

ISSN 1123-5802

ANNO
XXXVI
N. 2

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**

DIRITTO DEI TRASPORTI

2023




**Pacini
Giuridica**

DIRETTORE EMERITO: Leopoldo Tullio, prof. emerito di Diritto della navigazione nella Sapienza, Univ. di Roma.

CONSIGLIO DI DIREZIONE: 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 Departamento del Transporte e Infraestructura de 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, *direttore editoriale*; Donatella Bocchese, Sapienza, Univ. di Roma; Rocco Lobianco, Univ. di Udine; Giuseppe Reale, Univ. del Molise; Chiara Tincani, Univ. di Verona; Simone Vernizzi, Univ. di Modena e Reggio Emilia; Daniele Casciano, Univ. di Udine; Valentina Corona, Univ. di Cagliari; Giovanni Pruneddu, Univ. di Sassari; Anna Sia, Univ. di Catanzaro; Giovanni Marchiafava, Univ. di Genova; Andrea Areddu, Univ. di Sassari; Maria Cristina Carta, Univ. di Sassari; Laura Masala, Univ. di Sassari; Laura Trovò, Univ. di Sassari; Alessandro Cardinali, Roma; Martina Carrano, Roma; Annalisa De Grandi, Sassari; Cristina De Marzi, Roma; Roberto Fusco, Trieste; Rachele Genovese, Sassari; Sara Giacobbe, Roma; Filomena Guerriero, Roma; Francesco Ibba, Sassari; Marcella Lamon, Sassari; Francesco Mancini, Roma; Jacopo Migliaccio, Roma; Elena Nigro, Roma; Cristina Pozzi, Parma; Fiorenza Prada, Udine; Daniele Ragazzoni, Roma.

Referaggio

Referaggio è 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 di uno dei componenti del Consiglio di direzione della Rivista, concernente:

- la connessione dell'argomento alla materia dei trasporti;
- la preliminare valutazione di adeguatezza contenutistica;
- la corrispondenza del testo alle regole redazionali della Rivista.

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

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. La revisione può essere affidata anche ai componenti del Comitato scientifico e il Consiglio di direzione 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.

È adottato il sistema di referaggio cosiddetto doppio cieco (*double blind peer review*): lo scritto è inviato ai due revisori in forma anonima e all'autore non sono rivelati i nomi dei revisori, i quali sono vincolati (alla pari dei componenti del Consiglio di direzione 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 di un revisore e di un componente del Consiglio di direzione della Rivista. Al revisore di regola non è noto l'autore, e questi non conosce il revisore (*double blind peer review* e, in casi limitati, *single blind peer review*).

Criteri — I criteri seguiti dai revisori sono i seguenti:

- la correttezza dell'impostazione metodologica;
- 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 rispetto alla motivazione della sentenza stessa, in senso critico o migliorativo.

Il referaggio risulta da apposita scheda, compilata e firmata da ciascun revisore.

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 da un componente del Consiglio di direzione della Rivista;
- non accettazione dello scritto per la pubblicazione.

In caso di valutazione divergente dei due revisori, la decisione finale è presa da un componente del Consiglio di direzione della Rivista.



Pubblicato con il contributo della Fondazione di Sardegna

© Copyright 2023 – I.S.DI.T

Registrazione al Tribunale di Cagliari n. 2 del 8/1/1992

Iscrizione al R.O.C. n. 6269

Rivista online in open access periodicità quadrimestrale

ISSN 1123-5802

Direzione e Redazione: I.S.DI.T Istituto per lo studio del diritto dei trasporti – Via Is. Mirrionis, 8 09121 Cagliari

Produzione e distribuzione

Pacini Editore srl – Via Gherardesca 1 – 56121 Pisa Ospedaletto – tel. 050 313011

INDICE

Saggi

- CECILIA SEVERONI, *L'obbligazione di corrispondere il compenso di soccorso alla luce delle ultime pronunce di legittimità – The obligation to pay the salvage reward in the light of the latest pronouncements of legitimacy*.....p. 371
- DANIELE CASCIANO, *La responsabilità extracontrattuale derivante dal blocco della navigazione o delle attività portuali – Liability in tort as a consequence of navigation or port blockage*» 413
- ROCCO LOBIANCO - FRANCESCO STRADELLA, *La responsabilità del vettore nel trasporto multimodale alla luce della modifica dell'art. 1696 del codice civile – The liability of the carrier in the multimodal transport after the amendment of article 1696 of the civil code*» 443

Interventi

- ISABELLA FERRARI, *La guida autonoma tra regole internazionali e normative interne – Autonomous driving between international rules and domestic regulations*.....p. 475

Curiosità

- LEOPOLDO TULLIO, *I vincitori dei concorsi a cattedra e le scuole di diritto della navigazione*p. 513

Giurisprudenza al vaglio

C. giust. UE, 20 ottobre 2022, causa C-111/21	p. 579
con nota di DONATELLA BOCCHESI, <i>La nozione di «bodily injury» impiegata nell'art. 17.1 della Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo internazionale, per la prima volta al vaglio della Corte di giustizia UE – The notion of «bodily injury» used in Article 17.1 of the 1999 Montreal Convention on International Carriage by Air, first examined by the EU Court of Justice.....</i>	» 585
Cons. St., sez. VII, 2 marzo 2023 n. 2213	» 623
con nota di CRISTINA POZZI, <i>Natura e durata delle concessioni demaniali marittime per acquacoltura e maricoltura – Nature and duration of maritime state concessions for aquaculture and mariculture</i>	» 631
TAR Lombardia-Brescia, sez. I, 26 aprile 2022, n. 402...»	645
con nota di NICOLÒ GIOVANNI CARNIMEO - GIUSEPPE DELLE FOGLIE, <i>Vincoli aeroportuali, prassi ed evoluzione normativa. Il ruolo dell'ENAC e degli enti di gestione – Airport constraints, praxis and legislative evolution. The role of ENAC and management bodies.....</i>	» 653
Trib. Larino 17 febbraio 2022.....»	665
con nota di LUCA ANCIS, <i>Una insoddisfacente pronuncia sul fatto costitutivo della responsabilità dell'armatore per urto equiparato – An unsatisfactory judgment on the shipowner's liability for damage without collision.....</i>	» 668
Massimario.....	p. 677
Osservatorio legislativo.....	p. 717

Segnalazioni bibliografiche p. 723

Materiali

Parere di ENZO FOGLIANI, *Responsabilità del comandante e dell'handler aeroportuale per danno a terra all'aeromobile; danni risarcibili ai sensi dell'art. 8 dello IATA Standard Ground Handling Agreement (SGHA)* p. 753

United Nations Convention on the international effects of Judicial Sales of Ships » 767

Quotazioni del DSP, del franco Poincaré e del franco Germinal » 785

Collaboratori..... p. 787

SAGGI

CECILIA SEVERONI

L'OBBLIGAZIONE DI CORRISPONDERE
IL COMPENSO DI SOCCORSO ALLA LUCE
DELLE ULTIME PRONUNCE DI LEGITTIMITÀ

The provision of paying the salvage reward represents a pecuniary obligation identified by art. 12 of the 1989 London Salvage Convention. It assumes the nature of a pecuniary credit as consideration for «assistance operations successfully completed». It is therefore mainly a currency debt. More controversial, in our legal system, is the partial or solidary nature of the obligation to pay salvage reward. Due to the prevailing jurisprudence in our legal system, the principle of partiality of the obligation pursuant to art. 13 of the London Convention doesn't apply, given that the law itself admits the possibility for the adhering States to regulate the matter differently, which our legal system has done with art. 497c. nav. On the contrary, a prevailing doctrinal guideline, which we adhere to, recognizes the partial nature of the obligation. The reconstruction adopted above of the obligation to pay a salvage compensation as a subjectively complex obligation with partial implementation, can, indeed, be identified in the same art. 497 c. nav., which considers a fee due, and therefore a debt generated by the same case, but divided among the various parties interested in the salvage, according to a mechanism, identified by art. 497 c. nav. «according to the law», i.e. using the system of constitution of the debt mass deducible from the contribution to common averages, without being totally assimilated by it.

SOMMARIO: 1. Inquadramento dell'obbligazione di corrispondere un compenso di soccorso nell'ordinamento giuridico italiano. – 2. Il compenso di soccorso come debito di valuta: comparazione con l'obbligazione risarcitoria scaturente dall'azione di responsabilità verso l'amministratore di s.p.a. – 3. Natura parziaria o solidale dell'obbligazione di corrispondere il compenso di soccorso. – 4. In particolare, sulla equiparazione del compenso dovuto ai soccorritori alla avaria-spesa. – 5. Conclusioni.

1. Inquadramento dell'obbligazione di corrispondere un compenso di soccorso nell'ordinamento giuridico italiano – La prestazione di corrispondere il compenso di soccorso rappresenta una obbligazione pecuniaria individuata dall'art. 12 della Convenzione di Londra del 1989 sul soccorso, ai sensi della quale «*Except as otherwise provided, no payment is due under this Convention if the salvage operations have had no useful result*» (art. 12, 2 comma). La sua sussistenza è strettamente legata al risultato utile delle operazioni di assistenza, perché, come espresso dal comma menzionato e ribadito dal primo comma dello stesso articolo, «*Salvage operations which have had a useful result give right to a reward*» ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ *A latere debitoris*, l'obbligazione di pagare un compenso di soccorso è inquadrabile come situazione giuridica di svantaggio attiva, consistente in un *agere debere* inteso come obbligo di dare, nella fattispecie di corrispondere una somma di denaro, funzionalmente diretta al soddisfacimento del diritto soggettivo a ricevere la stessa prestazione pecuniaria nei confronti dei titolari della correlata pretesa all'interno di un rapporto giuridico di debito-credito (sulla ricostruzione dell'obbligo di eseguire la prestazione in termini di situazione giuridica di svantaggio attiva si vedano le considerazioni di L. BIGLIAZZI GERI-U. BRECCIA-F.D. BUSNELLI-U. NATOLI, *Diritto civile*, I, Torino, 1992, 270 ss.). Tale caratteristica di rappresentare il corrispettivo di una obbligazione pecuniaria emerge netta dall'analisi storica dell'istituto *de quo*. La posizione *a latere creditoris* è riconducibile parimenti ad una situazione giuridica soggettiva inquadrabile nella categoria del diritto soggettivo, cui sottostà un interesse giuridicamente rilevante, quello ad una ricompensa per il salvataggio dei beni in pericolo, qualificato normativamente, poiché mediante disposizione di legge si è provveduto ad attribuirgli il

La Convenzione di Londra tiene, dunque, in espressa considerazione il profilo debitorio del rapporto scaturente dal soccorso, differenziando, nei due distinti commi, la posizione giuridica di vantaggio, il diritto di credito al compenso (art. 12.1), dalla situazione giuridica di svantaggio ad essa correlata (art. 12.2 in cui si precisa che nessun compenso è dovuto in assenza di risultato utile, con ciò evidenziando la posizione di debito) ⁽²⁾.

connotato della giuridicità, a cui corrisponde una attività del soggetto agente in vista del soddisfacimento dell'interesse individuato. In tale attività si concretizza l'essenza del diritto soggettivo, che è dunque un *agere licere*, che sotto il profilo del contenuto si pone come *facultas agendi* in vista della realizzazione dell'interesse. Sull'argomento si rinvia alle considerazioni di C. SEVERONI, *La remunerazione del soccorso tra interesse pubblico ed interessi privati*, Miano, 2005, I, 14, ed ivi i riferimenti dottrinari sull'inquadramento generale del diritto soggettivo proposto dal menzionato L. BIGLIAZZI GERI-U. BRECCIA-F.D. BUSNELLI-U. NATOLI, *Diritto civile*, I, cit., 285; U. NATOLI, *Il diritto soggettivo*, Milano, 1943; D. BARBERO, *Il diritto soggettivo*, in *Foro it.* 1939, IV, 1 ss.; W. CESARINI SFORZA, *Diritto soggettivo* (Voce), in *Enc. dir.* XII, 1964, 659 ss.

