l'emissione di una polizza di carico se una vendita FCA prevede anche una tratta marittima e la distinzione delle coperture assicurative, prima uniformi, tra CIF e CIP.*



*Il testo ufficiale dei termini non è pubblico e non è disponibile nemmeno per ragioni di studio, ma può essere richiesto alla ICC, e alla ICC Italia per la traduzione italiana. Alleghiamo pertanto una sintesi delle regole, facendo seguire ai termini usati esclusivamente per il trasporto via mare quelli previsti per ogni modalità di trasporto.*

FAS - FREE ALONGSIDE SHIP – FRANCO LUNGO IL BORDO.

Il venditore consegna le merci sotto il bordo della nave indicata dall'acquirente nel porto di partenza e provvede, se necessario, a sdoganarle. Spese e rischi di carica-zione e di trasporto sono a carico dell'acquirente.

FOB - FREE ON BOARD – FRANCO A BORDO.

Il venditore consegna le merci a bordo della nave indicata dall'acquirente nel por-to di partenza, assumendo quindi anche il rischio della carica-zione. Il venditore deve occuparsi delle eventuali formalità doganali all'esportazione.

CFR - COST AND FREIGHT – Costo e nolo.

Il venditore consegna le merci caricandole a bordo della nave e stipula il contratto di trasporto fino alla destinazione pagandone il prezzo. Il venditore, che non assume i rischi del trasporto, non può ripetere eventuali spese che abbia sostenuto per la scarica-zione.

CIF - COST, INSURANCE AND FREIGHT – Costo, assicurazione e nolo.

Il venditore consegna le merci caricandole a bordo della nave e stipula a sue spese il contratto di trasporto fino alla destinazione e un'assicurazione per i danni dovuti a perdita o avaria del carico durante il trasporto. La copertura assicurativa, salva diver-sa volontà delle parti, corrisponde, come in passato, all'assicurazione per rischi no-minati delle *Institute Cargo Clauses (C)*.

EXW - EX WORKS – Franco fabbrica.

La consegna avviene presso la sede del venditore, o altro luogo da questi indicato, e il caricatore assume costi e rischi di tutte le successive operazioni, incluso il tra-sporto ed eventuali oneri doganali.

FCA - FREE CARRIER – Franco vettore.

Il venditore consegna la merce al vettore designato dall'acquirente, presso la pro-pria sede o in un altro luogo concordato. Benché non sia un termine marittimo, se-

condo la versione 2020, qualora in corso di viaggio sia previsto che le merci siano imbarcate su una nave, le parti, al fine di garantire un credito bancario, possano accordarsi perché il vettore emetta una polizza di carico.

CPT - CARRIAGE PAID TO – Trasporto pagato fino a.

Il venditore stipula il contratto di trasporto e ne paga il prezzo fino alla destinazione, ma il passaggio del rischio per i danni al carico avviene con la consegna delle merci al vettore, o ad altra persona in altro luogo se così concordato.

CIP - CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO – Trasporto e assicurazione pagati fino a.

Il venditore conclude a sue spese il contratto di trasporto, ma, come nel caso del termine CPT, consegna le merci al vettore (o ad altro soggetto, in un altro luogo concordato), trasferendo in quel momento il rischio all'acquirente. Il venditore deve anche stipulare un contratto di assicurazione per i danni da perdita o avaria del carico durante il trasporto, che, a differenza della edizione del 2010, prende come riferimento la copertura *all risks* delle *Institute Cargo Clauses (A)* invece che quella per rischi nominati delle *Institute Cargo Clauses (B)*.

DAP - DELIVERED AT PLACE – Reso al luogo di destinazione.

Il venditore consegna la merce mettendola a disposizione dell'acquirente all'arrivo del mezzo di trasporto nel luogo concordato alla destinazione. Il venditore assume i rischi del trasporto ma non quelli della scaricazione, salvo non poterne ripetere le spese dal compratore se le abbia sostenute.

DPU - DELIVERED AT PLACE UNLOADED – Reso al luogo di destinazione scaricato.

Il venditore consegna la merce nel luogo concordato alla destinazione, assumendo i rischi del trasporto e della scaricazione.

DDP - DELIVERED DUTY PAID – Reso sdoganato.

Il venditore consegna la merce mettendola a disposizione dell'acquirente all'arrivo del mezzo di trasporto alla destinazione nel luogo concordato. Il venditore è inoltre obbligato a eseguire le eventuali operazioni doganali all'importazione.

## COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE EUROPEA

ORIENTAMENTI INTERPRETATIVI RELATIVI AI REGOLAMENTI UE SUI DIRITTI DEI PASSEGGERI NEL CONTESTO DELL'EVOLVERSI DELLA SITUAZIONE CONNESSA AL COVID-19 (2020/C 89 I/01)

I passeggeri e il settore europeo dei trasporti sono duramente colpiti dall'epidemia di Covid-19. In seguito alle misure di contenimento adottate dalle autorità, quali le restrizioni di viaggio, le chiusure e l'istituzione di zone di quarantena, il settore dei trasporti può essere uno tra quelli più gravemente colpiti dalla pandemia in corso. La situazione è fonte di stress per molti passeggeri che si sono visti cancellare i contratti di viaggio di cui intendevano usufruire e/o che non intendono più viaggiare oppure ai quali non è più consentito farlo.

L'Unione europea (UE) è l'unica zona al mondo in cui i cittadini sono tutelati da un insieme di diritti dei passeggeri, quale che sia il mezzo di trasporto utilizzato: aereo, treno, autobus o nave.

Considerata la situazione senza precedenti che l'Europa sta vivendo a causa dell'epidemia di Covid-19, la Commissione europea ritiene che sia utile, in tale contesto, fornire chiarimenti in merito ai diritti dei passeggeri che viaggiano in aereo, treno, autobus o nave, come pure in merito ai corrispondenti obblighi dei vettori.

### 1. OBIETTIVO

I presenti orientamenti interpretativi mirano a chiarire le modalità di applicazione di alcune disposizioni della legislazione UE sui diritti dei passeggeri nel contesto dell'epidemia di Covid-19, in particolare per quanto riguarda le cancellazioni e i ritardi.

I presenti orientamenti integrano quelli precedentemente pubblicati dalla Commissione <sup>(1)</sup> e lasciano impregiudicata l'interpretazione della Corte di giustizia.

I presenti orientamenti si riferiscono alla seguente legislazione in materia di diritti dei passeggeri:

— regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assisten-

---

<sup>(1)</sup> Comunicazione della Commissione - Orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e al regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU C 214 del 15.6.2016, pag. 5); comunicazione della Commissione - Orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (GU C 220 del 4.7.2015, pag. 1).

za ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (2);

— regolamento (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 (3);

— regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (4);

— regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (5).

I presenti orientamenti non riguardano la direttiva (UE) 2015/2302 relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati (6).

## 2. ORIENTAMENTI PER TUTTI I MODI DI TRASPORTO

### 2.1. *Diritto di scegliere tra rimborso e servizio alternativo di trasporto.*

I quattro regolamenti dettano disposizioni specifiche in relazione a questo diritto in caso di cancellazione o di determinati ritardi.

Per quanto riguarda il servizio alternativo di trasporto (7), le circostanze proprie dell'epidemia di Covid-19 possono incidere sul diritto di scegliere il servizio alternativo di trasporto «non appena possibile» (8). Per i vettori può risultare impossibile offrire al passeggero il servizio alternativo di trasporto verso la destinazione prevista entro un breve periodo di tempo. Potrebbe inoltre esservi, per qualche tempo, incertezza in merito ai tempi entro i quali possa essere effettuato il servizio alternativo di trasporto. Tale situazione può verificarsi, ad esempio, qualora uno Stato membro sospenda i voli o la circolazione di treni, autobus o navi in provenienza da determinati paesi. A seconda del caso, «non appena possibile» può significare, in relazione al servizio alternativo di trasporto, ritardi considerevoli e/o tempi di attesa molto incerti. Il rimborso del prezzo del biglietto oppure il servizio alternativo di trasporto in una

---

(2) GU L 46 del 17.2.2004, pag. 1.

(3) GU L 315 del 3.12.2007, pag. 14.

(4) GU L 334 del 17.12.2010, pag. 1.

(5) GU L 55 del 28.2.2011, pag. 1.

(6) Direttiva (UE) 2015/2302 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2015, relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 e la direttiva 2011/83/UE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 90/314/CEE del Consiglio (GU L 326 dell'11.12.2015, pag. 1).

(7) Alcuni atti fanno parallelamente riferimento alla nozione di “proseguimento del viaggio”.

(8) Articolo 8, paragrafo 1, lettere a) e b), del regolamento (CE) n. 261/2004; articolo 16, lettere a) e b), del regolamento (CE) n. 1371/2007; articolo 18, paragrafo 1, lettere a) e b), del regolamento (UE) n. 1177/2010; articolo 19, paragrafo 1, lettere a) e b), del regolamento (UE) n. 181/2011.

data successiva «a discrezione del passeggero» potrebbe pertanto rappresentare un'opzione preferibile per il passeggero medesimo. Di seguito sono riportati i dettagli per ciascun modo di trasporto.

2.2. *Situazioni in cui i passeggeri non possono effettuare il viaggio o desiderano annullarlo.*

I regolamenti UE sui diritti dei passeggeri non trattano le situazioni in cui i passeggeri non possono effettuare il viaggio oppure desiderano annullarlo di loro spontanea volontà. In tali casi il rimborso al passeggero dipende dal tipo di biglietto acquistato (ad es. rimborsabile, con possibilità di nuova prenotazione), come specificato nei termini e nelle condizioni del vettore.

Risulta che diversi vettori offrono buoni ai passeggeri che non intendono più effettuare il viaggio (o ai quali non è più consentito farlo) a causa dell'epidemia di Covid-19. I passeggeri possono utilizzare tali buoni per un altro viaggio con lo stesso vettore entro un periodo di tempo stabilito dal vettore stesso.

Questa situazione va distinta da quella in cui il vettore annulla il viaggio e offre solo un buono anziché la possibilità di scegliere tra rimborso e servizio alternativo di trasporto. L'offerta di un buono da parte del vettore non può pregiudicare il diritto del passeggero di optare, in alternativa, per il rimborso.

2.3. *Norme nazionali specifiche a fronte dell'epidemia di Covid-19.*

A fronte dell'epidemia di Covid-19 sono state in alcuni casi adottate norme nazionali specifiche che impongono ai vettori l'obbligo di rimborsare i passeggeri o di rilasciare loro un buono nel caso in cui il passeggero non abbia avuto la possibilità di prendere un volo che sia stato regolarmente effettuato.

Le misure nazionali di questo tipo non rientrano nell'ambito di applicazione dei regolamenti dell'UE sui diritti dei passeggeri. Non sono quindi trattate nei presenti orientamenti, che vertono unicamente sull'interpretazione delle norme sui diritti dei passeggeri adottate dall'Unione.

3. DIRITTI DEI PASSEGGERI DEL TRASPORTO AEREO [REGOLAMENTO (CE) N. 261/2004].

3.1. *Informazione ai passeggeri.*

A parte le disposizioni in merito all'informazione sui diritti previsti per i passeggeri, il regolamento (CE) n. 261/2004 non contiene disposizioni specifiche relative all'informazione sulle perturbazioni dei trasporti. I diritti alla compensazione pecuniaria in caso di cancellazione del volo sono comunque collegati al fatto che il vettore sia venuto meno all'obbligo di dare comunicazione con sufficiente anticipo. Questo aspetto è trattato di seguito nella sezione in cui si affronta la questione del diritto alla compensazione pecuniaria.

3.2. *Diritto al rimborso o all'imbarco su un volo alternativo.*

In caso di cancellazione di un volo da parte delle compagnie aeree (indipendentemente dalla causa), l'articolo 5 impone al vettore aereo operativo di offrire al passeggero la scelta tra:

- a) il rimborso,
- b) l'imbarco su un volo alternativo non appena possibile, o
- c) L'imbarco su un volo alternativo ad una data successiva di suo gradimento.