⁽²⁾ La Convenzione di Londra è conforme sul punto a quanto già espresso all'art. 2 della precedente Convenzione di Bruxelles del 1910 per l'unificazione di alcune regole in materia di assistenza e di salvataggio marittimi, che aveva precisato il contenuto delle posizioni di debito-credito del rapporto giuridico obbligatorio da cui sorge il diritto al compenso, disponendo in ugual modo che «1. *Tout fait d'assistance ou de sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.* 2. *Aucune rémunération n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile*». La Convenzione di Bruxelles del 23 settembre 1910 aveva introdotto una disciplina normativa largamente recepita dai singoli ordinamenti, secondo una visione del compenso di assistenza e salvataggio che incorporava sia la componente del compenso come retribuzione per l'opera prestata e come premio per il soccorso di beni aventi valore economico, sia la componente del rimborso spese e del risarcimento danni, che dunque erano liquidati solo ove fosse prodotto un utile risultato (principio del *no cure no pay*). La Convenzione di Bruxelles aveva, infatti, previsto un articolato sistema di determinazione del compenso di soccorso, basato su una nozione omnicomprensiva ed unitaria dello stesso: il termine *rémunération* era impiegato per riunire componenti concettualmente distanti dalla parte premiale, quali il

La riconduzione alla Convenzione di Londra dell'obbligo

rimborso delle spese incontrate ed il risarcimento dei danni subiti. Nel sistema di diritto uniforme introdotto nel 1910 la valutazione del compenso era dunque una valutazione globale, che riuniva la componente risarcitoria con la componente compensativa. Quanto a quest'ultima parte premiale, la dottrina (R. Russo, *Assistenza e salvataggio (dir. nav.)*, in *Enc. dir.* 1958, III, 818) distingueva ulteriormente il profilo della retribuzione e quindi del corrispettivo diretto dell'opera di soccorso effettuata, dalla componente del premio per il salvataggio di beni economicamente valutabili. Con la piena affermazione del principio del *no cure no pay*, nell'ipotesi di insuccesso delle operazioni di soccorso il rischio economico dell'intera operazione, comprensivo di spese e dei danni subiti, veniva a gravare non sul proprietario dei beni per cui si era attivato il soccorso, ma sul soccorritore. La Convenzione di Bruxelles del 1910 non presentava una definizione di diritto al compenso, pur dedicandogli una parte importante delle proprie disposizioni (artt. da 2 a 10). Nondimeno, all'art. 8 erano elencati gli elementi da considerare ai fini della quantificazione del compenso, tra cui si sottolinea la espressa indicazione delle spese sopportate e dei danni subiti. Con la conseguenza di ammettere che nella nozione di remunerazione non entri la sola componente di corrispettivo per l'opera effettuata, ma che vi alberghino voci eterogenee quali il rimborso delle spese ed il risarcimento dei danni subiti. Il sistema di determinazione del compenso di cui alla Convenzione di Bruxelles del 1910 appare dunque differente da quello riportato dal successivo codice della navigazione, per il quale, invece, il rimborso spese ed il risarcimento danni sono due voci separate dal concetto di compenso di soccorso e vengono liquidate autonomamente, sottraendosi al criterio dell'essere subordinate all'utile risultato delle operazioni di soccorso. Ai sensi dell'art. 491 c. nav. su *Indennità e compenso per assistenza o salvataggio di nave o di aeromobile*, «L'assistenza e il salvataggio di nave o di aeromobile, che non siano effettuati contro il rifiuto espresso e ragionevole del comandante, danno diritto, entro i limiti del valore dei beni assistiti o salvati, al risarcimento dei danni subiti e al rimborso delle spese incontrate, nonché, ove abbiano conseguito un risultato anche parzialmente utile, a un compenso». Di analogo tenore è l'art. 492 c. nav. su *Indennità e compenso per salvataggio di cose*: «Il salvataggio di cose, che non sia effettuato contro il rifiuto espresso e ragionevole del comandante della nave o dell'aeromobile in pericolo o del proprietario delle cose, dà diritto, nei limiti stabiliti nell'articolo precedente, al risarcimento dei danni, al rimborso delle spese, nonché, ove abbia conseguito un risultato anche parzialmente utile, a un compenso determinato a norma del predetto articolo».

di corrispondere un compenso di soccorso per fattispecie verificatesi in Italia deriva dalla circostanza che la stessa normativa si applica ai procedimenti giudiziari o arbitrari in materie oggetto della Convenzione stessa, instaurati in uno Stato parte della Convenzione: in questo senso si comporta come *lex fori* sostanziale, regolando il rapporto anche ove non vi siano i connotati della internazionalità dello stesso, salva la residua facoltà per gli Stati parte della Convenzione di riservarsi il diritto di non applicare le disposizioni in essa contenute in ipotesi di operazioni di soccorso condotte in acque interne quando vi siano coinvolte navi per la navigazione interna, oppure nessuna nave vi sia coinvolta, ovvero laddove tutte le parti interessate abbiano la nazionalità di quello Stato, o si tratti di un bene di interesse storico o archeologico che si trovi nel fondale marino.

Nel nostro ordinamento la Convenzione di Londra si applica ad ogni ipotesi di soccorso condotto nei confronti di navi o di altre proprietà in pericolo, oltre che alle persone in pericolo di perdersi (art. 10.1)⁽³⁾, in acque navigabili o meno, comprese le acque interne, salvo che le parti prevedano la regolamentazione del rapporto di soccorso secondo una legge diversa dalla Convenzione (art. 6.1: «*This Convention shall apply to any salvage operations save to extent that the contract otherwise provides expressly or by implication*»).

Nel quadro ricostruttivo qui delineato l'obbligo di corrispondere un compenso di soccorso si caratterizza come prestazione corrispettiva rispetto ad una posizione di diritto soggettivo al compenso di soccorso che è fatta oggetto di

⁽³⁾ Sul concetto di pericolo corso dai beni da soccorrere si vedano le considerazioni di E. VINCENZINI, *Profili internazionali del soccorso in mare*, Milano, 1985, 80 ss. oltre a S. FERRARINI, *Il soccorso in mare*, 1964, 44, 115 ss. Sul tema si vedano anche E. VOLLI, *Assistenza e salvataggio*, Padova, 1957, 20; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, III, Milano, 1994, 421, nonché in generale M. P. RIZZO, *La nuova disciplina internazionale del soccorso in acqua e il codice della navigazione*, Napoli, 1996; C. SEVERONI, *La remunerazione del soccorso tra interesse pubblico ed interessi privati*, Milano, 2005, voll. I e II; G. CAMARDA, *Il soccorso in mare*, Milano, 2006.

compiuta regolamentazione nel capitolo III della Convenzione, artt. da 12 a 19. Questi ultimi inquadrano gli elementi costitutivi del diritto al compenso di soccorso (art. 12), nonché quelli ostatici, modificativi o estintivi dello stesso (artt. 16 e 17, 18, 19), inclusa la previsione di una speciale forma di retribuzione per l'opera prestata nella limitazione o prevenzione di danni all'ambiente⁽⁴⁾ (art. 14), ed i criteri per la concreta determinazione del compenso (art. 13) e per la sua ripartizione tra più soccorritori (art. 15)⁽⁵⁾.

(4) Con l'introduzione dell'art. 14 Conv. Londra viene prevista una nuova prospettiva di soccorso non agganciata al concetto di *property in danger* ma alla minaccia di un danno all'ambiente (sul concetto di danno all'ambiente ci sia consentito il rinvio a C. SEVERONI, *La remunerazione del soccorso tra interesse pubblico ed interessi privati*, Milano, II, 2005, 134 ed ivi ulteriori riferimenti dottrinari). L'indennità speciale di soccorso prevista dall'art. 14 spetta, infatti, a colui che ha prestato assistenza effettuando operazioni di soccorso nei confronti di una nave che, di per sé o in virtù del suo carico, minaccia di provocare danni all'ambiente, se non ha potuto ottenere un compenso ai sensi dell'art. 13. Ne deriva che l'indennità può essere ottenuta solamente e nella misura in cui la stessa sia data da una somma maggiore di quella ottenibile secondo i criteri ordinari di assegnazione del compenso (art. 14.4). Se ad esempio la nave soccorsa ha un valore residuo molto basso al termine del soccorso, ma il soccorso ha evitato una minaccia di danno all'ambiente circostante il compenso ordinario sarà comunque basso poiché non può eccedere il valore dei beni soccorsi. In tal caso il computo dell'indennità speciale può dar luogo ad un valore superiore a quello ottenibile secondo i criteri ordinari. Il diritto all'indennità speciale sorge anche nel caso estremo che il soccorso non abbia dato alcun utile risultato e dunque non dia diritto ad alcun compenso in base all'art. 13.

(5) La parte centrale della Convenzione di Londra del 1989 sul soccorso (cap. III, art. 12-19), è dedicata, appunto, alla situazione giuridica soggettiva del diritto al compenso, intesa come cardine dell'intero sistema, ed elemento in grado di dinamizzare i soggetti coinvolti o da coinvolgere nel fatto del soccorso al fine di meglio tutelare i valori in pericolo (vita umana, nave, carico, nolo, ambiente). Tale situazione giuridica soggettiva si produce per effetto dell'avverarsi di una serie di eventi, quali la presenza di condizioni di pericolo per persone e cose e, seppur con alcune non secondarie eccezioni, il buon esito delle operazioni di soccorso, che la norma ha selezionato tra i

Nel processo di qualificazione normativa della fattispecie in analisi l'articolato di diritto uniforme indica i beni cui la norma offre tutela, ampliando per talune ipotesi l'ambito oggettivo rispetto al precedente testo convenzionale, con i concetti di *vessel*, *property* ed in via indiretta di *environment*, cui si correlano il *reward*, la *remuneration*, la *compensation* di cui all'art. 1 della Convenzione di Londra; viene quindi precisato il concetto di diligenza (*due care*) cui tutti (soggetti soccorritori e soggetti soccorsi) sono tenuti nell'esecuzione della operazione di soccorso (art. 8.1, lett. a, c, d ed 8.2, lett. a e c), compresa la tutela dell'ambiente (art. 8.1, lett. b e 8.2, lett. b).

Per ciò che in particolare concerne il concetto di proprietà in pericolo la tutela viene estesa ad «*any other property in danger which is not and has not been on board the vessel*» (art. 19), e dunque il soccorso di un bene in pericolo ricade nella disciplina internazionale anche se non collegato ad una nave in pericolo, o invece ricollegabile ad una nave che non versi in pericolo, salva la limitazione disposta dagli artt. 3 e 4, che escludono dall'ambito di applicazione della Convenzione le piattaforme fisse e galleggianti, le unità di trivellazione impiegate nella esplorazione, sfruttamento o

vari fenomeni sociali ritenendoli meritevoli di tutela nell'ordinamento giuridico (Sul concetto di fatto giuridico, selezionato dalla norma e tutelato dall'ordinamento giuridico, si vedano, peraltro, le considerazioni fondamentali di A. FALZEA, *Fatto giuridico*, in *Enc. dir.* XVI, 941; A. CATAUDELLA, *Fattispecie*, in *Enc. dir.* XVI, 926). In particolare, si dà atto che il diritto al compenso è situazione giuridica soggettiva che si produce con le medesime caratteristiche individuate dalle norme della Convenzione, per effetto di fattispecie genetiche diverse ed a prescindere dalla natura spontanea, contrattuale, per obbligo di legge o di autorità, del soccorso prestato. Più nello specifico, il diritto sorge in caso di risultato utile delle operazioni di soccorso (art. 12.1), viene quantificato in relazione ad alcuni criteri indicati dall'art. 13, a favore di una serie di soggetti individuati, titolari del diritto al compenso (art. 15.1) ovvero titolari dell'obbligo corrispondente (art. 13.2 o 14.1 nel caso di soccorso di nave che minaccia danno all'ambiente).

produzione delle risorse minerarie presenti nel fondale marino ⁽⁶⁾ (art. 3) e le navi da guerra o altre navi non commerciali di proprietà di uno Stato o esercite dallo stesso (art. 4).

Attesa, dunque, la ricostruzione della prestazione di corrispondere il compenso di soccorso come obbligazione pecuniaria nei termini sopra espressi, occorre ulteriormente procedere alla sua qualificazione come debito di valuta, per il quale il rischio di deprezzamento ricade sul creditore, oppure come debito di valore, sottratto al rischio di svalutazione.

2. Il compenso di soccorso come debito di valuta: comparazione con l'obbligazione risarcitoria scaturente dall'azione di responsabilità verso l'amministratore di s.p.a. – Il debito

⁽⁶⁾ Su tali limitazioni si vedano le considerazioni di G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, Milano, 1994, III, 518. E. VINCENZINI (*La Convenzione internazionale di Londra del 1989 sul salvataggio ed il contratto L.O.F. 1990*, Milano, 1992 19, 26) valuta l'esclusione dell'applicazione della Convenzione di Londra alle piattaforme ed alle unità di trivellazione come contrastante con la *ratio* che muove la nuova disciplina di diritto uniforme di tutela dall'inquinamento ambientale. Le piattaforme e le unità di trivellazione costituiscono infatti, al pari delle navi cisterna, un fattore di rischio di fuoriuscita di agenti inquinanti in grado di porre in pericolo l'ambiente circostante. Per M.P. Rizzo (*La nuova disciplina internazionale del soccorso in acqua e il codice della navigazione*, cit., 163), le ragioni di una tale esclusione delle piattaforme e delle unità di trivellazione dall'ambito di applicazione della Convenzione sono di carattere meramente tecnico. La norma vorrebbe, infatti, escludere la possibilità di un soccorso portato da unità senza alcuna preparazione specifica per operazioni che vanno ad incidere su strutture molto complesse e quindi che necessitano di una assistenza altamente specializzata. G. BRICE, invece (*Maritime Law of Salvage*, 1999, III ed., 213) sottolinea che l'esclusione operata dall'art. 3 vale solo laddove le strutture menzionate siano impiegate nell'esplorazione, sfruttamento o produzione di risorse minerarie estratte dal fondale marino: dunque, ogni altro utilizzo diverso da quello indicato (come ad esempio nell'ipotesi in cui la piattaforma sia oggetto di riparazione o sia trasportata per essere consegnata dal costruttore) rende applicabile la disciplina della Convenzione di Londra.

pecuniario, che, come si è concluso sopra, sorge a seguito di una operazione di soccorso che abbia prodotto un utile risultato, viene tradizionalmente ricondotto nel capo VII, sez. I, del libro IV del c.c. che tratta delle obbligazioni pecuniarie, in cui il termine «pecuniario» è inteso come debito di denaro ⁽⁷⁾, cosicché si può aggiungere che, dal momento che il denaro è un bene portatore di un valore economico, l'obbligazione pecuniaria è volta a far acquisire questo bene alla sfera giuridica del creditore ⁽⁸⁾.

Nel nostro ordinamento «I debiti pecuniari si estinguono con moneta avente corso legale nello Stato al tempo del pagamento e per il suo valore nominale» (art. 1277 c.c.). In virtù del richiamato principio nominalistico, le obbligazioni pecuniarie si estinguono mediante pagamento in moneta «per un importo pari all'ammontare nominale del debito, a prescindere dal valore reale della valuta», cosicché il rischio del deprezzamento della valuta grava sul creditore ⁽⁹⁾.

Il principio nominalistico, cui sono assoggettate le obbligazioni di valuta, aventi fin dall'origine ad oggetto la prestazione di un importo nominale di denaro, non si applica ai debiti di valore, che risultano pur essere debiti pecuniari, determinabili, tuttavia, esclusivamente in ragione di un dato valore economico ⁽¹⁰⁾, per cui «la quantità di specie

⁽⁷⁾ Su cui in termini generali, si vedano le considerazioni di T. ASCARELLI, *Obbligazioni pecuniarie. Art. 1277-1284*, in *Commentario del Codice Civile Scialoja-Branca*, 1959 *passim*; G. CIAN-A. TRABUCCHI, *Commentario breve al Codice Civile*, Padova, 1997, *sub art.* 1277 c.c.

⁽⁸⁾ C.M. BIANCA, *Diritto civile*, vol. 4, *L'obbligazione*, Milano, 1993, 145.

⁽⁹⁾ C.M. BIANCA, *Diritto civile*, vol. 4, *L'obbligazione*, cit., 148. Sostengono, del pari, G. CIAN-A. TRABUCCHI, *Commentario breve al Codice Civile*, cit., *sub art.* 1277 c.c. che «se l'oggetto della prestazione viene quantitativamente determinato in funzione di un multiplo o di una frazione di unità legale monetaria di misura il creditore sopporta il rischio delle variazioni del potere di acquisto del bene al quale si riporta l'unità di misura, e quello delle alterazioni di quest'ultima».

⁽¹⁰⁾ C.M. BIANCA, *Diritto civile*, vol. 4, *L'obbligazione*, cit., 149.

monetarie dovute non è fin dall'origine indicata con un dato numerico, bensì individuata attraverso il riferimento a un parametro costituito dal valore pecuniario di altri beni»⁽¹¹⁾, come ad esempio risulta nel caso della somma di denaro necessaria a risarcire la perdita di certi beni, in relazione alla quale l'ammontare è equivalente al valore effettivo del danno da reintegrare.

Ne deriva che le obbligazioni di valore sono sottratte al rischio della svalutazione, in quanto il loro importo è calcolato in relazione ad un valore economico reale.

Fatta questa premessa, possiamo affermare che il compenso di soccorso riveste natura prevalente di credito pecuniario e rappresenta il corrispettivo di «operazioni di assistenza portate a termine con successo» (art. 12, comma primo, Conv. Londra). Si tratta dunque prevalentemente di una obbligazione di valuta.

Non possiamo, però, dimenticare, come indicato sopra, che nella valutazione globale del compenso ai sensi della Convenzione di Londra 1989 sono inserite voci eterogenee, tra le quali rientra anche il computo delle perdite subite dai soccorritori. Perlomeno per quanto riguarda questa componente, dunque, l'ammontare dovrebbe essere equivalente al valore effettivo del danno da reintegrare ed il soggetto debitore dovrebbe versare una somma che sia di ristoro alla diminuzione patrimoniale sofferta dal soccorritore che ha subito la perdita.

La più recente pronuncia di legittimità che si è occupata di qualificare la natura dell'obbligazione di corrispondere il compenso di soccorso⁽¹²⁾ ha rilevato, con riguardo alla

⁽¹¹⁾ G. CIAN-A. TRABUCCHI, *Commentario breve al Codice Civile*, cit., sub art. 1277 c.c.

⁽¹²⁾ Ci si riferisce a Cass. 13 marzo 2020 n. 7149, in *Riv. dir. nav.* 2021, con nota di M.P. RIZZO, *Titolarità e natura dell'obbligazione di corrispondere un compenso di soccorso*, cit., 345 ss. nonché con nota adesiva di G. BERLINGIERI JR, *L'obbligazione di pagamento del compenso di salvataggio nelle Convenzioni di Bruxelles del 1910 e di Londra del 1989*

problematica qui in analisi, che non debba fuorviare «il riferimento contenuto nell'art. 13, lett. f), a “costi sostenuti e perdite subite” (accanto al “tempo impiegato”) “da coloro che hanno prestato assistenza” (così come ai “rischi corsi” di cui alla lett. g), poiché si tratta semplicemente di alcuni dei tanti criteri concorrenti per la quantificazione di un compenso che conserva il suo carattere di remunerazione pecuniaria per un'attività svolta».

Per quanto l'affermazione colga la natura prevalentemente remunerativa del compenso, nondimeno potrebbe essere più conforme al dettato letterale dell'art. 13 della Convenzione ritenere che, ove la componente risarcitoria sia facilmente identificabile nel contesto della cifra globale del compenso di soccorso, al debito di valore sia consentito un ristoro in base al valore effettivo del danno da reintegrare⁽¹³⁾.