Per quanto riguarda il rimborso, nei casi in cui il volo di andata e il volo di ritorno siano stati prenotati separatamente e il volo di andata sia cancellato, il passeggero ha diritto solo al rimborso del volo cancellato, in questo caso il volo di andata.

Tuttavia, nel caso in cui il volo di andata e il volo di ritorno rientrino nella stessa prenotazione, anche se operati da vettori diversi, ai passeggeri dovrebbero essere offerte due opzioni se ad essere cancellato è il volo di andata: il rimborso dell'intero biglietto (ossia di entrambi i voli) oppure l'imbarco su un volo alternativo per il volo di andata (Orientamenti interpretativi, punto 4.2).

Quanto all'imbarco su un volo alternativo, come spiegato in precedenza, «non appena possibile» può significare un notevole ritardo nelle circostanze proprie dell'epidemia di Covid-19 e lo stesso dicasi per la disponibilità di informazioni concrete circa questa «possibilità», per via del clima di profonda incertezza che pesa sul traffico aereo.

Ai fini dell'applicazione dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 261/2004, può essere necessario tenere in considerazione tali circostanze, fermo restando quanto segue:

in primo luogo, i passeggeri dovrebbero essere informati dei ritardi e/o delle incertezze che ne derivano nel momento in cui scelgono l'imbarco su un volo alternativo anziché il rimborso;

in secondo luogo, qualora un passeggero scelga comunque l'imbarco su un volo alternativo non appena possibile, si dovrebbe ritenere che il vettore abbia assolto il suo obbligo nei confronti del passeggero nel caso in cui gli abbia comunicato di propria iniziativa, non appena possibile e in tempo utile, quale fosse il volo alternativo disponibile.

### 3.3. *Diritto ad assistenza.*

In conformità all'articolo 9 del regolamento, che stabilisce tutti i dettagli pertinenti, ai passeggeri il cui volo sia stato cancellato devono essere fornite a titolo gratuito dal vettore aereo operativo le seguenti forme di assistenza: pasti e bevande in congrua relazione alla durata dell'attesa; la sistemazione in albergo, se necessario, e il trasporto verso il luogo di sistemazione. Gli aeroporti sono inoltre tenuti a prestare assistenza ai passeggeri con disabilità e ai passeggeri a mobilità ridotta, a norma del regolamento (CE) n. 1107/2006 <sup>(9)</sup>.

È opportuno ricordare che, quando il passeggero opta per il rimborso del prezzo pieno del biglietto, il diritto all'assistenza viene meno. Lo stesso accade quando il

---

<sup>(9)</sup> Regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo (GU L 204 del 26.7.2006, pag. 1).

passaggero sceglie il volo alternativo in una data successiva di suo gradimento (articolo 5, paragrafo 1, lettera b, in combinato disposto con l'articolo 8, paragrafo 1, lettera c).

Il diritto all'assistenza sussiste solo fintanto che i passeggeri devono aspettare il volo alternativo non appena possibile (articolo 5, paragrafo 1, lettera b, in combinato disposto con l'articolo 8, paragrafo 1, lettera b).

L'intento alla base del regolamento è garantire che vengano adeguatamente soddisfatte le esigenze dei passeggeri in attesa del volo di ritorno o del volo alternativo. L'entità dell'assistenza adeguata dovrà essere valutata caso per caso, tenendo conto delle esigenze dei passeggeri nelle circostanze del caso e il principio di proporzionalità (ad esempio in base al tempo di attesa). Il prezzo pagato per il biglietto o la durata dei disagi subiti non deve interferire con il diritto ad assistenza (Orientamenti interpretativi, punto 4.3.2).

A norma del regolamento, il vettore aereo è tenuto a rispettare l'obbligo di assistenza anche quando la cancellazione del volo è dovuta a circostanze eccezionali, vale a dire circostanze che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

Il regolamento non contiene alcun elemento che riconosca una categoria distinta di eventi «particolarmente eccezionali», al di là delle «circostanze eccezionali» di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento. Il vettore non è pertanto esonerato dal rispetto dei suoi obblighi, compresi quelli a norma dell'articolo 9 del regolamento, neppure in relazione a un lungo periodo. I passeggeri sono particolarmente vulnerabili in tali circostanze ed eventi <sup>(10)</sup>. Per quanto riguarda gli eventi eccezionali, l'intento del regolamento è garantire che sia fornita assistenza adeguata ai passeggeri in attesa di imbarco su un volo alternativo a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b, del regolamento.

#### 3.4. *Diritto a compensazione pecuniaria.*

Il regolamento (CE) n. 261/2004 prevede anche compensazioni in misura fissa in determinate circostanze. Tale disposizione non si applica alle cancellazioni effettuate con un preavviso superiore a 14 giorni o ai casi in cui la cancellazione sia dovuta a «circostanze eccezionali» che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure ragionevoli. Per informazioni particolareggiate, cfr. l'articolo 5, paragrafo 1, e l'articolo 7 del regolamento.

La Commissione ritiene che, laddove le autorità pubbliche adottino misure volte a contenere la pandemia di Covid-19, tali misure non siano, per loro natura e origine, inerenti al normale esercizio dell'attività dei vettori e sfuggano al loro effettivo controllo.

---

<sup>(10)</sup> Causa C-12/11, McDonagh, ECLI:EU:C:2013:43, punto 30, e Orientamenti interpretativi, punto 4.3.3.

L'articolo 5, paragrafo 3, fa venir meno il diritto alla compensazione pecuniaria se la cancellazione del volo «è dovuta» a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

Questa condizione dovrebbe considerarsi soddisfatta qualora le autorità pubbliche vietino completamente determinati voli oppure vietino la circolazione delle persone in modo tale da escludere de facto l'effettuazione del volo in questione.

La condizione può dirsi soddisfatta anche nel caso in cui la cancellazione del volo avvenga in circostanze nelle quali la circolazione delle persone non sia completamente vietata, ma limitata alle persone che beneficiano di deroghe (ad esempio i cittadini o i residenti del paese interessato).

Nel caso in cui nessuna persona appartenente a questa categoria dovesse prendere un determinato volo, tale volo, se non cancellato, rimarrebbe vuoto. In situazioni del genere il vettore può legittimamente non aspettare fino all'ultimo, ma cancellare il volo in tempo utile (anche senza avere la certezza circa il diritto dei diversi passeggeri di viaggiare o no), in modo che possano essere prese tutte le opportune misure organizzative, anche in termini di assistenza ai passeggeri, alla quale il vettore è tenuto. In casi del genere, anche a seconda delle circostanze, la cancellazione può essere considerata «dovuta» alla misura adottata dalle autorità pubbliche. Di nuovo, a seconda delle circostanze, questo può valere anche per i voli in direzione opposta a quella dei voli direttamente interessati dal divieto di circolazione delle persone.

Se una compagnia aerea decide di cancellare un volo e dimostra che la motivazione di tale decisione era la tutela della salute dell'equipaggio, anche tale cancellazione dovrebbe essere considerata «dovuta» a circostanze eccezionali.

Le considerazioni che precedono non sono né possono essere esaustive perché anche altre circostanze specifiche connesse al Covid-19 possono rientrare nell'ambito di applicazione dell'articolo 5, paragrafo 3.

#### 4. DIRITTI DEI PASSEGGERI DEL TRASPORTO FERROVIARIO [REGOLAMENTO (CE) N. 1371/2007]

##### 4.1. *Diritto a essere informati.*

Prima di vendere un biglietto, le imprese ferroviarie e i venditori di biglietti devono fornire ai passeggeri, su richiesta, informazioni prima del viaggio, tra cui le informazioni su tutte le attività che potrebbero interrompere o ritardare il servizio di trasporto. Le imprese ferroviarie devono fornire informazioni ai passeggeri anche nel corso del viaggio, comprese le informazioni in merito a ritardi e a questioni relative alla sicurezza tecnica e dei passeggeri. Inoltre le imprese ferroviarie e le autorità competenti responsabili dei contratti di servizio pubblico ferroviario, se decidono di interrompere o sopprimere un servizio ferroviario, devono rendere pubbliche tali decisioni prima di attuarle. Informazioni particolareggiate sul diritto all'informazione dei passeggeri sono riportate all'articolo 8 e all'allegato II del regolamento (CE) n. 1371/2007.



#### 4.2. *Diritto al rimborso o a proseguire il viaggio/a seguire un itinerario alternativo.*

L'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1371/2007 stabilisce i diritti in materia. In sintesi, sono da ricordare i punti seguenti. Qualora sia ragionevolmente prevedibile che il ritardo nell'arrivo alla destinazione finale sarà superiore a 60 minuti, il passeggero può scegliere tra ottenere il rimborso del prezzo del biglietto o proseguire il viaggio o seguire un itinerario alternativo. In particolare:

a) il diritto al rimborso riguarda il costo del biglietto per la parte o le parti del viaggio non effettuate e per le parti del viaggio già effettuate qualora il viaggio non risulti più rispondente all'obiettivo originario del passeggero, insieme a un servizio di ritorno al primo punto di partenza, se del caso;

b) il proseguimento del viaggio o il reinstradamento su un itinerario alternativo deve avvenire a condizioni di trasporto simili. A scelta del passeggero, il proseguimento o il reinstradamento su un itinerario alternativo deve avvenire non appena possibile o in un altro momento a sua discrezione.

Quanto alla continuazione del viaggio/all'itinerario alternativo, come spiegato in precedenza, «non appena possibile» può significare un notevole ritardo nelle circostanze proprie dell'epidemia di Covid-19 e lo stesso dicasi per la disponibilità di informazioni concrete circa questa «possibilità», per via del clima di profonda incertezza che pesa sul traffico ferroviario.

In primo luogo, i passeggeri dovrebbero essere informati in merito ai ritardi e/o alle incertezze quando viene offerta loro la scelta tra le due possibilità suddette.

In secondo luogo, qualora un passeggero scelga comunque di proseguire il viaggio o seguire un itinerario alternativo non appena possibile, si dovrebbe ritenere che il vettore abbia assolto il suo obbligo nei confronti del passeggero nel caso in cui gli abbia comunicato di propria iniziativa, non appena possibile e in tempo utile, quale fosse il treno disponibile per proseguire il viaggio o per seguire un itinerario alternativo.

#### 4.3. *Diritto ad assistenza.*

In caso di ritardo all'arrivo o alla partenza, i passeggeri hanno il diritto di ricevere informazioni sulla situazione e sull'orario previsto di partenza e di arrivo non appena tale informazione è disponibile. Nel caso in cui il ritardo sia superiore a 60 minuti, i passeggeri hanno altresì il diritto di ricevere pasti e bevande in quantità ragionevole; alloggio, qualora risulti necessario un soggiorno di una o più notti, ove e allorché sia fisicamente possibile; trasporto fino alla stazione ferroviaria o a un punto di partenza alternativo o alla destinazione finale, ove e allorché sia fisicamente possibile, se il treno è bloccato sui binari. I dettagli figurano all'articolo 18, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1371/2007.

A norma del regolamento, l'impresa ferroviaria deve osservare i suddetti obblighi anche se la soppressione di un treno è causata da circostanze quali quelle connesse all'epidemia di Covid-19. Il regolamento non contiene alcun elemento che consenta di

concludere che, in circostanze particolari, l'impresa ferroviaria è esentata dall'obbligo di fornire assistenza a norma dell'articolo 18, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1371/2007, obbligo che può rimanere valido, ove opportuno, anche per un lungo periodo di tempo. L'intento del regolamento è garantire che sia fornita assistenza adeguata in particolare ai passeggeri in attesa di seguire un itinerario alternativo, non appena possibile, in conformità all'articolo 16. Il regolamento (CE) n. 1371/2007 stabilisce che l'assistenza alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta deve essere adeguata alle esigenze di tali passeggeri, anche per quanto concerne le informazioni di cui sopra.

#### 4.4. *Diritto al risarcimento.*

I passeggeri, qualora non abbiano optato per il rimborso, ma chiedano di proseguire il viaggio o di seguire un itinerario alternativo, hanno altresì diritto a un risarcimento. Per ritardi compresi tra 60 e 119 minuti il risarcimento è pari al 25 % del prezzo del biglietto, mentre per ritardi pari o superiori a 120 minuti il risarcimento è fissato al 50 % del prezzo del biglietto. I dettagli figurano all'articolo 17 del regolamento (CE) n. 1371/2007.