Spiega, invece, la Suprema Corte che «Il quadro norma-

e nel diritto italiano, in *Dir. mar.* 2021, 834 ss.

⁽¹³⁾ In modo del tutto conforme all'orientamento secondo cui l'obbligazione risarcitoria, quale che ne sia la fonte giuridica, rappresenta un debito di valore e deve reintegrare per equivalente le perdite subite ai veda Cass. 9 luglio 2014 n. 15604 «L'obbligazione risarcitoria del danno da occupazione appropriativa costituisce debito di valore e deve reintegrare per equivalente, alla data di determinazione del dovuto, le perdite ed i mancati guadagni, conseguendone che, in aggiunta alla rivalutazione, sulla somma liquidata alla data di consumazione dell'illecito, da rivalutare anno per anno fino alla decisione, potranno spettare gli interessi compensativi per il ritardato pagamento di quanto dovuto, sempre che i mancati guadagni siano provati dal creditore»; del pari Cass. 29 agosto 1987 n. 7116, in *Giust. civ. mass.* 1987: «Il risarcimento del danno derivante dalla perdita di cose trasportate deve essere considerato come debito di valore, avendo la funzione di ristabilire l'equilibrio economico turbato dall'inadempimento del vettore e di porre il creditore nella stessa situazione patrimoniale in cui si sarebbe trovato se non si fosse verificato l'inadempimento; ne consegue che il relativo credito si sottrae al principio di cui all'art. 1277 c.c. ed è soggetto a rivalutazione monetaria, con liquidazione degli interessi legali sulla somma rivalutata».

tivo sopra sintetizzato depone, a partire dalla sua chiara impronta lessicale, per la configurazione del “compenso” dovuto nel cd. soccorso obbligatorio quale obbligazione pecuniaria, ai sensi dell’art. 12, comma 1 cit., e quindi credito di valuta (cfr. Cass. Sez. 3, 28/03/2008 n. 8092, in un caso analogo, sia pure antecedente l’entrata in vigore della Convenzione, in cui si fa esplicito riferimento al maggior danno da svalutazione monetaria *ex art. 1224 c.c.*, comma 2), piuttosto che di valore, non aparendo condivisibile l’assimilazione operata dal giudice *a quo* alla ben diversa fattispecie del debito risarcitorio gravante sull’amministratore *ex art. 2393 c.c.* – “sia che derivi da responsabilità per illecito contrattuale, sia che si ricolleggi a responsabilità extracontrattuale, sia che si configuri più genericamente come effetto di responsabilità *ex lege*, e tanto se si tratti di danno emergente come di lucro cessante” – in quanto tale “sensibile al fenomeno della svalutazione monetaria fino al momento della sua liquidazione, ancorché il danno consista nella perdita di una somma di denaro, costituendo questo, in siffatta particolare ipotesi, solo un elemento per la commisurazione dello ammontare dello stesso, privo di incidenza rispetto alla natura del vincolo”» (14).

L’affermazione confuta l’assimilazione del debito per compenso di soccorso, compiuta dal giudice *a quo*, nella distinta fattispecie del debito risarcitorio in capo all’amministratore di S.p.a.

(14) Principio affermato in Cass. 25 maggio 2005 n.11018, in *Giust. civ. Mass.* 2005, 5. In precedenza, lo stesso orientamento è seguito da Cass. 4 aprile 1998 n. 3483 in *Giur. it.* 1999, 328, secondo cui «La responsabilità degli amministratori verso la società, derivando da fatto illecito, determina un debito di valore che deve essere liquidato tenendo conto della svalutazione monetaria intervenuta fino alla data della decisione definitiva. Gli interessi vanno calcolati (ad un tasso stabilito valutando tutte le circostanze obiettive e soggettive del caso) in riferimento ai singoli momenti con riguardo ai quali la somma equivalente del bene, pertanto, si incrementa nominalmente» (Cass. 9 luglio 2014 n. 15604, in *Giust. civ. mass.* 2014).

Si tratta, in effetti, di due fattispecie differenti: la prima è in prevalenza un compenso per un'attività compiuta, sia che la sua fonte sia contrattuale, sia che derivi da un'attività di natura spontanea, o invece per obbligo di legge o di autorità.

L'azione sociale di responsabilità è invece intesa come responsabilità verso la società, fondata sulla colpevolezza, per inadempimento all'obbligo di corretta amministrazione e per violazione ai doveri ad essi imposti dalla legge e dallo statuto (art. 2392 c.c.), cui gli amministratori sono tenuti ad adempiere con la diligenza richiesta dalla natura dell'incarico e dalle specifiche competenze⁽¹⁵⁾. Gli amministratori sono investiti di un potere di amministrazione nell'interesse della società: gli stessi hanno dunque l'obbligo di esercitare la propria funzione nell'interesse della società. La cattiva gestione che comporti un deterioramento dello stato patrimoniale o del conto economico comporta un danno risarcibile ed un conseguente obbligo risarcitorio.

Giustamente, la Corte ritiene che nel caso in analisi si tratti di un obbligo di corrispondere un compenso, quindi di una obbligazione pecuniaria. Sul punto siamo concordi per la componente del compenso di natura retributiva. Ma, come abbiamo sottolineato in precedenza, la valutazione onnicomprensiva del compenso presuppone che al suo interno rientrino componenti risarcitorie, quali quelle espressamente indicate dall'art. 13, lett. f. della Convenzione di Londra. Ove queste siano identificate nel concreto, potrebbe essere corretto considerarle a parte, come debito di valore.

Nella identificazione del compenso di soccorso come credito di valuta la pronuncia indicata segue l'orientamento emerso in una precedente decisione della Suprema Corte, che ha qualificato come credito di valuta il credito dell'av-

⁽¹⁵⁾ Su questo aspetto, in termini generali, si vedano le considerazioni di P.M. SANFILIPPO, *Gli amministratori*, in *Diritto commerciale* (a cura di M. Cian), Torino, 2014, II, 474 ss.; G. PRESTI-M. RESCIGNO, *Corso di diritto commerciale*, Bologna, 2019, II, 486 ss.

vocato per compensi professionali, soggetto al principio nominalistico⁽¹⁶⁾; in precedenza, la stessa aveva valutato come debito di valuta l'obbligazione pecuniaria avente ad oggetto il pagamento di una somma di denaro in valuta estera convertibile in moneta italiana sulla base di un semplice calcolo aritmetico con riferimento al tasso ufficiale di sconto⁽¹⁷⁾.

3. *Natura parziaria o solidale dell'obbligazione di corrispondere il compenso di soccorso* – Maggiormente controversa, nel nostro ordinamento, è la natura parziaria o invece solidale, dell'obbligazione di corrispondere un compenso di soccorso nell'ipotesi in cui l'attività di assistenza abbia riguardato beni ed interessi di natura eterogenea.

La recente pronuncia di legittimità sopra richiamata ha riaperto i riflettori su tale problematica⁽¹⁸⁾, facendo riemer-

⁽¹⁶⁾ Il riferimento è a Cass. 30 luglio 2019 n. 20547.

⁽¹⁷⁾ Cass. 25 settembre 2015 n.19084, in *Giust. civ. mass.* 2015; più di recente Trib. Pisa 20 marzo 2020 n. 314, in *Guida al dir.* 2020, 28, 98. Significativamente, Cass. 25 settembre 2012 n. 16293 in *Guida al dir.* 2013, 3, 74 ss. ha distinto, sul punto, tra frutti naturali e c.d. frutti civili, prevedendo che «In tema di possesso o di detenzione, l'obbligo di restituzione dei frutti della cosa da parte del possessore o del detentore, in favore del proprietario, indipendentemente dalla buona fede o meno del primo, ha carattere di debito di valore relativamente ai frutti naturali, mentre dà luogo a un debito di valuta, in relazione ai frutti civili, costituenti il corrispettivo del godimento della cosa. Il debito di valuta è governato dal cd. principio nominalistico, quale irrilevanza delle variazioni del potere di acquisto della moneta tra il momento della nascita dell'obbligazione e quello della scadenza. Irrilevanti, nell'ipotesi di un debito di valuta, saranno sia la rivalutazione, sia la svalutazione della moneta. Sicché il debito di valuta non è soggetto a rivalutazione monetaria, ma, ai sensi dell'art. 1224 c.c., il creditore ha diritto agli interessi legali sulla somma dovuta, anche se non prova di aver sofferto alcun danno».

⁽¹⁸⁾ Cass. 13 marzo 2020 n. 7149, cit. *supra* in nota 11. La fattispecie deducibile dalla pronuncia in analisi traeva origine da una attività di assistenza resa nei confronti di una motonave su cui era scoppiato un incendio a bordo, di proprietà della Tirrenia Navigazione s.p.a.

gere distinte posizioni sia in giurisprudenza che in dottrina⁽¹⁹⁾.

Per il giudice di legittimità, che ha deciso nella fattispecie da ultimo menzionata, nel nostro ordinamento non si applica il principio della parziarietà dell'obbligazione *ex art. 13* della Convenzione di Londra, posto che la norma stessa ammette la possibilità per gli Stati aderenti di regolare diversamente la materia, cosa che il nostro ordinamento ha fatto con l'art. 497 c. nav.

in amministrazione straordinaria. L'attività di soccorso era stata resa dai rimorchiatori di cui erano proprietarie e armatrici le società Rimorchiatori Siciliani s.r.l. e Purple Water Towing Ltd., che avevano richiesto il relativo compenso di soccorso per l'attività effettuata. Il Tribunale di Roma aveva successivamente accolto parzialmente, all'esito di c.t.u., l'opposizione allo stato passivo della Tirrenia Navigazione s.p.a. in amministrazione straordinaria, proposta da Purple Water Ltd. quale cessionaria dei crediti di Rimorchiatori Siciliani s.r.l. e Purple Water Towing Ltd., ammettendo al passivo il credito di Euro 979.200,00 (rispetto a quello insinuato di Euro 2.750.000,00) oltre interessi e rivalutazione monetaria, con il privilegio *ex art. 552 c.n.*, n. 4, a titolo di compenso per l'operazione di salvataggio intrapresa. Avverso la suesposta decisione Tirrenia Navigazione s.p.a. in A.S. aveva quindi proposto ricorso per cassazione. La Suprema Corte, chiamata a decidere della natura parziaria o solidale dell'attuazione dell'obbligo di corrispondere un compenso di soccorso, ha statuito che «nel nostro ordinamento non si applica il principio della parziarietà dell'obbligazione *ex art. 13* della Convenzione di Londra, posto che la norma stessa ammette la possibilità per gli Stati aderenti di regolare diversamente la materia, cosa che il nostro ordinamento ha fatto con l'art. 497 c. nav.». Per la Corte, infatti, «In tema di compenso per l'assistenza a una nave in pericolo, l'art. 13, par. 2 della Convenzione internazionale di Londra del 28 aprile 1989 sull'assistenza (ratificata e resa esecutiva in Italia con la L. n. 129 del 12 aprile 1995, in vigore dal 14 luglio 1996) ammette che le legislazioni nazionali degli Stati aderenti mantengano o introducano una regola diversa dalla parziarietà della relativa obbligazione, consentendo che il versamento del compenso, unitariamente determinato ai sensi del par. 1, venga effettuato da una delle parti interessate, con diritto di regresso nei confronti delle altre parti, limitatamente alla rispettiva quota».

⁽¹⁹⁾ Sulle opposte posizioni in dottrina e giurisprudenza ci sia consentito il rinvio alle considerazioni successive, ed ivi ulteriori note.

La Suprema Corte riprende il dettato della norma di diritto convenzionale (secondo il menzionato art. 13, comma secondo, della Convenzione di Londra infatti «*Payment of a reward fixed according to paragraph 1 shall be made by all of the vessel and other property interests in proportion to their respective salvaged values. However, a State Party may in its national law provide that the payment of a reward has to be made by one of these interests, subject to a right of recourse of this interest against the other interests for their respective shares*»), che ammette che le legislazioni nazionali degli Stati aderenti mantengano o introducano una regola diversa dalla parziarietà della relativa obbligazione, consentendo che il versamento del compenso, unitariamente determinato ai sensi del par. 1, venga effettuato da una delle parti interessate, con diritto di regresso nei confronti delle altre parti, limitatamente alla rispettiva quota.

Per il giudice infatti «Nell'ordinamento italiano, il compenso dovuto ai soccorritori per il soccorso all'intera spedizione, unitariamente considerato, integra, ai sensi dell'art. 497 c. nav., una forma di "avaria-spesa", la cui ripartizione nei rapporti interni tra tutti gli interessati alla spedizione avviene secondo il meccanismo della contribuzione alle avarie comuni».

Nei rapporti esterni invece è l'armatore a rispondere come obbligato principale nei confronti dei soccorritori: in via esclusiva, per la componente del compenso correlata al soccorso della nave; in solido con ciascuno dei condebitori aventi diritto al carico, per la componente del compenso a questo correlata, mentre resta esclusa la solidarietà tra i diversi interessati al carico.

L'affermazione riprende il dettato dell'art. 497 c. nav., secondo cui «La spesa per le indennità e per il compenso dovuti alla nave soccorritrice in caso di assistenza o salvataggio di nave o di aeromobile viene ripartita a carico degli interessati alla spedizione soccorsa a norma delle disposizioni sulla contribuzione alle avarie comuni, anche quando l'assistenza non sia stata richiesta dal comandante della

nave o dell'aeromobile in pericolo o sia stata prestata contro il suo rifiuto», norma implicitamente richiamata dall'art. 13 della Convenzione, che, dopo aver previsto che il versamento del compenso di soccorso deve essere effettuato da tutte le parti interessate alla nave e agli altri beni tratti in salvo, in proporzione del rispettivo valore, aggiunge che uno Stato parte della Convenzione può tuttavia prevedere, nella sua legislazione interna, che il versamento del compenso venga effettuato da una sola delle parti interessate, fermo il diritto di regresso nei confronti delle altre parti per la loro rispettiva quota.

La questione giuridica da dirimere riguarda pertanto la natura parziaria o invece solidale dell'attuazione dell'obbligazione relativa al pagamento del compenso di soccorso, ai sensi della normativa interna, individuata nell'art. 497 del codice della navigazione richiamato; ovvero se la stessa configuri un compenso di soccorso a carico *pro quota* di tutte le parti interessate alla spedizione, oppure lo ponga a carico di un solo soggetto, con diritto di rivalsa nei confronti degli altri.

Le obbligazioni pecuniarie nascenti dal soccorso marittimo a carico di più soggetti debitori possono nascere come obbligazioni soggettivamente complesse ⁽²⁰⁾, laddove siano

⁽²⁰⁾ Su cui si veda principalmente A. ANTONINI, *Le obbligazioni pecuniarie nascenti dal soccorso: profili soggettivi e natura giuridica*, in *Dir. trasp.* 1997, 11, 29; ID., *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti*, in *Dig. comm.*, XIII, Torino, 1996, 93 ss., 123, e più in generale l'inquadramento fornito da F.D. BUSNELLI, *L'obbligazione soggettivamente complessa. Profili sistematici*, Milano, 1974; ID., *Obbligazioni soggettivamente complesse*, in *Enc. dir.* XXIX, Milano, 1979, 329. Le obbligazioni soggettivamente complesse nascenti dal soccorso possono avere ad oggetto, nell'ambito della Convenzione di Londra, il compenso comprensivo di risarcimento danni e spese (art. 13, lett. f), oppure il solo rimborso spese o risarcimento danni ove si reputi un'applicazione residua del codice della navigazione (art. 491-493), o anche l'indennità speciale per le sole spese (art. 14.1), eventualmente maggiorata di un compenso ulteriore (art. 14.2). Parimenti unica può

presenti una pluralità di soggetti (condebitori, ma vi può essere anche l'ipotesi di più soggetti concreditori), accomunati da una comunione del debito (o del credito), cui corrisponde dal punto di vista oggettivo la unicità della prestazione (*eadem res debita*) e la unicità della fonte di obbligazione (*eadem causa obligandi*).

Le modalità di attuazione dal lato debitorio della obbligazione in parola, ovvero se la stessa debba ricevere attuazione parziaria (ovvero da ciascun debitore per la sua parte) o invece attuazione solidale (da ciascun debitore per l'intero), pongono maggiori incertezze interpretative.

Dottrina e giurisprudenza hanno adottato entrambi gli orientamenti, seppur con differente grado di consenso.

In dottrina, un orientamento maggioritario riconosce la natura parziaria della obbligazione di corrispondere un compenso di soccorso ⁽²¹⁾, salva l'ipotesi di obbligazione

essere la fonte da cui deriva l'obbligazione, rappresentata dal contratto nel soccorso contrattuale o dalla fattispecie legale – atto o attività diretta al soccorso di cose o persone come fonte costitutiva di specifici obblighi – nel soccorso spontaneo o in quello obbligatorio. Per A. ANTONINI, (*Le obbligazioni pecuniarie nascenti dal soccorso: profili soggettivi e natura giuridica*, cit., 36) «l'unità della prestazione dipende dal carattere unitario dell'oggetto della medesima, ossia dalla rilevanza unitaria di questo nei confronti di tutti i soggetti dell'obbligazione; rilevanza unitaria che non è scalfita dalla divisibilità dello stesso e dalla riconnessa eseguibilità della prestazione tramite una pluralità di attività, ad opera o nei riguardi di più soggetti»; l'ammontare del compenso di soccorso è indicato in una cifra unitaria e globale.

⁽²¹⁾ In questo senso S. FERRARINI, *Il soccorso in mare*, cit., 204; A. ANTONINI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti*, in *Dig. comm.*, cit., 124: per l'Autore la natura parziaria delle obbligazioni in esame è desumibile in primo luogo, dalla disciplina sulle avarie comuni, ove è stato possibile «individuare i soggetti passivi dell'obbligazione in tutti gli interessati alla spedizione, anziché nel solo armatore della nave». Inoltre, le disposizioni in materia di privilegi evidenziano che «non è l'intero debito per il compenso di assistenza o salvataggio ad essere assistito dal privilegio separatamente affermato dalla legge sulla nave e sul nolo, sulle merci e sull'aeromobile, ma solo la parte

avente ad oggetto il pagamento dell'indennità speciale che ha come unico debitore l'armatore della nave inquinante⁽²²⁾, o il proprietario della nave secondo una distinta ricostruzione⁽²³⁾, ed è pertanto soggettivamente semplice dal lato debitorio.

Per ciò che concerne in particolare l'attuazione parziaria del debito relativo al compenso di soccorso, il principio

dello stesso costituente il debito (meglio, la quota dell'unico debito) di spettanza del proprietario della nave, dell'aeromobile e delle merci, e dell'avente diritto al nolo». Da ultimo l'Autore sottolinea che lo stesso legislatore internazionale ha affermato la natura parziaria, intesa come regola generale della responsabilità di ciascun interessato in proporzione del valore dei rispettivi beni. Si veda ancora, E. PIOMBINO, *Sull'individuazione dei debitori del compenso di assistenza e salvataggio*, nota a Trib. di Brindisi 14 dicembre 1987, *Impresa F.lli Barretta, Corporazione Piloti del Porto e Gruppo Ormeggiatori del Porto di Brindisi c. Cap. F. Margaritis, Filikos Shipping Corporation e Ente Nazionale per l'Energia Elettrica*, in *Dir. mar.* 1988, 835. Nella fattispecie la pronuncia ha negato la sussistenza di un vincolo di solidarietà tra i titolari dei beni soccorsi, sulla scorta degli articoli 552, n. 4 e 561, n. 3, c. nav. che stabiliscono distinti privilegi speciali sulla nave e sul carico a garanzia per i crediti di assistenza e salvataggio. Poiché, infatti, il soccorritore trova garantito il proprio credito sulle singole cose tratte in salvo, se ne deduce che a tale adempimento siano tenuti i singoli partecipanti alla spedizione; E. PIOMBINO, *Solidarietà tra beni salvati e contribuzione in avaria comune: qualche rilievo critico*, nota a Trib. Genova 14 gennaio 1992, *Gilnavi s.p.a. di Navigazione e Mashala Shipping CO. Ltd. C. Ethiki Hellenic General Insurance Co. S.a.*, in *Dir. mar.* 1993, 127; ID. *Salvataggio e avaria comune nelle Regole di York e Anversa*, in *Dir. mar.*, 1993, 956; ID., *Ancora in tema di solidarietà tra debitori del compenso di salvataggio*, in *Dir. mar.*, 1996, 179. Qui l'Autore sostiene che «il salvataggio si traduce in tanti distinti rapporti obbligatori intercorrenti tra il soccorritore e ciascuno dei proprietari dei beni salvati».

⁽²²⁾ In questo senso si veda A. ANTONINI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti*, in *Dig. comm.*, cit., 122.

⁽²³⁾ Per M.P. RIZZO, *Titolarità e natura dell'obbligazione di corrispondere un compenso di soccorso*, cit., 351, con la locuzione *owner of the vessel* nell'art. 14, par. 1, si identifica chiaramente il proprietario della nave, come risulta dall'esame testuale della norma nonché da ulteriori elementi desumibili dal testo convenzionale.

di ripartizione della obbligazione pecuniaria del compenso di soccorso *ex art. 13 Conv. Londra* fa propria la regola di matrice anglosassone relativa alla ripartizione degli oneri economici del soccorso conosciuta come “*pro rata rule*”, secondo cui nave, carico, nolo, altre proprietà ed ogni interesse soccorso partecipano autonomamente ed in proporzione al proprio valore, alla determinazione del compenso di soccorso (24).