A differenza di quanto accade per altri modi di trasporto, l'esistenza di eventuali circostanze eccezionali non pregiudica il diritto al risarcimento in caso di ritardi (anche imputabili a soppressioni) <sup>(11)</sup>.

### 5. DIRITTI DEI PASSEGGERI DI AUTOBUS [REGOLAMENTO (UE) N. 181/2011] <sup>(12)</sup>

#### 5.1. *Diritto all'informazione.*

A norma dell'articolo 24 del regolamento in questione i vettori e gli enti di gestione delle stazioni, nell'ambito delle rispettive competenze, devono fornire ai passeggeri informazioni adeguate per tutta la durata del viaggio. L'articolo 20 del regolamento contiene disposizioni dettagliate circa le informazioni che devono essere fornite in caso di cancellazione o ritardo alla partenza.

#### 5.2. *Diritto alla continuazione del viaggio, al reinstradamento o al rimborso.*

Nel caso di servizi di autobus regolari con una distanza prevista del servizio pari o superiore a 250 km, il regolamento (UE) n. 181/2011 dispone il reinstradamento o il rimborso in determinati casi, come indicato all'articolo 19. Pertanto, quando il vettore prevede ragionevolmente che un servizio regolare subisca una cancellazione o un ritardo alla partenza dal capolinea per oltre 120 minuti, i passeggeri hanno il diritto di scegliere tra la continuazione o il reinstradamento verso la destinazione finale sen-

---

<sup>(11)</sup> Cfr. la causa C-509/11, *ÖBB Personenverkehr*, ECLI:EU:C:2013:613.

<sup>(12)</sup> I diritti relativi al rimborso o al reinstradamento (punto 4.2), il diritto ad assistenza (punto 4.3) e il diritto al risarcimento (punto 4.4) non si applicano ai servizi nazionali in Croazia, Estonia, Ungheria, Lettonia, Portogallo, Slovacchia, Slovenia e a servizi una cui parte significativa (che preveda almeno una stazione di fermata) è operata al di fuori del territorio dell'Unione europea nel caso di Croazia, Estonia, Grecia, Finlandia, Ungheria, Lettonia, Slovacchia e Slovenia.

za oneri aggiuntivi e a condizioni simili, non appena possibile, o al rimborso del costo totale del biglietto. A ciò può essere associato, se del caso, il ritorno gratuito al primo punto di partenza, come indicato nel contratto di trasporto, non appena possibile. La stessa scelta è a disposizione del passeggero se il servizio subisce una cancellazione o un ritardo alla partenza dalla fermata.

Quanto alla continuazione del viaggio o al reinstradamento con servizi di trasporto alternativi, come spiegato in precedenza, «non appena possibile» può significare un notevole ritardo nelle circostanze proprie dell'epidemia di Covid-19 e lo stesso dicasi per la disponibilità di informazioni concrete circa questa «possibilità», per via del clima di profonda incertezza che pesa sul traffico effettuato con autobus.

In primo luogo, i passeggeri dovrebbero essere informati in merito ai ritardi e/o alle incertezze quando viene offerta loro la scelta tra il proseguimento del viaggio, il reinstradamento e il rimborso.

In secondo luogo, qualora un passeggero scelga comunque il reinstradamento non appena possibile, si dovrebbe ritenere che il vettore abbia assolto il suo obbligo nei confronti del passeggero nel caso in cui gli abbia comunicato di propria iniziativa, non appena possibile e in tempo utile, quale fosse il servizio disponibile per il proseguimento del viaggio o il reinstradamento.

### 5.3. *Diritto all'assistenza.*

I diritti relativi all'assistenza sono stabiliti all'articolo 21 del regolamento (UE) n. 181/2011 e possono essere riassunti come segue. Per un viaggio la cui durata prevista supera le 3 ore, in caso di cancellazione o ritardo alla partenza superiore a 90 minuti, i passeggeri hanno diritto a spuntini, pasti e bevande in quantità ragionevole in funzione dei tempi di attesa, purché siano disponibili sull'autobus o nella stazione o possano essere ragionevolmente forniti. È necessario fornire un alloggio se i passeggeri devono pernottare, fino a un massimo di 2 notti e a una tariffa massima di 80 EUR per notte, e il trasporto per il tragitto di andata e ritorno tra l'alloggio e la stazione.

Il regolamento non contiene alcun elemento che consenta di concludere che il vettore possa essere esonerato dai suoi obblighi, compresi quelli relativi all'assistenza. L'intento del regolamento è garantire che sia fornita assistenza adeguata in particolare ai passeggeri in attesa di reinstradamento a norma dell'articolo 21.

### 5.4. *Diritto a risarcimento.*

Nel caso dei servizi di trasporto effettuati con autobus il passeggero ha diritto a un risarcimento in conformità delle condizioni di cui all'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 181/2011. Tale rimborso è pari al 50 % del prezzo del biglietto in caso di cancellazione del servizio, ma è disponibile solo se il vettore non è in grado di offrire al passeggero la scelta tra il rimborso e il reinstradamento.

## 6. DIRITTI DEI PASSEGGERI DEL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE NAVIGABILI INTERNE [REGOLAMENTO (UE) N. 1177/2010]

### 6.1. *Diritto a essere informati.*

Come specificato più in dettaglio all'articolo 16 del regolamento (UE) n. 1177/2010, i passeggeri devono essere informati quanto prima, e comunque non oltre 30 minuti dopo l'orario di partenza previsto, della situazione, dell'orario di partenza e dell'orario di arrivo previsti non appena tale informazione è disponibile.

#### 6.2. *Diritto al trasporto alternativo o al rimborso.*

Quando prevede ragionevolmente che un servizio passeggeri subisca una cancellazione o un ritardo alla partenza dal terminale portuale superiore a 90 minuti il vettore deve offrire immediatamente al passeggero la scelta tra due possibilità:

— il trasporto alternativo verso la destinazione finale a condizioni simili, come indicato nel contratto di trasporto, non appena possibile e senza alcun supplemento, oppure

— il rimborso del prezzo del biglietto e, ove opportuno, il ritorno gratuito al primo punto di partenza, come indicato nel contratto di trasporto, non appena possibile.

I dettagli figurano all'articolo 18 del regolamento (UE) n. 1177/2010.

Quanto alla continuazione del viaggio/al trasporto alternativo, come spiegato in precedenza, «non appena possibile» può significare un notevole ritardo nelle circostanze proprie dell'epidemia di Covid-19 e lo stesso dicasi per la disponibilità di informazioni concrete circa questa «possibilità», per via del clima di profonda incertezza che pesa sul traffico via mare e per vie navigabili.

In primo luogo, i passeggeri dovrebbero essere informati in merito ai ritardi e/o alle incertezze quando viene offerta loro la scelta tra il trasporto alternativo e il rimborso.

In secondo luogo, qualora un passeggero scelga comunque il trasporto alternativo non appena possibile, si dovrebbe ritenere che il vettore abbia assolto il suo obbligo nei confronti del passeggero nel caso in cui gli abbia comunicato di propria iniziativa, non appena possibile e in tempo utile, quale fosse il servizio alternativo disponibile.

Le disposizioni relative al trasporto alternativo e al rimborso come pure quelle relative alla compensazione economica non si applicano alle navi da crociera (articolo 2, paragrafo 1, lettera c).

#### 6.3. *Diritto all'assistenza.*

Alle condizioni di cui all'articolo 17 del regolamento (UE) n. 1177/2010, i passeggeri hanno diritto: 1) all'assistenza sotto forma di spuntini, pasti o bevande, in proporzione al tempo di attesa, purché siano disponibili o possano essere ragionevolmente forniti e 2) alla sistemazione qualora si renda necessario un soggiorno di una o più notti o un soggiorno supplementare rispetto a quello previsto dal passeggero, fino a 3 notti, ad un prezzo massimo di 80 EUR a notte, e 3) al trasporto fino al luogo di sistemazione e al ritorno al terminale.

#### 6.4. *Diritto a compensazione economica.*

Fermo restando il diritto al trasporto, i passeggeri possono chiedere al vettore una compensazione economica in caso di ritardo all'arrivo alla destinazione finale,

come indicato nel contratto di trasporto. Il livello minimo di compensazione economica deve essere pari al 25 % del prezzo del biglietto per ritardi variabili, in funzione della durata prevista del viaggio. Se il ritardo supera il doppio di tale durata, la compensazione economica deve essere pari al 50 % del prezzo del biglietto. I dettagli figurano all'articolo 19 del regolamento (UE) n. 1177/2010.

L'articolo 20, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 1177/2010 prevede alcune esenzioni dal diritto alla compensazione economica, tra l'altro per circostanze straordinarie.

La Commissione ritiene che, laddove le autorità pubbliche adottino misure volte a contenere la pandemia di Covid-19, tali misure non siano, per loro natura e origine, inerenti al normale esercizio dell'attività dei vettori e sfuggano al loro effettivo controllo.

L'articolo 20, paragrafo 4, fa venir meno il diritto alla compensazione pecuniaria se la cancellazione in questione «è dovuta» a circostanze eccezionali che ostacolano l'esecuzione del servizio, le quali non potevano essere evitate anche adottando tutte le misure ragionevoli.

Questa condizione dovrebbe considerarsi soddisfatta nei casi in cui le autorità pubbliche vietino completamente determinati servizi di trasporto oppure vietino la circolazione delle persone in modo tale da escludere de facto l'effettuazione del servizio di trasporto in questione.

La condizione può dirsi soddisfatta anche nel caso in cui la cancellazione avvenga in circostanze nelle quali la circolazione delle persone non sia completamente vietata, ma limitata alle persone che beneficiano di deroghe (ad esempio i cittadini o i residenti del paese interessato).

Nel caso in cui nessuna persona appartenente a questa categoria dovesse viaggiare, l'imbarcazione o la nave rimarrebbe vuota se il servizio non venisse cancellato. In situazioni del genere il vettore può legittimamente non aspettare fino all'ultimo, ma cancellare il servizio di trasporto in tempo utile (anche senza avere la certezza circa il diritto dei diversi passeggeri di viaggiare o no), in modo che possano essere prese tutte le opportune misure organizzative, anche in termini di assistenza ai passeggeri, alla quale il vettore è tenuto. In casi del genere, anche a seconda delle circostanze, la cancellazione può essere considerata «dovuta» alla misura adottata dalle autorità pubbliche. Di nuovo, a seconda delle circostanze, questo può valere anche per i servizi di trasporto in direzione opposta a quella dei servizi direttamente interessati dal divieto di circolazione delle persone.

Se un vettore decide di cancellare un servizio di trasporto e dimostra che la motivazione di tale decisione era la tutela della salute dell'equipaggio, anche tale cancellazione viene considerata «dovuta» a circostanze eccezionali.

Le considerazioni che precedono non sono né possono essere esaustive perché anche altre circostanze specifiche connesse al Covid-19 possono rientrare nell'ambito di applicazione dell'articolo 20, paragrafo 4.

## QUOTAZIONI DEL DSP, DEL FRANCO POINCARÉ E DEL FRANCO GERMINAL

Si ritiene utile pubblicare le quotazioni ai primi di ogni mese, in euro (arrotondate al centesimo), del diritto speciale di prelievo (DSP), del franco Poincaré e del franco Germinal, al fine di fornire un riferimento concreto ai limiti risarcitori previsti nelle convenzioni internazionali. Per la valutazione del franco Poincaré e del franco Germinal ci si è basati sul prezzo dell'oro al mercato libero, conformemente all'orientamento prevalente della nostra giurisprudenza.

Valuta	3 settembre 2019	1 ottobre	1 novembre	2 dicembre
DSP	1,24	1,24	1,24	1,24
Franco Poincaré	2,65	2,56	2,57	2,61
Franco Germinal	13,06	12,59	12,65	12,36

Nota esplicitiva per il calcolo del valore in euro del franco Poincaré e del franco Germinal.