Per l'orientamento prevalente, che sposa la tesi dell'attuazione parziaria dell'obbligazione di corrispondere il compenso di soccorso, è ravvisabile una unica prestazione dovuta, ovvero il «*payment of a reward*», originata da una

(24) *The M. Vatan, Queen's Bench Division (Admiralty Court) [1990] 2 Ll. L. Rep.*, 336 ed in *Dir. mar.* 1991, 149, cit.: «*It is well-established law that the owners of property salvaged are alone chargeable with the salvage reward. The owners of a ship are not liable to pay for the salvaging of the cargo; the owner of the cargo is not liable to pay any part of the ship's proportion of the salvage reward, or, indeed, any part payable by the owners of other parcels of cargo, of which there may be many. This is based upon considerations of public policy. The individual owner of each part of the salvaged property is liable to pay that proportion of the total salvage reward which the value of his property bears to the total value of all the property salvaged*». I fatti che hanno portato alla pronuncia sopra indicata riguardano il salvataggio di una petroliera, avente un valore di \$ 3,600,000, e di una grande parte del carico trasportato il cui valore si aggirava attorno ai \$ 73,357,622. Il soccorso era avvenuto a condizioni (*Lloyd's Open Form* o LOF), cui però era stata aggiunta la clausola secondo cui «*cargo owners are not authorising us to give instructions regarding cargo salvage*»; ciò aveva di fatto compromesso la possibilità per i soccorritori di richiedere, in sede arbitrale, ai proprietari del carico la loro parte di compenso. L'arbitro, cui era stata affidata in prima istanza la determinazione del compenso di soccorso, aveva ritenuto di doversi discostare dalla regola *pro rata* in un'ottica di tutela delle ragioni dei soccorritori, altrimenti troppo penalizzati dalla impossibilità di richiedere una parte corposa del compenso. Di fronte alla Admiralty court la decisione arbitrale era stata, tuttavia, riformata ammettendo che «*the fact that the salvors have not yet recovered a salvage reward from the owners of the cargo cannot be a good reason for ordering the owners of the ship to pay \$ 500,000 more than their pro rata share of the proper reward for the services rendered*».

medesima *causa obligandi* (art. 12, comma primo: *salva-ge operations which have had a useful result give right to a reward*), in capo a più debitori, portatori di distinti interessi nel soccorso, individuabili come «*all of the vessel and other property interests in proportion to their respective salvaged values*» (art. 13, comma secondo).

In giurisprudenza risulta, invece, consolidato l'orientamento che riconosce l'attuazione solidale dell'obbligazione in parola ⁽²⁵⁾: per il giudice di legittimità, che è tornato sull'argomento anche in una distinta e successiva pronuncia ⁽²⁶⁾, «il soccorso prestato alla spedizione marittima rientra

⁽²⁵⁾ La giurisprudenza di legittimità più risalente (Cass. 20 ottobre 1953 n. 3458 in *Dir. mar.* 1954, 425 ss. con nota di F. BERLINGIERI SR, *Sul debitore del compenso di assistenza e salvataggio*) ravvisa nell'armatore il soggetto obbligato a corrispondere il compenso e l'indennità per l'assistenza ed il salvataggio, salva rivalsa nei confronti del proprietario dei beni salvati. Si veda poi la successiva Cass. 5 agosto 1987 n. 6715, in *Dir. mar.* 1988, 1120: «il soggetto passivo del soccorso si identifica nell'armatore, salvo rivalsa nei confronti del proprietario del bene di cui sia stata evitata la perdita, per ottenere da lui un proporzionale contributo al compenso, si tratti del proprietario della nave in quanto soggetto diverso dall'armatore, o del proprietario del carico», con nota critica di E. VINCENZINI, per il quale il compenso di soccorso nasce già ripartito tra i soggetti passivi, salvo diversa pattuizione che stabilisca il contrario, e che ponga in capo all'armatore l'intera obbligazione. Della stessa opinione S. FERRARINI, *Profilo dell'assistenza e del salvataggio nel codice della navigazione*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.* 1952, 659, 669. In senso conforme alla menzionata pronuncia App. Roma 31 marzo 1951, in *Foro it.* 1951, I, 1084 con nota adesiva di G. PESCATORE. Nello scritto *Profilo dell'assistenza e del salvataggio nel codice della navigazione*, cit., 671, quest'ultimo Autore affronta il problema del riferimento compiuto dall'art. 497 c. nav. alla disciplina delle avarie comuni. L'articolo in esame contiene, infatti, il termine "riparto", e fa riferimento alla regolamentazione delle avarie comuni, circostanza da cui dedurre che il debitore principale del compenso sia individuato in un unico soggetto, con conseguente successivo riparto di spesa. Sul punto si veda anche F. BERLINGIERI SR, *Sul debitore del compenso di assistenza e salvataggio*, nota a Cass. 20 ottobre 1953, in *Dir. mar.* 1954, 426, 437.

⁽²⁶⁾ Cass. 9 settembre 1996 n. 8167, in *Dir. mar.* 1997, 434 ss. con nota

nell'ambito degli atti e fatti che, riguardando la spedizione,

di C. PERRELLA, dal titolo *La Cassazione conferma il proprio orientamento in materia di solidarietà tra beni salvati: una decisione accurata, ma che non convince*. L'Autore riporta le argomentazioni poste a base della decisione riportata. Tra queste, analiticamente elencate, indica che: «a) il tenore letterale dell'articolo 497 cod. nav. laddove prevede che «la spesa per le indennità e per il compenso dovuti alla nave soccorritrice in caso di assistenza o di salvataggio di nave o di aeromobile viene ripartita a carico degli interessati alla spedizione soccorsa a norma delle disposizioni sull'avaria comune anche quando l'assistenza non sia stata richiesta dal comandante della nave in pericolo o sia stata prestata contro il suo rifiuto», circostanza che induce a ritenere che la spesa non sia «nel suo contenuto obbligatorio originariamente frazionata, ma tale divenga in un momento successivo dopo l'esborso in sede di ripartizione». b) la norma ora richiamata inoltre sancisce la piena equiparazione della remunerazione dovuta ai soccorritori alla avaria-spesa, senza distinzione tra soccorso spontaneo o obbligatorio contrattuale o non contrattuale. c) l'armatore può qualificarsi come "obbligato principale" in funzione della sua funzione istituzionale di soggetto organizzatore della spedizione marittima, che in quanto tale risponde delle obbligazioni nascenti dal soccorso prestato alla spedizione intesa come comunione di interessi e rischi. d) la teoria della solidarietà non viene inoltre smentita dalla previsione nel nostro ordinamento di due distinti privilegi sulla nave sul carico in favore del soccorritore ed a garanzia del credito per l'indennità e compensi di assistenza e salvataggio posto che è ammissibile nel nostro ordinamento una "dissociazione tra la titolarità passiva del debito sostanziale e la titolarità del diritto sul bene dedotto in garanzia" (...) e) la sussistenza di una solidarietà passiva limitatamente agli obblighi gravanti sugli aventi diritto al carico si rivela infine rispondente alla funzione di rafforzare il credito del soccorritore il che rileva in particolare per le ipotesi in cui siano numerosi gli aventi diritto al carico». Di contrario avviso è l'Autore indicato: soprattutto per ciò che concerne il riferimento letterale al concetto di ripartizione suggerito dall'espressione «la spesa viene ripartita» come relativa ad una divisione tra i beneficiari conseguente al materiale esborso delle somme e che presuppone che detta spesa non sia originariamente frazionata, si può argomentare dal riferimento ad analogo termine «ripartire» contenuto nell'art. 496 cod. nav., anch'esso relativo alla ripartizione del compenso tra i componenti dell'equipaggio per l'ipotesi che la nave soccorritrice non sia armata ed equipaggiata allo scopo di prestare soccorso. Di contrario avviso è Trib. Brindisi 8 Aprile 1991, *Impresa F.lli Barretta c. Sergio Aloisio, Bibolini*

impegnano la responsabilità dell'armatore in base all'art. 274 cod. nav. e pertanto l'armatore può essere escusso direttamente e immediatamente per l'intero ammontare della remunerazione relativa al soccorso alla nave e al carico, mentre la responsabilità di ciascuno degli aventi diritto al carico resta limitata al pagamento della remunerazione relativa al soccorso di cui hanno fruito le cose di rispettiva pertinenza e non si estende alla remunerazione spettante per il soccorso della nave».

Tale solidarietà è riscontrabile solo in riferimento alla posizione dell'armatore della nave per gli obblighi gravanti sugli aventi diritto al carico, mentre questi ultimi sono tenuti al compenso relativo al soccorso dei propri beni salvati, senza alcun vincolo di solidarietà tra loro. L'ultima delle menzionate pronunce di legittimità ribadisce poi che l'obbligazione ha fonte unitaria, così come unica è la finalità di soccorso della spedizione in pericolo, così come la prestazione di corrispondere il compenso nasce unica in capo all'armatore quale obbligato principale, e poi si fraziona quando l'esborso è stato sostenuto. La tesi poggia sulla presunzione che l'interesse prevalente sia quello dell'armatore, che rischia il nolo, e non tiene in dovuta considerazione l'interesse del proprietario della nave, che invece rischia

società di navigazione S.p.a. e Ente Nazionale per l'Energia Elettrica - ENEL, in *Dir. mar.* 1993, 1066, con nota di E. VINCENZINI, *Noterelle sparse in tema di assistenza e salvataggio*. Sostengono la tesi della insussistenza dei vincoli di solidarietà tra gli interessati sulla nave e sul carico, per cui ciascun interessato è responsabile solo in proporzione del valore dei rispettivi beni anche Queen's Bench Division (Admiralty Court) 11 e 12 dicembre 1989, in *Dir. mar.* 1990, 149 con nota adesiva di E. PIOMBINO, *Solidarietà tra debitori del compenso di assistenza e salvataggio: orientamenti giurisprudenziali e soluzioni adottate dalla pratica (L.O.F. 1990)*, in *Dir. mar.* 1991, 149; App. Lecce 12 gennaio 1995, cit., 175, con nota di E. PIOMBINO, *Ancora in tema di solidarietà tra debitori del compenso di salvataggio*. Tra gli autori che hanno sostenuto la tesi della solidarietà rileva in particolare G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, Milano, 1994, 763 ss.

quest'ultima o quello degli interessati al carico (27).