Parametri di riferimento:

$$A = 1 \text{ oncia troy} = 31,1035 \text{ grammi}$$

$$B = \frac{\text{US \$}}{\text{oncia troy domanda a Londra}}$$

$$C = \frac{\text{US \$}}{\text{oncia troy offerta a Londra}}$$

$$F = \text{prezzo dell'oro in } \frac{\text{US \$}}{\text{oncia troy}} = \frac{(B+C)}{2}$$

$$G = \text{contenuto in oro di 1 franco Poincaré} = 0,05895 \text{ grammi}$$

$$H = \text{contenuto in oro di 1 franco Germinal} = 0,2903226 \text{ grammi}$$

$$M = \frac{\text{euro}}{\text{US \$}} \quad (\text{rilevazione Banca centrale europea})$$

In base ai quali:

$$\text{valore in euro di 1 franco Poincaré} = \frac{\text{FGM}}{A}$$

$$\text{valore in euro di 1 franco Germinal} = \frac{\text{FHM}}{A}$$

## COLLABORATORI

LUCA ANCIS, prof. associato di Diritto della navigazione nell'Univ. di Cagliari.

ALFREDO ANTONINI, prof. ordinario di Diritto dei trasporti nell'Univ. di Udine.

BEATRICE BALDONI, ammessa al dottorato di ricerca, Univ. di Macerata.

GIANFRANCO BENELLI, prof. associato di Diritto della navigazione nell'Univ. di Sassari.

VALENTINA CORONA, ricercatrice di Diritto della navigazione nell'Univ. di Cagliari.

ENZO FOGLIANI, avv., Roma.

ROCCO LOBIANCO, prof. associato di Diritto commerciale nell'Univ. di Udine.

FILIPPO LORENZON, prof. of Maritime and Commercial Law, Dalian Maritime University, China.

FRANCESCO MANCINI, dott. di ricerca, Roma.

MATTEO MIATTO, avv., Treviso.

ELENA NIGRO, dott. in giurisprudenza, Roma.

MASSIMILIANO PIRAS, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Cagliari.

FIORENZA PRADA, dott. di ricerca, Udine.

CARLA TALICE, funzionario direttivo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Roma.

CARLO TALICE, presidente di sezione onorario del Consiglio di Stato; libero docente di Contabilità di Stato, Roma.

PAOLO ZAMPELLA, dott. di ricerca in Scienze giuridiche, Cagliari.

ALESSANDRO ZAMPONE, prof. ordinario di Diritto della navigazione nella Sapienza, Univ. di Roma.







UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI CAGLIARI  
FACOLTÀ DI GIURISPRUDENZA  
ISTITUTO DI DIRITTO PRIVATO

## IL CINQUANTENARIO DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

(Cagliari, 28-30 marzo 1992)

a cura di

LEOPOLDO TULLIO e MASSIMO DEIANA

I.S.DI.T. Editrice — Cagliari 1993

Pag. VII/476

Prezzo € 50,00

Eventuali ordini sono da indirizzare a  
Edizioni AV di Antonino Valveri  
Ufficio spedizioni e deposito  
Via Pasubio, 22A - 09122 Cagliari  
Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22  
e-mail: edizioniaiv@edizioniaiv.it

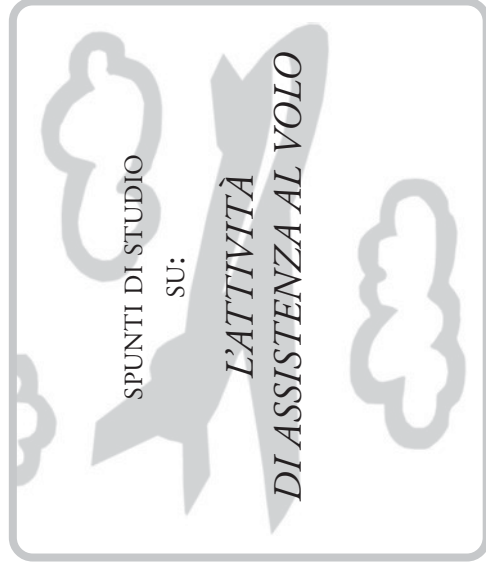
30 marzo 1942 - 30 marzo 1992. La celebrazione del cinquantimo genetliaco del codice della navigazione è avvenuta a Cagliari, con un convegno, i cui atti sono raccolti nel volume che si presenta e di cui si riporta l'indice.

Il convegno ha rappresentato anzitutto un momento di riflessione molto pregnante, perché ha consentito di fare il punto sugli istituti della materia, verificando l'attualità delle soluzioni normative ad essi proprie. D'altro lato, ha fornito l'opportunità di aggregare proficuamente in unico contesto i più validi studiosi del diritto speciale e del diritto «comune», realizzando un inestimabile interscambio di idee ed esperienze, che la presente pubblicazione ha l'ambizione di tramandare.

### INDICE SOMMARIO

LEOPOLDO TULLIO, *Presentazione* — ANTONIO SERRA, *Dal codice di commercio al codice della navigazione* — ANTONIO LEBEVRE D'OIDIO, *L'analogia prioritaria nel sistema delle fonti del diritto della navigazione* — SERGIO MARIA CARBONE, *Norme di diritto internazionale privato e codice della navigazione* — RITA TRANQUILLI LEALI, *Evoluzione della normativa sul demanio marittimo con riferimento alla destinazione turistico-ricreativa* — MARIA LUISA CORBINO, *Il lavoro portuale* — MAURO CIRCO, *Incidenza della sentenza della Corte di Giustizia delle Comunità europee 10 dicembre 1991 su alcuni aspetti pubblicistici della disciplina delle imprese per operazioni portuali* — GIUSEPPE VERMIGLIO, *La nave e l'aeromobile*. ALFREDO ANTONINI, *Profilo privatistico della navigazione da diporto* — GIORGIO OPO, *L'impresa di navigazione (cinquant'anni dopo)* — FRANCO FARINA, *Dagli atti di commercio di rilevanza marittima all'impresa di navigazione* — FRANCESCO BERLINGHIERI, *Responsabilità dell'armatore e relativa limitazione* — GUIDO DE VITA, *I servizi marittimi* — GABRIELE SILINGARDI, *I servizi aerei* — GUSTAVO ROMANELLI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile* — DANTE GAETA, *Il noleggio di nave* — TITO BALLARINO, *La limitazione del debito del vettore marittimo e aereo* — ENZO FOGLIANI, *Prospettive di riforma dell'art. 423 cod. nav.* — GIUSEPPE GUERRERI, *Esigenze di adeguatezza del limite nel trasporto aereo di persone* — PIETRO MASI, *I documenti del trasporto marittimo e aereo di cose* — LUCIANO MURTAS, *La documentazione del trasporto marittimo e aereo di cose tra disciplina codicistica e prassi* — FRANCESCO SANTONI, *Il rapporto di lavoro del personale navigante* — GIACINTO MINNOCCI, *L'Ente nazionale della gente dell'aria* — GIORGIO RIGHETTI, *La contribuzione alle avarie comuni* — ENZIO VOLLI, *L'assistenza e il salvataggio* — GUIDO CAMARDA, *La difesa dell'ambiente nel corso delle operazioni di assistenza e salvataggio* — MICHELE M. COMENALE PINTO, *Soccorso e misure antinquinanti* — ELIO FANARA, *Le assicurazioni marittime ed aeronautiche* — SERGIO LA CHINA, *Le disposizioni processuali del codice della navigazione* — LUIGI CONICAS, *Le disposizioni penali e disciplinari del codice della navigazione* — GABRIELE PESCATORE, *Sintesi conclusiva*.

GRUPPO DI RICERCA COSTITUITO  
PRESSO L'ISTITUTO DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE  
FACOLTÀ DI GIURISPRUDENZA  
UNIVERSITÀ DI ROMA «LA SAPIENZA»



I.S.DI.T. Editrice — Cagliari 1994

Pag. 110

Prezzo € 11,00

Eventuali ordini sono da indirizzare a  
Edizioni AV di *Antonino Valveri*  
Ufficio spedizioni e deposito  
Via Pasubio, 22A - 09122 Cagliari  
Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22  
e-mail: [edizionavi@edizionavi.it](mailto:edizionavi@edizionavi.it)

*Raccolta di scritti dovuti all'impegno di giovani studiosi del diritto speciale che, a conclusione di un seminario di studi diretto dal Prof. Gustavo Romanelli presso l'Istituto di diritto della navigazione dell'Università di Roma "La Sapienza" - Facoltà di Giurisprudenza, si sono dedicati ad un'attenta valutazione giuridica degli elementi che caratterizzano l'assistenza al volo.*

*Inquadrate la natura giuridica dell'Ente preposto al controllo del traffico aereo e dell'attività dallo stesso fornita, gli Autori analizzano i rapporti esistenti tra l'Ente e l'Aeronautica militare e quelli tra il controllore del traffico aereo ed il comandante dell'aeromobile nonché la struttura dell'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea - Eurocontrol di nuova costituzione, fino ad esaminare il problema dei limiti al diritto di sciopero dell'operatore di a.t.c. posti dalla legge 146/90.*

## INDICE SOMMARIO

GUSTAVO ROMANELLI, *Presentazione* — GUSTAVO ROMANELLI, *Assistenza al volo: da attività di polizia della navigazione a prestazione di servizio* — ISABELLA FERRETTI-MAURIZIO CORAIN-STEFANO PIRAS, *Brevi note sulla natura giuridica dell'AAAVTAG e sul rapporto di lavoro del controllore del traffico aereo* — CLAUDIA GIARDINA-MARTINA BARONI, *EUROCONTROL: Struttura ed organizzazione* — LUIGI GUCCIONE-GIUSEPPE PISTRITTO-FABIO TAGLIALATELA, *Il rapporto tra AAAVTAG ed aeronautica militare* — ROBERTO LIBRANDI-ROBERTO CAMILLETTI, *Rapporti tra controllore del traffico aereo e comandante dell'aeromobile* — ISABELLA FERRETTI-MAURIZIO CORAIN-STEFANO PIRAS, *Limiti al diritto di sciopero del controllore del traffico aereo e rischio di preettazione.*

GRUPPO DI RICERCA COSTITUITO  
PRESSO L'ISTITUTO DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE  
FACOLTÀ DI GIURISPRUDENZA  
UNIVERSITÀ DI ROMA «LA SAPIENZA»

SPUNTI DI STUDIO  
SU:

## LE CONDIZIONI GENERALI DEL TRASPORTO AEREO DI PERSONE

a cura di  
GUSTAVO ROMANELLI e LEOPOLDO TULLIO

I.S.D.I.T. Editrice — Cagliari 1997

Pag. 196

Prezzo € 16,00

Eventuali ordini sono da indirizzare a  
EDIZIONI AV di *Antonino Valveri*  
Ufficio spedizioni e deposito  
Via Pasubio, 22A - 09122 Cagliari  
Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22  
e-mail: edizioniav@edizioniav.it

*Sotto la direzione di Gustavo Romanelli e Leopoldo Tullio sono stati raccolti in un volume, del quale si riproduce l'indice, i risultati cui è pervenuto un gruppo di ricerca costituito presso l'Istituto di Diritto della Navigazione della Facoltà di Giurisprudenza dell'Università di Roma "La Sapienza" presentato ufficialmente l'8 luglio 1997.*

*Il lavoro, che analizza approfonditamente le condizioni generali praticate nel trasporto aereo di persone, tema particolarmente attuale a seguito del recepimento della direttiva comunitaria '93/13 sulle clausole abusive, costituisce l'unico contributo sistematico sull'argomento, che, realizzando un equo contemperamento tra teoria e prassi, si propone quale valido strumento di ausilio per tutti gli operatori del settore.*

### INDICE SOMMARIO

GUSTAVO ROMANELLI-LEOPOLDO TULLIO, *Introduzione* — MARINA CASTRUCCI-FRANCESCO D'ORSI-CORINNA FEDELLI, *Il biglietto aereo nella disciplina legale e nell'art. 3 delle Condizioni Generali Alitalia* — DANIELA COLOMBO-FRANCESCA FOTTI, *Il trasporto di bagaglio: caratteri, documenti e prescrizioni contrattuali* — MASSIMILIANO COLAFELLI, *I doveri di comportamento del passeggero a bordo dell'aeromobile nelle condizioni generali di contratto di trasporto aereo di persone e l'art. XIII delle condizioni generali di trasporto* — CRISTINA DI GIOVANNI-PATRIZIA PERRONE, *Le prestazioni accessorie nel contratto di trasporto aereo di persone e l'art. VIII delle condizioni generali* — FRANCESCO SMIROILDO, *L'art. VIII sul rifiuto al trasporto e l'art. 1679 c. civ.* — DONATELLA BOCCHESE, *Problemi di «conoscibilità» e di «esclusione» delle clausole vessatorie ed abusive nelle condizioni generali di contratto e di trasporto Alitalia.*

I.S.D.I.T.  
Istituto per lo Studio del Diritto dei Trasporti

Atti del Convegno

# LA RIFORMA DEI PORTI: REALTÀ E PROSPETTIVE

Santa Margherita di Pula (Cagliari) 3-7 settembre 1997

Incontro di studio del dottorato di ricerca in  
Diritto della Navigazione e dei Trasporti  
sede amministrativa Università di Messina, sedi consorziate  
Università di Cagliari, Catanzaro e Roma "La Sapienza"

a cura di

LEOPOLDO TULLIO e MASSIMO DEIANA

I.S.D.I.T. Editrice  
Cagliari 1998

Pag. 162

Prezzo € 32,00

Eventuali ordini sono da indirizzare a  
EDIZIONI AV di Antonino Valveri  
Ufficio spedizioni e deposito  
Via Pasubio, 22A - 09122 Cagliari  
Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22  
e-mail: edizionaviav@edizionaviav.it

*La riforma dei porti, iniziata con la legge di base 28 gennaio 1994 n. 84, intitolata «riordino della legislazione in materia portuale», è stata completata con l'entrata in vigore della legge 23 dicembre 1996 n. 647, che ha finalmente convertito in legge il decreto legge 21 ottobre 1996 n. 535.*

*All'assetto normativo del comparto è stato dedicato un convegno, tenutosi a Santa Margherita di Pula (Cagliari) dal 3 al 7 settembre 1997, i cui atti sono raccolti nel volume che si presenta e di cui si riporta l'indice.*

*Il convegno ha rappresentato un necessario momento di riflessione sul tema, proponendo una verifica delle tematiche più rilevanti in relazione allo stato di attuazione della legge 84/94 e, soprattutto, una proiezione in vista del cammino ancora da compiere, anche alla luce della recente novella legislativa.*

*I lavori del convegno, che la presente pubblicazione ha l'ambizione di tramandare, rappresentano un utile punto di riferimento sia per gli studiosi della materia, che per i legali e per gli operatori economici a vario titolo coinvolti nelle vicende del settore.*

## INDICE SOMMARIO

*Introduzione* — **Relazioni:** SANDRO USAI, *Il porto come industria* — ITALO FERRARI, *Il piano regolatore portuale* — RENATO FERRARO, *L'autorità marittima* — STEFANO ZUNARELLI, *La successione delle società alle organizzazioni portuali* — GASPARE CILIBERTI, *L'autorità portuale* — GIUSEPPE VERMIGLIO, *L'organizzazione delle operazioni portuali* — ENRICO ALTIERI, *La fornitura del lavoro portuale temporaneo* — **Interventi:** GUIDO CAMARDA, *Note sulle competenze delle autorità portuale e marittima e su altre problematiche connesse con la legge di riforma* — WANDA D'ALESSIO, *Le autorità portuali nella fase di transizione* — RITA TRANQUILLI LEALI, *Le funzioni di polizia e di sicurezza della navigazione tra autorità marittima ed autorità portuale* — CHIARA TINCANI, *L'autorità portuale e la concorrenza* — ALBERTO IMPRODA, *La questione delle essential facilities ed il diniego di accesso alle infrastrutture portuali* — ALFREDO RINALDI BACCCELLI, *Parallelismo fra tariffe portuali e aeroportuali* — GABRIELE SILINGARDI, *Considerazioni conclusive.*

GRUPPO DI RICERCA COSTITUITO  
PRESSO L'ISTITUTO DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE  
FACOLTÀ DI GIURISPRUDENZA  
UNIVERSITÀ DI ROMA «LA SAPIENZA»

SPUNTI DI STUDIO

SU:

**ASPETTI DELLA  
NORMATIVA COMUNITARIA  
SUI SERVIZI AEREI**

*c.d. terzo pacchetto*

a cura di

GUSTAVO ROMANELLI e LEOPOLDO TULLIO

I.S.D.I.T. Editrice — Cagliari 1999

Pag. 160

Prezzo € 16,00

Eventuali ordini sono da indirizzare a  
Edizioni AV di Antonino Valveri  
Ufficio spedizioni e deposito  
Via Pasubio, 22A - 09122 Cagliari  
Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22  
e-mail: edizionaviav@edizionaviav.it

*Nell'ambito di un gruppo di ricerca di giovani studiosi coordinato da Gustavo Romanelli e Leopoldo Tullio e costituito presso l'Istituto di diritto della navigazione della facoltà di Giurisprudenza dell'Università La Sapienza di Roma, è stata realizzata una raccolta di studi che si prefigge l'obiettivo di analizzare l'incidenza, nel settore dei trasporti aerei, del cosiddetto terzo pacchetto CEE (reg. 2407/92, 2408/92, 2409/92), con il quale è stata portata a compimento la terza fase delle liberalizzazioni dei cieli europei.*

*I saggi, i cui argomenti è possibile leggere nel sommario che segue, si caratterizzano per un equilibrato contenimento fra ricostruzione dogmatica degli istituti trattati e approfondimento degli aspetti attinenti alla loro concreta applicazione. Ne risulta un'opera che può costituire un valido aiuto per gli operatori del settore, soprattutto per l'attenzione prestata alle modalità con cui gli organismi pubblici (comunitari e nazionali) attuano questa normativa.*

INDICE SOMMARIO

GUSTAVO ROMANELLI-LEOPOLDO TULLIO, *Presentazione* — DONATELLA BOCCHESSE-TIZIANA CRUSCUMAGNA-MASSIMO GALDI, *Il rilascio delle licenze di esercizio ai vettori aerei* — GIANLUCA CESARINI-PAOLA CHIOCCI, *Certificato di operatore aereo* — STEFANIA SANTINI-PAOLA ZEGRETTI, *La liberalizzazione del trasporto aereo infracomunitario: rapporti tra normativa comunitaria e disciplina nazionale* — AMELIA ITALIANO-MARIA LUCIA PANETTA, *La riserva di cabotaggio nei trasporti intracomunitari* — VITO RICCARDO CERVELLI-DANIELA COCCIA-MANUELA COSTA-LINDA PASQUI, *Brevi considerazioni sull'incidenza del regolamento CEE 2409/92 sul sistema delle tariffe aeree* — FEDERICO BIANCA, *Appunti sulla natura giuridica degli slots aeroportuali.*

MICHELE DE MEO

WANNA SACCOMANNO

# BIBLIOGRAFIA GENERALE ITALIANA DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE AEREA DAL 1900 AL 2000

I.S.D.I.T. EDITRICE  
Cagliari 2000

Pag. 160

Prezzo € 42,00

Eventuali ordini sono da indirizzare a  
Edizioni AV di *Antonino Valveri*  
Ufficio spedizioni e deposito  
Via Pasubio, 22A - 09122 Cagliari  
Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22  
e-mail: edizioniaiv@edizioniaiv.it

*Riprendendo un antico progetto, gli Autori hanno realizzato questa rassegna bibliografica italiana in tema di diritto aereo, che si presenta di particolare utilità pratica. L'articolazione secondo un analitico indice per materia consente di individuare con rapidità i diversi contributi dottrinari (monografie, saggi, articoli di riviste giuridiche) sugli specifici argomenti, ordinati a loro volta cronologicamente.*

*Si tratta di un'opera di prima consultazione, di cui potranno giovare i professionisti e pratici del settore che può costituire un valido strumento per i giovani che preparano tesi di laurea in materia di diritto aereo*

## INDICE SOMMARIO

- INTRODUZIONE di Michele de Meo
- PREMESA di Leopoldo Tullio
- **INDICE PER MATERIA:** 1. **IL DIRITTO AEREO IN GENERALE;** 1.1 Opere di carattere generale; 1.1.1 manuali ; 1.1.2 articoli ; 1.1.3 bibliografia; 1.2 Insegnamento del diritto aereo; 1.3 Autonomia del diritto aereo; 1.4 Congressi di diritto aereo; 1.5 Codificazione ed unificazione del diritto aereo; 1.6 Diritto internazionale privato; 1.7 Il diritto aereo in ordinamenti stranieri; 1.8 Giurisprudenza; 2. **AVIAZIONE CIVILE;** 2.1 Convenzioni internazionali sulla aviazione civile; 2.2 Organizzazioni internazionali; 2.3 Traffici aerei e compagnie di navigazione; 2.4 L'aviazione e la Comunità Europea; 2.5 L'amministrazione dell'aviazione in Italia; 3. **DIRITTO INTERNAZIONALE DELL'ARIA;** 4. **AEROPORTI E IMPIANTI AEROPORTUALI;** 4.1 Generalità; 4.2 Aeroporti ed isole galleggianti; 4.3 Servizi aeronautiche; 4.4 Gestione degli aeroporti; 4.5 Controllo del traffico aereo; 5. **L'AEROMOBILE;** 5.1 Generalità; 5.2 Aeromobili di stato e aeromobili privati; 5.3 Costruzione degli aeromobili; 5.4 Proprietà e pubblicità aeronautica; 5.5 Nazionalità e immatricolazione; 5.6 Sequestro conservativo e convenzione di Roma del 1933; 5.7 Responsabilità dell'esercente e diritti reali di garanzia; 5.8 Convenzione di Ginevra del 1948 sul riconoscimento dei diritti sugli aeromobili; 6. **GENTE DELL'ARIA;** 6.1 Generalità; 6.2 Comandante di aeromobile; 7. **ATTI DI STATO CIVILE NELLA NAVIGAZIONE AEREA;** 8. **CONTRATTI DI UTILIZZAZIONE DELL'AEROMOBILE;** 8.1 Generalità. Locazione e Noleggio; 8.2 Contratto di trasporto aereo; 8.3 Accordi internazionali sul trasporto aereo; 8.4 Lettera di trasporto aereo; 8.5 Responsabilità nel trasporto aereo; 8.6 Trasporti combinati; 8.7 Giurisdizione; 9. **SINISTRI AERONAUTICI;** 10. **AVARIE COMUNI;** 11. **RESPONSABILITÀ PER DANNI A TERZI;** 11.1 Urto; 11.2 Danni a terzi in superficie; 11.3 Convenzioni di Roma; 12. **ASSISTENZA E SALVATAGGIO - RITROVAMENTO DI RELITTI;** 13. **ASSICURAZIONI;** 14. **NORME PENALI E DISCIPLINARI DELLA NAVIGAZIONE AEREA;** 14.1 Generalità; 14.2 Pirateria aerea; 15. **RISOLUZIONE DELLE CONTROVERSIE INTERNAZIONALI;** 16. **GUERRA AEREA E AEROMOBILI MILITARI**
- **AUTORI IN ORDINE ALFABETICO**



I.S.DI.T.  
Istituto per lo Studio del Diritto del Trasporti



Università degli Studi di Cagliari  
Facoltà di Giurisprudenza  
Dipartimento di Scienze Giuridiche

# CONTINUITÀ TERRITORIALE E SERVIZI DI TRASPORTO MARITTIMO

Atti del convegno di Cagliari,  
30 giugno - 1 luglio 2000

a cura di  
LEOPOLDO TULLIO e MASSIMO DEIANA

I.S.DI.T. Editrice - Cagliari 2001

Pag. 244

Prezzo € 42,00

Eventuali ordini sono da indirizzare a  
Edizioni AV di *Antonino Valveri*  
Ufficio spedizioni e deposito  
Via Pasubio, 22A - 09122 Cagliari  
Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22  
e-mail: edizioniav@edizioniav.it