Sotto il profilo del legittimato passivo un ulteriore problema è rappresentato dalla concreta individuazione nel nostro ordinamento del soggetto obbligato al pagamento del compenso ove proprietario ed armatore non coincidano. Per un primo orientamento è l'armatore il soggetto maggiormente esposto al rischio riconnesso con l'esercizio della nave, identificandosi la sua posizione con quella di titolare dell'impresa e quindi di organizzatore dei fattori di produzione (28). In particolare, nel contratto di soccorso l'armatore tutela il proprio interesse in rischio, ma, dopo aver corrisposto il compenso di soccorso può agire in rivalsa nei confronti del proprietario della nave o dell'aeromobile per la quota di vantaggio conseguita da quest'ultimo con il salvataggio del bene.

Altra dottrina ritiene, invece, che sia il proprietario il soggetto maggiormente interessato alla conservazione della nave, mentre l'armatore concorre nel debito per la parte relativa al nolo per lui in rischio (29).

(27) M.P. RIZZO, (*Titolarietà e natura dell'obbligazione di corrispondere un compenso di soccorso*, cit., 356) ritiene che sia preferibile adottare il criterio per cui ognuno risponde in proporzione del proprio interesse in rischio. In precedenza, si era espresso nei medesimi termini F. BERLINGIERI SR, *Sul debitore del compenso di assistenza e salvataggio*, in *Dir. mar.* 1954, 433.

(28) Sul punto si vedano, in particolare, G. PESCATORE, *Requisizione di nave e compenso di assistenza e salvataggio*, in *Foro it.* 1951, 1084; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., III, 752. Quest'ultimo Autore sostiene che ricade sull'armatore l'obbligo di stipulare un'idonea forma di assicurazione della nave per assicurare il rischio della sua conservazione, cosicché l'interesse prevalente è quello dell'armatore stesso, obbligato a restituire la nave al termine.

(29) G. BERLINGIERI SR, *Salvataggio e assistenza marittima in acque interne e aerea*, in *Dir. mar.* 1967, 317, 359; M.P. RIZZO, *La nuova disciplina*, cit., 118; ID., *Titolarietà e natura dell'obbligazione di corrispondere un compenso di soccorso*, nota a Cass. 13 marzo 2020, n. 7149, cit., 351; A. ANTONINI, *Le obbligazioni pecuniarie*, cit., 29, ma per l'Autore l'armatore è comunque debitore della *special compensation*. Nell'ipotesi di soccorso

L'orientamento da ultimo esposto considera i risvolti economici dell'operazione di soccorso compiuta, in relazione ai quali si evidenzia un interesse dell'armatore, interessato al valore in rischio rappresentato dal nolo, non sempre prevalente sugli altri interessi oggetto di soccorso, in una realtà dei traffici marittimi in cui il valore del carico può rivelarsi spesso superiore a quello della nave ⁽³⁰⁾, mentre si reputa che il valore della nave in rischio per il proprietario sia spesso superiore a quello del nolo in rischio per l'armatore ⁽³¹⁾, così come l'armatore è spesso poco disponibile a

a nave che minacci un danno all'ambiente debitore per l'indennità speciale risulta, infatti, essere l'armatore della nave soccorsa (l'art. 14.1 utilizza la locuzione *owner of that vessel*). In tal caso la Convenzione apporta una parziale deroga al principio di cui all'art. 13.2 secondo cui l'obbligo di corrispondere il compenso di soccorso ricade su tutti i soggetti interessati al soccorso, ponendo a carico del solo armatore della nave l'obbligo di corrispondere una somma nei confronti di chi ha condotto operazioni di soccorso relativamente ad una nave che ha minacciato di produrre un danno ambientale ancorché la minaccia sia derivata dal carico inquinante (*a vessel which by itself or its cargo threatened damage to the environment*).

⁽³⁰⁾ A. ANTONINI, *Le obbligazioni pecuniarie nascenti dal soccorso: profili soggettivi e natura giuridica*, cit., 31. Si vedano sul punto anche le riflessioni di C. PERRELLA, nota a Cass. 9 settembre 1996 n. 8167, cit., 437. Per quest'ultimo Autore non sono più rispondenti alla realtà dei traffici le decisioni che affermano che l'obbligo dell'armatore di corrispondere per l'intero la remunerazione siano giustificate dalla presunzione che il suo sia l'interesse maggiormente rilevante tra quelli in rischio, mentre altre sentenze affermano la rispondenza esclusiva dell'armatore sul presupposto che questi sarebbe direttamente vincolato dalla convenzione stipulata dal comandante in virtù dei poteri di rappresentanza a questi attribuiti dalla legge *ex art. 295*, secondo comma, cod. nav. oppure in ragione del fatto che la sua responsabilità per le obbligazioni contratte dal comandante risulta *ex art. 274* cod. nav. Al contrario, per l'Autore sussistono nel nostro ordinamento dati normativi che portano ad escludere un vincolo solidale tra i beni salvati con riguardo al compenso spettante al soccorritore.

⁽³¹⁾ F. BERLINGIERI SR, *Sul debitore del compenso di assistenza e salvataggio*, in *Dir. mar.* 1954, 433. L'Autore non ritiene che sia

farsi carico di impegni anche per la quota del compenso eccedente quella gravante sulla nave ⁽³²⁾.

Per quest'ultimo orientamento, peraltro, al dettato poco chiaro del termine inglese «*owner of the vessel*», contenuto nel testo convenzionale, che viene riferito al soggetto interessato alla nave in rischio, ma che in altri casi è impiegato anche per indicare l'armatore, corrisponde una univocità del riferimento del testo ufficiale in lingua francese della convenzione al «*propriétaire du navire*», inteso appunto come proprietario della nave e non come «*armateur*» o armatore ⁽³³⁾.

4. *In particolare, sulla equiparazione del compenso dovuto ai soccorritori alla avaria-spesa* – La più recente pronuncia richiamata sul tema *de quo* affronta anche il problema della assimilazione del compenso dovuto ai soccorritori ad un atto di avaria spesa ⁽³⁴⁾, che nei rapporti interni viene ripar-

opportuno adottare il criterio della prevalenza dell'interesse nella individuazione del soggetto debitore del compenso di soccorso sotto il profilo giuridico, mentre reputa valido il criterio che vede ciascuno obbligato in proporzione del proprio interesse in rischio.

⁽³²⁾ E. PIOMBINO, *Sull'individuazione dei debitori del compenso di assistenza e salvataggio*, nota a Trib. Brindisi 14 dicembre 1987, cit., 837.

⁽³³⁾ M.P. RIZZO, *Titolarità e natura dell'obbligazione di corrispondere un compenso di soccorso*, cit., 353.

⁽³⁴⁾ Al riguardo, occorre precisare che per dottrina consolidata (A. LEFEBVRE D'OVIDIO, *Contribuzione in avaria comune delle spese di riparazione della nave*, in *Dir. nav.* 1940, I, 78. Sul tema si vedano, in termini generali, anche le considerazioni di A. ANTONINI, *L'obbligazione contributiva nelle avarie comuni*, Padova, 1983; L. TULLIO, *La contribuzione alle avarie comuni*, Padova, 1984; Id., *Avarie comuni*, *Enc. giur.* IV/1991; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, 1994, III, 228 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2019, 647 ss.; C. SEVERONI, *Le regole di York e Anversa sulle avarie comuni*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, III, 2010, 185 ss.), le avarie comuni si distinguono in avarie-danni ed avarie-spese, rappresentate, queste ultime dalle spese sostenute per evitare un sinistro, che non sono

tita tra tutti gli interessati alla spedizione soccorsa secondo il meccanismo di contribuzione alle avarie comuni ⁽³⁵⁾. L'accostamento presuppone il riferimento ad una disciplina basata sulla ripartizione proporzionale dei costi di un sacrificio comune tra tutti i partecipanti alla spedizione, al fine di scongiurare il pericolo di un pregiudizio per la sicurezza della stessa. Sono pertanto ammessi in avaria comune le spese e i danni che siano conseguenza diretta di un provvedimento ragionevolmente preso dal comandante della nave per la salvezza della spedizione stessa.

La riconduzione del compenso di soccorso nella disciplina sulle avarie comuni è giustificata, ad avviso della Corte nella pronuncia menzionata, dalla circostanza che l'art. 497 c. nav. «regolamenta specificamente la (sola) "incidenza"

in nesso di causalità necessaria con il sinistro, ma rappresentano un onere per diminuire il danno (E. VOLLI, *Assistenza e salvataggio*, cit., 240). Per quest'ultimo Autore, «le spese per il pagamento delle indennità ed il compenso di assistenza e salvataggio costituiscono invece esse stesse un *sinistro-spesa*, un danno, cui il debitore non può sottrarsi e si è perciò che non possono essere riguardate come avarie (spese) comuni. Nella prassi marittima esse sono sempre tenute distinte da quelle incontrate per evitare o diminuire un sinistro». Per S. FERRARINI, *Il soccorso in mare*, cit., 207, l'art. 497 c. nav. non qualifica le spese ed il compenso di soccorso come spesa di avaria comune, piuttosto dichiara che per la loro ripartizione si osservano le regole di liquidazione seguite per le avarie comuni. Rappresentano invece delle avarie comuni i sacrifici di cose della spedizione assistita effettuati al fine del salvamento della spedizione stessa, come nel caso di «danni per l'estinzione dell'incendio, sforzi di macchina e danni allo scafo per il disincaglio, getto per alleggerire la nave o danni conseguenti ad operazioni di allibo, spese nel porto di rifugio dove la nave ha condotta al termine del soccorso». Sull'argomento G. BERLINGIERI JR (*L'obbligazione di pagamento del compenso di salvataggio nelle Convenzioni di Bruxelles del 1910 e di Londra del 1989 e nel diritto italiano*, in *Dir. mar.* 2021, 834 ss.) riporta il commento all'art. 302 c. nav., effettuato dal Ministro Guardasigilli al Re, in cui il salvataggio è inserito tra le «avarie spese» ed è classificato tra le spese di avarie comuni.

⁽³⁵⁾ Ci si riferisce nuovamente a Cass. 13 marzo 2020 n. 7149, cit., *supra*, nota 11.

della “spesa” (evidentemente già sostenuta) per il relativo compenso, dettando i criteri per la sua “ripartizione” a carico di tutti gli interessati alla “spedizione soccorsa” (unitariamente considerata), mediante rinvio alla disciplina sulla “contribuzione” alle avarie comuni (artt. 469 ss. c. nav.), applicata – in via estensiva – anche al caso in cui il comandante della nave non abbia richiesto l’assistenza, o addirittura questa sia stata prestata contro il suo rifiuto», occupandosi nello specifico dei criteri di ripartizione dell’obbligazione relativa tra i soggetti interessati alla spedizione soccorsa.