*Le esigenze di continuità territoriale delle comunità periferiche e gli obblighi di servizio pubblico costituiscono obiettivi e strumenti sui quali non è stata finora condotta alcuna indagine di respiro completo ed organico.*

*Per colmare tale lacuna è stato dedicato al tema uno specifico momento di riflessione con il convegno tenutosi a Cagliari il 30 giugno, 1° luglio 2000, simposio dal quale è emersa in tutta la sua problematicità la dialettica in atto tra il libero mercato dei servizi marittimi e le esigenze di carattere sociale a cui tali servizi debbono assolvere.*

*Tale dialettica si è manifestata particolarmente attuale in seguito al processo di transizione da un sistema sedimentato di sovvenzioni che intervengono intensamente nella realtà di collegamenti marittimi, ad una situazione regolata viceversa dalla normativa comunitaria (in specie il regolamento CEE 92/3577) che tende alla liberazione del mercato da tali interventi condizionanti.*

*Il presente volume raccoglie gli atti del convegno con l'obiettivo di sottoporne le risultanze all'attenzione degli studiosi e degli operatori, nella certezza che potranno rappresentare un utile punto di riferimento in materia.*

## INDICE SOMMARIO

LEOPOLDO TULLIO e MASSIMO DEIANA, *Presentazione* – MASSIMO DEIANA, *Introduzione* – MARIO FLORIS, *Saluto del Presidente della Regione Sardegna* – MICHELE COMENALE PINTO, *Saluto in rappresentanza del Sottosegretario ai Trasporti e Navigazione* – **Relazioni:** GUSTAVO ROMANELLI, *Osservazioni* – PIETRO CIARLO, *La mobilità delle persone tra libertà e diritti costituzionalmente garantiti* – GIUSEPPE VERMIGLIO, *I servizi di traghetto nel quadro dell'ordinamento portuale* – ANGELO LUMINOSO, *Le condizioni generali dei vettori di trasporto di persone* – MAURIZIO RICUZZA, *I servizi di traghetto delle Ferrovie dello Stato* – GUIDO DE VITA, *Osservazioni* – PAOLO FOIS, *Cabotaggio marittimo e libera prestazione di servizi* – ANTONIO SERRA, *Servizi marittimi sovvenzionati e concorrenza* – ALFREDO ANTONINI, *Gli obblighi di servizio pubblici sovvenzionati* – BENIAMINO CARNEVALE, *Sulla concorrenza tra vettori nel traffico con le isole* – FRANCESCO CARUSO, *Servizi di trasporto marittimo e principi comunitari* – **Tavola rotonda:** LEOPOLDO TULLIO, *Introduzione* – ROSARIO FOTI (Ministero dei Trasporti e della Navigazione) – FRANCO MANCA (Assessorato regionale dei Trasporti) – ITALO FERRARI (Autorità Portuale di Cagliari) – LUCA SISTO (Confitarma) – GIAN MICHELE ROBERTI (Tirrenia di Navigazione) – MASSIMO MURA (Moby Lines) – VIRGILIO CIMASCHI (Grandi Navi Veloci Grimaldi Group) – FABIO DI NUNZIO (Ferrovie dello Stato spa) – EUAN LONNOM (Corsica Sardinia Ferries) – PIERRE CANU (Lloyd Sardegna) – ANTONIO MUSSO (Gruppo Grendi) – **Repliche ed osservazioni conclusive.**

GRUPPO DI RICERCA COSTITUITO  
PRESSO L'ISTITUTO DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE  
FACOLTÀ DI GIURISPRUDENZA  
UNIVERSITÀ DI ROMA «LA SAPIENZA»

SPUNTI DI STUDIO

SU:

**IL CONTROLLO  
DEL TRAFFICO MARITTIMO  
(VTS)**

a cura di

GUSTAVO ROMANELLI e LEOPOLDO TULLIO

I.S.DI.T. Editrice — Cagliari 2002

*Raccolta di scritti sul tema del sistema del controllo del traffico marittimo (VTS - Vessel Traffic System) redatti da un gruppo di giovani studiosi costituito presso l'Istituto di diritto della navigazione dell'Università di Roma "La Sapienza" sotto la direzione di Gustavo Romanelli e Leopoldo Tullio.*

*Gli argomenti oggetto delle relazioni riguardano problemi di grande interesse ed attualità tenuto conto della recente legge 7 marzo 2001 n. 51 le cui disposizioni in tema di VTS rappresentano un primo significativo passo verso la concreta realizzazione di un sistema di controllo del traffico marittimo di cui le navi mercantili, in transito nelle acque territoriali, sono tenute obbligatoriamente a servirsi.*

*Le relazioni sono precedute da una diffusa riflessione sui temi più significativi dell'attività di controllo del traffico marittimo svolta dal Prof. Gustavo Romanelli. Gli Autori, dopo avere illustrato la normativa elaborata nel Regno Unito in tema di attuazione del VTS, si dedicano all'esame dei delicati temi quali la natura dell'attività espletata dal VTS, il coordinamento con l'organizzazione della ricerca e salvataggio marittimo prevista dalla Convenzione di Amburgo del 1979 alla quale l'Italia ha dato attuazione con d.P.R. 28 settembre 1994 n. 662, il rapporto tra autorità ed operatore di VTS da un lato e l'armatore ed il comandante della nave dall'altra, il problema della responsabilità del gestore del VTS per eventuali mancanze degli addetti al servizio nello svolgimento dei loro compiti, per finire con un primo giudizio sulle disposizioni in tema di VTS contenute nella legge 7 marzo 2001 n. 51.*

INDICE SOMMARIO

LEOPOLDO TULLIO, *Presentazione* — GUSTAVO ROMANELLI, *L'assistenza VTS: un primo parziale inventario dei connessi problemi giuridici* — GIOVANNI MARCHIANVA, *L'esperienza inglese in materia di VTS* — GIOVANNA MESSERE-DONATELLA ROSSI, *La natura giuridica dell'attività espletata dal VTS* — SAVERIO GALASSO, *Cenni sul coordinamento del soccorso in mare, la relativa organizzazione ed il rapporto con il VTS* — RAFFAELE MONTANARO, *Rapporto tra autorità STM e comandante* — MASSIMILIANO DE FEO-CRISTINA DE MARZI, *Profili di responsabilità nell'esercizio del VTS* — ALESSANDRO ZAMPONE, *La legge 7 marzo 2001 n. 51 ed il sistema di controllo del traffico marittimo.*

Pag. 188

Prezzo € 16,00

Eventuali ordini sono da indirizzare a

EDIZIONI AV di Antonino Valveri

Ufficio spedizioni e deposito

Via Fasubio, 22A - 09122 Cagliari

Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22

e-mail: edizionnav@edizionnav.it



**I.S.D.I.T.**

Istituto per lo Studio del Diritto dei Trasporti

QUADERNI DELL'ISTITUTO PER LO STUDIO DEL DIRITTO DEI TRASPORTI

Quaderno n. 9

## LA GESTIONE DELLE MERCI PERICOLOSE IN AMBITO PORTUALE

Atti del convegno di Civitavecchia  
(8 aprile 2003)

a cura di

LEOPOLDO TULLIO e MASSIMO DEIANA

Edizioni AV - Cagliari 2004

Pag. 94

Prezzo € 10,00

Eventuali ordini sono da indirizzare a  
EDIZIONI AV di Antonino Valveri  
Ufficio spedizioni e deposito  
Via Fasubio, 22A - 09122 Cagliari  
Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22  
e-mail: edizionavi@edizionavi.it

*L'applicazione della normativa vigente in materia di valutazione del rischio per la movimentazione di merci pericolose in ambito portuale richiede approfondimenti e precisazioni per evitare l'eventuale paradisi dei traffici o comunque situazioni penalizzanti per gli operatori portuali.*

*Tali considerazioni hanno condotto ad un momento di incontro e confronto fra le posizioni ed i punti di vista dei diversi soggetti coinvolti nello scenario portuale, di cui il presente volume riproduce gli atti.*

### INDICE SOMMARIO

• PRESENTAZIONE  
LEOPOLDO TULLIO

• INDIRIZZI DI SALUTO  
ALDO DE MARCO - ALESSIO DE SIO - PIETRO MARADEI

• RELAZIONI

EUGENIO SICUREZZA, *Merci pericolose in ambito portuale: le azioni di competenza dell'autorità marittima* - MASSIMO DEIANA, *Autorità portuale e gestione delle merci pericolose: il quadro normativo di riferimento* - GUIDO CAMARDA, *Profitti di responsabilità per la movimentazione di merci pericolose in ambito portuale* - ENRICO PIERANTOZZI, *Le Autorità portuali ed il decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272* - UBALDO COSTA, *HACPACK: Sosta e movimentazione delle merci pericolose in ambito portuale* - MARIA ROSARIA DI SOMMA, *Problematiche della movimentazione di sostanze petrolifere in ambito portuale.*

• INTERVENTI

FRANCESCO LAMANNA, *Brevi note sulla gestione delle merci pericolose in ambito portuale.*

**I.S.D.I.T.**

Istituto per lo Studio del Diritto dei Trasporti

QUADERNI DELL'ISTITUTO PER LO STUDIO DEL DIRITTO DEI TRASPORTI

Quaderno n. 10

## TRASPORTI E GLOBALIZZAZIONE MATERIALI PER UNA RICERCA

Atti del convegno di Civitavecchia

(8 aprile 2003)

a cura di

ALESSANDRA XERRI

Edizioni AV – Cagliari 2004

Pag. 204

Prezzo € 25,00

Eventuali ordini sono da indirizzare a  
Edizioni AV di *Antonino Valveri*  
Ufficio spedizioni e deposito  
Via Pasubio, 22A - 09122 Cagliari  
Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22  
e-mail: [edizionavi@edizionavi.it](mailto:edizionavi@edizionavi.it)

*Il volume raccoglie i risultati della ricerca su "trasporto e globalizzazione", condotta dalle Università di Cassino e di Roma - Tor Vergata e finanziata dal CNR, anche attraverso la pubblicazione e la elaborazione degli atti di incontri di studio tenutisi nell'ambito della ricerca stessa.*

*Si tratta di un approfondimento di carattere interdisciplinare che si prefigge di fornire possibili risposte ai problemi del trasporto legati al diritto commerciale ed al diritto della navigazione al fine di enucleare un concetto di trasporto inteso come chiave di lettura della globalizzazione e dell'integrazione.*

### INDICE SOMMARIO

• PRESENTAZIONE

ALESSANDRA XERRI

• RINGRAZIAMENTO AI SOSTENITORI DELL'INIZIATIVA

ALESSANDRA XERRI

• RELAZIONI

ALESSANDRA XERRI, *Il trasporto nel diritto marittimo, nel diritto della navigazione, nel diritto dei trasporti e sua evoluzione verso l'integrazione del sistema* – PIETRO MASÌ, *Il sistema dei trasporti tra organizzazione e mercato e le logiche dell'integrazione degli operatori* – GERARDO MASTRANDREA, *Riflessioni giuridico-economiche su liberalizzazione e privatizzazione nel settore dei trasporti* – MASSIMO DELIANA, *Il trasporto fra attività d'impresa e servizio pubblico* – ELDA TURCO BULGERINI, *L'integrazione nel sistema dei trasporti: tendenze evolutive e servizi coinvolti. Aspetti della navigazione marittima ed aerea* – SILVIO BUSTI, *Profili innovativi nella disciplina comunitaria del trasporto ferroviario* – FAUSTO CERETTI, *L'integrazione dei trasporti nel settore aereo: il punto di vista operativo* – MICHELE M. COMENALE PINTO, *Sicurezza della navigazione aerea e gestione dell'infrastruttura aeronautica e dei servizi di assistenza a terra* – EUGENIO SICUREZZA, *Spunti di riflessione sul ruolo del Port State Control* – GIUSEPPE MAGLIOZZI, *Tendenze evolutive e security dei tra sporti marittimi* – MARZIA BALZANO, *Spunti in tema di sicurezza e concorrenza nei servizi di trasporto* – SILVIO MAGNOSI, *Dal "trasferimento" alla "attività di logistica": qualche spunto di riflessione su un'evoluzione giuridica* – ELEONORA PAPI, *Evoluzione del trasporto nel contesto della globalizzazione* – MARIO VALENTE, *Il trasporto marittimo nel Lazio: ipotesi di un sistema portuale "regionale"* – FABIOLA MASSA, *La normalizzazione dei trasporti e l'interferenza della proprietà intellettuale.*

I.S.D.I.T.  
Istituto per lo Studio del Diritto del Trasporto

QUADERNI DELL'ISTITUTO PER LO STUDIO DEL DIRITTO DEI TRASPORTI

Quaderno n. 11

Atti del Convegno

# AEROPORTI e RESPONSABILITÀ

Cagliari, 24-25 ottobre 2003

a cura di  
MASSIMO DEIANA

EDIZIONI AV - Cagliari 2005

*L'idea di un convegno sulle responsabilità in ambito aeroportuale e della pubblicazione di un volume che ne raccolga gli atti nasce dalla constatazione che l'aeroporto costituisce un ambito spaziale all'interno del quale opera una molteplicità di soggetti con competenze diverse e, conseguentemente, con differenti livelli ed ambiti di responsabilità.*

*Partendo da tale semplice assunto, si è ritenuto utile stimolare un momento di riflessione unitaria sui profili di responsabilità scaturenti dalle attività poste in essere nell'ambito aeroportuale, profili che pur diversi risultano collegati dal minimo comune denominatore spaziale della struttura aeroportuale.*

*La riflessione si è articolata secondo una formula innovativa che ha visto le tematiche individuate affrontate a due voci; così al fianco del giurista si è sentita l'opinione dell'operatore, chiamato a far emergere le sensibilità e le esigenze della pratica.*

## INDICE SOMMARIO

- PRESENTAZIONE – MASSIMO DEIANA
- INTRODUZIONE – LEOPOLDO TULLIO
- RELAZIONI
  - GERARDO MASTRANDREA-LUCIANO TICCA  
*Obblighi e responsabilità del gestore aeroportuale*
  - FRANCESCO MORANDI-GIORGIO DE STEFANI  
*Obblighi e responsabilità del direttore di aeroporto*
  - MICHELE COMENALE PINTO-MASSIMO GARBINI  
*Obblighi e responsabilità del controllore del traffico aereo*
  - UMBERTO LA TORRE-SALVATORE CARBONI  
*Obblighi e responsabilità del controllore della sicurezza*
  - MASSIMO DEIANA-LEOPOLDO CONFORTI  
*Responsabilità del vettore per negato imbarco e ritardo*
  - MASSIMILIANO PIRAS-FEDERICO NUCCI  
*Obblighi e responsabilità dell'operatore di handling*
- INTERVENTI – GUIDO RINALDI BACCELLI-FRANCESCA PELLEGRINO
- CONCLUSIONI – STEFANO ZUNARELLI

Pag. 192

Prezzo € 22,00  
Eventuali ordini sono da indirizzare a  
Edizioni AV di *Antonino Valveri*  
Ufficio spedizioni e deposito  
Via Pasubio, 22A - 09122 Cagliari  
Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22  
e-mail: edizionavi@edizionavi.it

I.S.D.I.T.  
Istituto per lo Studio del Diritto dei Trasporti

QUADERNI DELL'ISTITUTO PER LO STUDIO DEL DIRITTO DEI TRASPORTI

Quaderno n. 12

Studi su

# NEGATO IMBARCO, CANCELLAZIONE DEL VOLO E RITARDO NEL TRASPORTO AEREO

a cura di  
MASSIMO DEIANA

Enzioni AV - Cagliari 2005

Pag. 296

Prezzo € 28,00  
Eventuali ordini sono da indirizzare a  
Edizioni AV di Antonino Valveri  
Ufficio spedizioni e deposito  
Via Pasubio, 22A - 09122 Cagliari  
Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22  
e-mail: edizioniav@edizioniav.it

*Con il regolamento (CE) 261/2004 dell'11 febbraio 2004, la Comunità europea ha adottato un nuovo strumento volto a migliorare il livello di protezione dell'utente in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato nell'ambito della prestazione di trasporto aereo di passeggeri.*

*Sia sotto il profilo dell'estensione dell'ambito di applicazione della nuova disciplina che sotto quello della tutela sostanziale garantita al passeggero, il risultato ottenuto, ad una prima valutazione effettuata sulla carta, appare di sostanziale rafforzamento dei diritti e delle prerogative del passeggero rispetto al precedente regolamento (CEE) 295/1991.*

*Il presente volume costituisce la prima ed approfondita riflessione della dottrina italiana sul nuovo regime, entrato effettivamente in vigore il 17 febbraio 2005, e si sviluppa con interventi specifici su ciascuno dei singoli aspetti della nuova normativa.*

## INDICE SOMMARIO

### • PRESENTAZIONE

- LEOPOLDO TULLIO, *Overbooking, cancellazione e ritardi* — MASSIMO DEIANA, *Riflessioni a margine del nuovo regolamento comunitario n. 261 del 2004* — MANUEL GUILLERMO SARMIENTO GARCIA, *La responsabilidad del transportador aéreo derivada de la denegación del embarque, la cancelación del vuelo y el retardo en el ámbito jurídico latinoamericano* — ALESSANDRO ZAMPONE, *La responsabilità del vettore aereo per negato imbarco e cancellazione del volo* — SARA GIACOBBE, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo* — MASSIMILIANO PRAS, *Il rifiuto di trasportare e il ritardo del vettore aereo nella nuova disciplina comunitaria* — VALENTINA CORONA, *La tutela per overbooking nella Convenzione di Varsavia* — BERNARDINO IZZI, *La tutela della persona nel caso di overbooking. I limiti di ammissibilità del danno da noia* — GIUSEPPE DANIELE CARRABBA-GIOVANNA DI GIANDOMENICO, *Brevi cenni su una tutela concreta del passeggero alla luce del nuovo regolamento comunitario n. 261/2004* — ALESSANDRA GAGGIA, *Osservazioni sulle novità introdotte dal regolamento CE 261/04 in tema di ritardo nel trasporto aereo di persone.*

I.S.D.I.T.  
Istituto per lo Studio del Diritto dei Trasporti

QUADERNI DELL'ISTITUTO PER LO STUDIO DEL DIRITTO DEI TRASPORTI

Quaderno n. 13

MASSIMILIANO PIRAS

# GLI AUSILIARI NEL TRASPORTO MARITTIMO E AEREO FUNZIONI E RESPONSABILITÀ

EDIZIONI AV - Cagliari 2005

Pag. 172

Prezzo € 17,00

Eventuali ordini sono da indirizzare a  
Edizioni AV di *Antonino Valveri*  
Ufficio spedizioni e deposito  
Via Pasubio, 22A - 09122 Cagliari  
Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22  
e-mail: [edizioniaav@edizioniaav.it](mailto:edizioniaav@edizioniaav.it)

## INDICE SOMMARIO

### • INTRODUZIONE

### • CAPITOLO I — LA NOZIONE DI AUSILIARIO DEL VETTORE

1. La responsabilità per fatto dell'ausiliario – 2. I soggetti di cui il debitore deve rispondere – 3. I collaboratori dell'impresa di trasporto e i collaboratori dell'impresa di navigazione – 4. I dipendenti e preposti del vettore marittimo e aereo – 5. I collaboratori del vettore nella disciplina internazionale uniforme del trasporto marittimo – 6. L'interpretazione del termine «préposé» nella normativa internazionale sul trasporto aereo – 7. L'evoluzione del concetto di préposé e i rapporti con le altre figure di ausiliario nel diritto comune e nel diritto dei trasporti.

### • CAPITOLO II — IL RAPPORTO DI PREPOSIZIONE NEL CONTRATTO DI TRASPORTO

1. Caratteri e peculiarità della preposizione nel trasporto marittimo e aereo – 2. L'identificazione dell'ausiliario del trasporto di fronte alla crisi della nozione del vettore – 3. I profili del rapporto di preposizione nella locazione di nave ed aeromobile – 4. La collaborazione del noleggiante all'esecuzione delle obbligazioni assunte dal noleggiatore-vettore – 5. Il subtrasporto e l'azione diretta nei confronti del subvettore – 6. I preposti e i mandatiari dell'ausiliario – 7. Rapporto di preposizione e libertà di scelta dell'ausiliario – 8. I soggetti che partecipano all'esecuzione del trasporto al di fuori di un rapporto di preposizione.

### • CAPITOLO III — LA DISCIPLINA DELLA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE PER L'INADEMPIMENTO DELL'AUSILIARIO

1. Carenza di regolamentazione e oggetto delle fattispecie della attribuzione al debitore dell'inadempimento altrui nel trasporto marittimo e aereo – 2. La responsabilità del vettore per il fatto dell'ausiliario nel codice della navigazione e nella normativa internazionale uniforme – 3. La rilevanza del dolo e della colpa dell'ausiliario – 4. L'esercizio delle funzioni affidate al preposito come limite oggettivo della responsabilità del vettore – 5. Le clausole di esclusione della responsabilità del debitore.

### • CAPITOLO IV — LA RESPONSABILITÀ DIRETTA DEI DIPENDENTI E PREPOSTI

1. Il regime della responsabilità dell'ausiliario nella disciplina internazionale uniforme del trasporto marittimo e aereo – 2. La natura giuridica della responsabilità del preposito – 3. La responsabilità precontrattuale degli ausiliari – 4. L'azione contro l'ausiliario e il concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale nel trasporto – 5. Gli elementi soggettivi della responsabilità – 6. La solidarietà tra vettore e preposito nell'obbligazione risarcitoria. L'azione di regresso verso l'ausiliario – 7. La clausola Himalaya – 8. La responsabilità del comandante di nave e d'aeromobile per il danno cagionato dalla cosa in custodia – 9. Il danno causato da difetto di navigabilità.



I.S.D.I.T.  
Istituto per lo Studio del Diritto dei Trasporti

QUADERNI DELL'ISTITUTO PER LO STUDIO DEL DIRITTO DEI TRASPORTI  
Quaderno n. 14

Studi su:

## RACCOLTA E GESTIONE NEI PORTI DEI RIFIUTI PRODOTTI DA NAVI

Atti del convegno di Civitavecchia  
(11 febbraio 2005)

a cura di  
MASSIMO DEIANA

ENZIONI AV - Cagliari 2006

Pag. 104

Prezzo € 10,00  
Eventuali ordini sono da indirizzare a  
EDIZIONI AV di *Antonino Valveri*  
Ufficio spedizioni e deposito  
Via Pasubio, 22A - 09122 Cagliari  
Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22  
e-mail: [edizioniav@edizioniav.it](mailto:edizioniav@edizioniav.it)

*Il volume analizza le problematiche giuridiche, tecniche ed amministrative della gestione dei rifiuti in ambito portuale, alla luce del nuovo sistema introdotto dal d.lgs. 182/2003.*

*Si tratta della prima ed unica riflessione sulla materia nella quale sono stati coinvolti anche gli operatori del settore.*

### INDICE SOMMARIO

- PRESENTAZIONE – LEOPOLDO TULLIO
- INTRODUZIONE – FRANCO MULAS
- RELAZIONI
  - PATRIZIA LUPI  
*Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta di fronte alla sfida del futuro*
  - MASSIMO DEIANA  
*Problematiche giuridiche della raccolta e gestione nei porti dei rifiuti prodotti dalle navi*
  - VINCENZO MORANTE  
*Problematiche amministrative della raccolta e gestione nei porti dei rifiuti prodotti dalle navi*
  - STEFANO GAZZANO  
*Raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi: problemi amministrativi ed applicativi in ambito portuale*
  - JUAN MANUEL DIEZ OREJAS-FEDERICO TORRES MONFORT  
*La Gestión de Residuos en el Puerto de Valencia: El punto de vista técnico*
  - GIORGIO DAVOLI  
*Considerazioni sulle problematiche tecniche della raccolta e della gestione in ambito portuale dei rifiuti prodotti da navi*
  - PAOLO BALDONI  
*Rifiuti da navi: il punto di vista degli operatori*
- APPENDICE  
Decreto legislativo 24 giugno 2003 n. 182 "Attuazione della direttiva 2000/59/CE ..."  
Allegati al decreto

I.S.D.I.T.  
Istituto per lo Studio del Diritto dei Trasporti

QUADERNI DELL'ISTITUTO PER LO STUDIO DEL DIRITTO DEI TRASPORTI  
Quaderno n. 15

MASSIMO DEIANA  
(a cura di)

PROFILI GIURIDICI  
DEL TRASPORTO AEREO LOW COST



PERFILES JURIDICOS  
DEL TRANSPORTE AEREO DE BAJO COSTO

Atti del V Congresso internazionale di Diritto aeronautico  
(Cagliari, 20 e 21 aprile 2012)

Edizioni AV - Cagliari 2013

INDICE SOMMARIO

MASSIMO DEIANA, *Introduzione*

PARTE I  
PROFILI PRIVATIVISTICI

MASSIMO DEIANA, *Conseguenze sistemiche sul contratto di trasporto delle "captive" pratiche dei low cost carriers* — MARÍA JESÚS GUERRERO LEBRÓN, *Transporte de equipajes: influencia de las aerolíneas de bajo coste en la política de las aerolíneas tradicionales y en la normativa española* — ELISABETTA ROSAFIO, *Contratazione on line, trasporto low cost e tutela del consumatore* — EMILIO ROMUALDI, *Contenido del contrato de transporte aéreo de personas a bajo costo* — MATTEO CASTIONI, *The low fare airlines' point of view* — MASSIMILIANO PIRAS, *L'assistenza al passeggero secondo i low cost carriers* — JOSÉ MANUEL MARTÍN OSANTE, *Transporte aéreo low cost: información precontractual y cláusulas abusivas* — LUCA ANGIS, *La scorporazione del prezzo nel trasporto aereo low cost* — PATRICIA MARQUEZ LOBILLO, *Contratación del transporte aéreo low cost en internet, protección de pasajeros y condicionado del contrato en el ordenamiento jurídico español* — VALENTINA CORONA, *Low cost carriers e regolamento CE 261/2004* — BELEN GARCÍA ÁLVAREZ, *La cláusula punto a punto en el transporte aéreo low cost*

PARTE II  
PROFILI PUBBLICISTICI

MASSIMO DEIANA, *Alcune riflessioni sulla natura giuridica degli interventi pubblici di sostegno al traffico low cost* — CHRISTIAN SOLINAS, *Regione Sardegna e trasporto aereo low cost* — MARÍA VICTORIA PETIT LAVALL, *Las ayudas públicas a las compañías aéreas de bajo coste: una cuestión de actualidad* — FERNANDO ELORZA GUERRERO, *El conflicto laboral en la constitución de la compañía low cost Iberia Express* — ALESSANDRO ZAMPONE, *Criticità nell'affermazione dei diritti del passeggero nei confronti dei vettori low cost* — DONATELLA BOCCHESE, *L'accesso dei vettori aerei low cost al mercato del trasporto aereo* — ACHIM PUEYZ, *Problemas de ley aplicable y tribunal competente en relación con compañías de bajo coste extranjeras*

Pag. 474

Prezzo € 35,00  
Eventuali ordini sono da indirizzare a  
EDIZIONI AV di Antonino Valveri  
Ufficio spedizioni e deposito  
Via Pasubio, 22A - 09122 Cagliari  
Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22  
e-mail: edizioniaav@edizioniaav.it

I.S.D.I.T.  
Istituto per lo studio del Diritto dei Trasporti

QUADERNI DELL'ISTITUTO PER LO STUDIO DEL DIRITTO DEI TRASPORTI  
Quaderno n. 16

LEOPOLDO TULLIO e MASSIMO DEIANA  
(a cura di)

## DEMANIO MARITTIMO E PORTI SPUNTI DI STUDIO PER UNA RI-CODIFICAZIONE

*Risultati della ricerca Prin 2008*

Edizioni AV - Cagliari 2014

*In questo volume sono raccolti gli studi svolti nel contesto di una ricerca PRIN 2008, intitolata "Progetto di riforma per la codificazione del regime giuridico del demanio marittimo e dei porti". Essi s'inseriscono in un contesto attuale di grande fermento sia per quanto riguarda il demanio marittimo (attuazione del federalismo demaniale, legge delega per la riforma del sistema delle concessioni, rivendicazioni dei gestori degli stabilimenti balneari), sia per quanto riguarda i porti, dove la riforma della legge vigente (n. 84/1994) è da tempo in gestazione in Parlamento.*

*L'iniziativa muove dalla consapevolezza dell'esigenza, espressa da più parti, di rivisitare l'assetto normativo vigente.*

### INDICE SOMMARIO

LEOPOLDO TULLIO e MASSIMO DEIANA, *Presentazione*

#### PARTE I

##### DEMANIO MARITTIMO

MASSIMO DEIANA, *Introduzione* — VALENTINA CORONA, *Le cosiddette concessioni del mare territoriale* — LUCA ANCIS, *Nuove prospettive qualificatorie della spiaggia, delle lagune e dei bacini di acqua salsa o salmastra* — VANNA CUCCU, *Ricostruzione del rapporto fra profili dominicali e gestio-nali del demanio marittimo* — GABRIELLA PILI, *Natura giuridica e funzioni dei procedimenti di cui agli art. 32 e 35 c. nav.*

#### PARTE II

##### PORTI

LEOPOLDO TULLIO, *Introduzione* — GIOVANNI MARCHIAFAVA, *Ruolo e funzioni dell'autorità portuale* — ANDREA TAMBURRO, *Ruolo e funzioni dell'autorità marittima* — DONATELLA BOCCHESI, *Il piano regolatore portuale* — DANIELE RAGAZZONI, *Le attività di impresa svolte in ambito portuale* — FRANCESCO MANCINI, *Il lavoro portuale* — ALESSANDRO ZAMPONE, *I servizi tecnico-nautici ancillari alla navigazione*

Pag. 428

Prezzo € 35,00

Eventuali ordini sono da indirizzare a

EDIZIONI AV di Antonino Valveri

Ufficio spedizioni e deposito

Via Pasubio, 22A - 09122 Cagliari

Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22

e-mail: edizioniav@edizioniav.it



Presentazione – Premessa – Cenni introduttivi sull'incidenza della pirateria nella regolamentazione dei traffici marittimi – **Capitolo Primo - La nozione di pirateria marittima nel diritto internazionale, europeo ed interno:** 1.1. Premessa – 1.2. Quadro giuridico-politico internazionale di riferimento – 1.2.1. Qualificazione giuridica della pirateria marittima quale fattispecie di diritto internazionale – 1.2.2. Strumenti di contrasto di diritto internazionale alla pirateria marittima – 1.3. Quadro della politica europea per il contrasto alla pirateria marittima – 1.4. Pirateria e giurisdizione: osservazioni in tema di diritto internazionale e comunitario – 1.5. La nozione di pirateria marittima nell'ordinamento giuridico italiano e sua allocazione logico-sistematica nel diritto speciale della navigazione – 1.6. Brevi considerazioni sulla nozione di pirateria marittima tra diritto interno ed internazionale – **Capitolo Secondo - Effetti della pirateria sui traffici marittimi e sul relativo regime di responsabilità civile:** 2.1. Premessa – 2.2. L'incidenza della pirateria sulla disciplina del contratto di trasporto marittimo di cose e sul suo regime di responsabilità – 2.2.1. Profili di disciplina generale del contratto di trasporto marittimo di cose: responsabilità del vettore – 2.2.2. La pirateria marittima quale pericolo eccettuato della responsabilità del vettore – 2.3. L'incidenza della pirateria sulla disciplina del contratto di noleggio di nave e sul suo regime di responsabilità – 2.3.1. Profili di disciplina generale del contratto di noleggio di nave: tra la sistematica del Codice della navigazione e la prassi anglosassone dei Charterparties – 2.3.2. Il regime di responsabilità nel contratto di noleggio tra disciplina interna e charterparties: incidenza della piracy clause – 2.4. L'incidenza della pirateria sulla disciplina del comando della nave e sul suo regime di responsabilità – 2.4.1. Il ruolo del Comandante della nave e suo regime di responsabilità – 2.4.2. La disciplina giuridica dell'impiego di guardie armate a bordo di navi mercantili in funzione anti-pirateria – 2.4.3. L'incidenza della pirateria sulla linea di comando: il nuovo regime di responsabilità applicabile al Comandante della nave e al Comandante delle guardie armate – **Capitolo Terzo - La pirateria quale rischio oggetto di copertura assicurativa:** 3.1. Premessa – 3.2. Il fondamento dell'assicurazione: rischio e sua peculiarità nella disciplina delle assicurazioni marittime – 3.2.1. Il rischio nella disciplina del Codice civile e del Codice della navigazione: il rischio putativo nelle assicurazioni marittime – 3.2.2. Il rischio nelle polizze tipo italiane e nei formulari anglosassoni – 3.3. La copertura assicurativa per il rischio pirateria – 3.4. Profili di legittimità della copertura assicurativa per il rischio di pagamento del riscatto per il rilascio della nave, del carico e dell'equipaggio caduto in mano pirata – 3.4.1. L'ipotesi di pagamento del riscatto per il rilascio della nave e delle merci quale forma di avaria comune – 3.4.2. L'ipotesi di pagamento del riscatto per il rilascio dell'equipaggio e dei passeggeri: ordinamento italiano e polizze «Kidnap and Ransom» – 3.5. Rischio pirateria, rischio guerra e rischio terrorismo: tre fattispecie simili ma distinte – 3.5.1. Rischio pirateria e rischio guerra nelle polizze Cargo, Hull e P&I – 3.5.2. Rischio pirateria e rischio terrorismo: due fattispecie affini ma distinte – Alcune riflessioni conclusive – Bibliografia.

I.S.D.I.T.  
Istituto per lo Studio del Diritto dei Trasporti

QUADERNI DELL'ISTITUTO PER LO STUDIO DEL DIRITTO DEI TRASPORTI

Quaderno n. 17

Aurora Crolla

## ASPETTI PRIVATISTICI DELLA PIRATERIA MARITTIMA

(trasporto, noleggio, assicurazione)

Enzonon AV - Cagliari 2016

Pag. 232

Prezzo € 23,00

Eventuali ordini sono da indirizzare a

EDIZIONI AV di Antonino Valveri

Ufficio spedizioni e deposito

Via Pasubio, 22A - 09122 Cagliari

Tel. (segr. e fax) 070/27 26 22

e-mail: edizioniav@edizioniav.it

PUBBLICITÀ

# Lex Trasporti

Mensile di diritto divulgativo

Nel 2013 è nato il primo mensile indipendente di diritto divulgativo del mondo dei trasporti nazionali ed internazionali. Nasce da un team consolidato di Esperti e Specialisti del diritto dei trasporti e si propone in un'area di "nicchia" per presentare agli Operatori del mondo dei trasporti con la prospettiva del diritto divulgativo e comprensibile, anche ai "non operatori del diritto" aggiornandoli su temi di attualità o rinnovando l'approfondimento con l'analisi di temi considerati di rilievo. Nello stile divulgativo Lex Trasporti è distribuita solo in formato elettronico ed è consultabile dal nostro sito con tutte le piattaforme disponibili al momento. la rivista Lex Trasporti è totalmente gratuita.

Visita il nostro sito:

[www.lextrasporti.com](http://www.lextrasporti.com)

ricevi la gratuitamente la nostra rivista inviandoci una email a:

[info@lextrasporti.com](mailto:info@lextrasporti.com)

mensile di diritto divulgativo indipendente a diffusione gratuita  
sito: [www.lextrasporti.com](http://www.lextrasporti.com) email: [info@lextrasporti.com](mailto:info@lextrasporti.com) tel. 342.0429716

Sede e Redazione: Via Bacigalupo 4/19—16122 - Genova

Editore e Direttore responsabile: dr. Luca Florenzano

Finito di comporre dalle Edizioni AV  
Via Pasubio, 22/A – 09122 Cagliari  
Tel. (segr. e fax) 070/ 27 26 22  
nel mese di agosto 2020