La tesi qui esposta poggia sull’assunto che l’art. 497 c. nav. disciplini l’incidenza della spesa già sostenuta per il compenso di soccorso.

La norma prevede, in realtà, che la spesa per le indennità e per il compenso *dovuti* alla nave soccorritrice, e quindi non ancora pagati, viene ripartita a carico degli interessati alla spedizione soccorsa *a norma* delle disposizioni sulla contribuzione alle avarie comuni, senza alcuna pretesa di assimilazione integrale ma effettuando un rinvio alla disciplina sulle avarie comuni quanto ai criteri di ripartizione.

Il riferimento alla disciplina delle avarie comuni pone la necessità di premettere qualche considerazione sulle fonti e sulla natura dell’istituto. La disciplina richiamata sulle avarie comuni ha ricevuto regolamentazione sia in ambito internazionale, ad opera delle regole di York e Anversa ⁽³⁶⁾,

⁽³⁶⁾ Le regole di York e Anversa sono state elaborate in congressi privati di esperti di settore e quindi adottate uniformemente nella pratica mediante clausole di richiamo nei contratti di utilizzazione della nave; hanno contribuito a definire una prassi uniforme a livello internazionale nella regolamentazione della materia, secondo un modello costantemente accettato dagli armatori e dai liquidatori di avarie ed aggiornato in base alle varie esigenze emerse nella pratica. Si basano sul principio della equa ripartizione dei danni e delle spese subite a causa di un atto ragionevolmente posto in essere per salvare la comune spedizione marittima. L’atto di avaria consiste in un danno o una spesa, ragionevolmente ed intenzionalmente posto in essere al fine di provvedere alla sicurezza della spedizione. Sull’argomento ci sia

sia nell'ordinamento interno, agli artt. 469 ss. c. nav.

In particolare, la regola VI di York ed Anversa, ed. 2016, relativa alla *salvage remuneration*, dispone oggi, dopo alterne vicende che ne hanno modificato integralmente il dettato normativo, che le spese sostenute dalle parti della comune spedizione per il soccorso siano ammesse in avaria comune ad alcune condizioni: «*Expenditure incurred by the parties to the common maritime adventure in the nature of salvage, whether under contract or otherwise, shall be allowed in general average provided that the salvage operations were carried out for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure and subject to the provisions of paragraphs (b), (c) and (d)*» (lett. a) ⁽³⁷⁾.

consentito il rinvio a C. SEVERONI, *Le regole di York e Anversa sulle avarie comuni*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, cit., 187 ss. ed ivi citazioni ulteriori.

⁽³⁷⁾ Precisano le *CMI Guidelines relating to General Average* del 6 maggio 2016, che «*The wording of Rule VI paragraph (b) is new to the York Antwerp Rules 2016. It arises from concerns that, if the ship and cargo have already paid salvage separately (for example under Lloyd's Open Form) based on salvaged values (at termination of the salvors' services), allowing salvage as general average and re-apportioning it over contributory values (at destination) may give rise to additional cost and delays, while making no significant difference to the proportion payable by each party. A variety of measures to meet these concerns have been considered, ranging from complete exclusion of salvage to using a fixed percentage mechanism. Such measures were found, during extensive CMI discussions to produce inequitable results or were impossible to apply across the range of cases encountered in practice*». In precedenza, il compenso di soccorso era stato escluso dalla contribuzione in avarie comuni, poiché si riteneva che il compenso nascesse già ripartito disgiuntamente a carico degli interessati ai beni salvati, ai sensi dell'art. 13, n. 2 della Convenzione di Londra (così ad esempio riportano A. LEFEBVRE D'OIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 654). Sul soccorso come avaria comune si vedano anche G. BERLINGIERI, *Soccorso ed avaria comune*, in *Studi per S. Scaduto*, I, Padova, 1970, 105 ss; S. FERRARINI, *Il salvataggio come avaria comune*, in *Trasp.* 12/1977, 3; E. PIOMBINO, *Salvataggio e avaria comune nelle Regole di York e Anversa*, in *Dir. mar.* 1993, 944; C. SEVERONI, *La nuova regola VI di York e Anversa*, edizione

Il paragrafo b), in particolare, prevede ulteriori condizioni e dispone che «*Notwithstanding (a) above, where the parties to the common maritime adventure have separate contractual or legal liability to salvors, salvage shall only be allowed should any of the following arise: (i) there is a subsequent accident or other circumstances resulting in loss or damage to property during the voyage that results in significant differences between salvaged and contributory values, (ii) there are significant general average sacrifices, (iii) salvaged values are manifestly incorrect and there is a significantly incorrect apportionment of salvage expenses, (iv) any of the parties to the salvage has paid a significant proportion of salvage due from another party, (v) a significant proportion of the parties have satisfied the salvage claim on substantially different terms, no regard being had to interest, currency correction or legal costs of either the salvor or the contributing interest*». Per il par. c), inoltre, le spese di soccorso indicate nel par. a) devono includere qualsiasi compenso di salvataggio in cui l'abilità e gli sforzi dei soccorritori nel prevenire o ridurre al minimo i danni all'ambiente, di cui all'articolo 13 paragrafo 1 (b) della Convenzione internazionale *Salvage* 1989, siano stati presi in considerazione; ma il par. d) dispone che la *special compensation* dovuta al soccorritore dall'armatore ai sensi dell'articolo 14 della Convenzione internazionale sul salvataggio del 1989 nella misura specificata nel paragrafo 4 di tale articolo o in base a qualsiasi altra disposizione simile nella sostanza (come la clausola SCOPIC) non è ammessa in avaria generale e non deve essere considerata una spesa di salvataggio di cui al paragrafo (a) di questa regola.

L'insieme delle eccezioni individuate dai paragrafi menzionati condiziona dunque la generale ammissione in contribuzione alle avarie comuni ed è di tale rilevanza da porre un generale temperamento all'ammissione in avaria comune delle spese sostenute per la comune spedizione. Al contrario,

1994, in *Studi per Fanara*, II, Milano, 2008, 351.

ad esempio, la generale ammissione in avaria comune, disposta dalla versione del 1974 delle stesse Regole, era sottoposta all'unico limite che le operazioni di soccorso fossero state effettuate con lo scopo di preservare dal pericolo le proprietà coinvolte nella comune avventura marittima ⁽³⁸⁾.

⁽³⁸⁾ L'edizione del 1974 delle Regole di York e Anversa aveva previsto, alla regola VI, una generale ammissione del compenso di soccorso in avaria comune, con l'intento di superare le difficoltà incontrate nella pratica dai liquidatori e di conferire una maggiore certezza giuridica nella definizione dei rapporti tra soccorso ed avaria comune: «*Expenditure incurred by the parties to the adventure on account of salvage, whether under contract or otherwise, shall be allowed in general average to the extent that the salvage operations were undertaken for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure*». Nella edizione del 1994, successiva alla Convenzione di Londra del 1989 sul soccorso, questa previsione era stata rafforzata prevedendo tra le spese ammesse in contribuzione qualsiasi compenso di salvataggio in cui siano stati considerati l'abilità e gli sforzi dei soccorritori nel prevenire o ridurre al minimo i danni all'ambiente come indicato nell'articolo 13 paragrafo 1 (b) della Convenzione internazionale sul salvataggio: «(a) *Expenditure incurred by the parties to the adventure in the nature of salvage, whether under contract or otherwise, shall be allowed in general average provided that the salvage operations were carried out for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure. Expenditure allowed in general average shall include any salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimising damage to the environment such as is referred to in Article 13 paragraph 1(b) of the International convention on Salvage, 1989 have been taken into account. (b) Special compensation payable to a salvor by the shipowner under Article 14 of the said Convention to the extent specified in paragraph 4 of that Article or under any other provision similar in substance shall not be allowed in general average*». Con l'introduzione nell'ordinamento giuridico internazionale della Convenzione di Londra si era, infatti, ritenuto di dover armonizzare la disciplina ivi prevista in materia di avarie comuni con la nuova regolamentazione del soccorso, prevedendo espressamente che potessero essere dedotte in avaria anche le spese sostenute, ai sensi dell'art. 13.1 (b), al fine di prevenire o limitare il danno all'ambiente, e che, di conseguenza, tutti gli interessi coinvolti nella comune spedizione partecipassero pro quota alle spese così individuate. La menzionata inclusione non era immune da critiche:

La regola è stata più volte modificata nel corso del tempo fino alla disposizione attuale che dovrebbe contribuire ad

ci si chiedeva ad esempio se fosse corretto rendere partecipe alle spese di avaria comune il proprietario di una parte del carico che in nessun modo aveva contribuito all'inquinamento, definito pertanto "*la cargaison innocente*" ovvero il carico innocente, da R. PARENTHOU, *La Convention internationale du 28 avril 1989 sur l'assistance et ses incidences sur l'avarie commune*, in *D.M.F.* 1990, 459. Il maggior compenso per soccorso ambientale concerneva, in tale ipotesi, la sola responsabilità dell'armatore della nave inquinante per i danni arrecati all'ambiente, mentre non aveva niente a che vedere con il pericolo corso da altri beni della spedizione marittima. Al contrario, il paragrafo b) della Regola VI (ed. 1994) escludeva dalla partecipazione alle avarie comuni l'indennità speciale *ex art. 14*, ingenerando le critiche di quest'ultimo Autore che riteneva che la stessa avesse la medesima natura di quella prevista dall'art. 13.1 (b), ma ricevesse un trattamento differente. Un altro Autore (G. BRICE, *Maritime Law of Salvage*, III ed. cit., 36) sottolineava come non fosse semplice individuare tra tutte le spese sostenute ai sensi dell'art. 13 quelle relative alla prevenzione dei danni. Nella edizione 2004 delle Regole di York ed Anversa si era ritenuto, quindi, di modificare la regola VI per escludere il compenso di soccorso dalla ammissione in avaria comune: «(a) *Salvage payments, including interest thereon and legal fees associated with such payments, shall lie where they fall and shall not be allowed in General Average, save only that if one party to the salvage shall have paid all or any of the proportion of salvage (including interest and legal fees) due from another party (calculated on the basis of salvaged values and not General Average contributory values), the unpaid contribution to salvage due from that other party shall be credited in the adjustment to the party that has paid it, and debited to the party on whose behalf the payment was made. (b) Salvage payments referred to in paragraph (a) above shall include any salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimising damage to the environment such as is referred to in Art. 13 paragraph 1(b) of the International Convention on Salvage 1989 have been taken into account*». Le ragioni di questa esclusione riguardano la tradizione giuridica, che in passato aveva diviso la Gran Bretagna rispetto a tutti gli altri paesi nei quali il soccorso era trattato come una ipotesi di avaria comune; al contrario, i liquidatori britannici avevano tenuto distinti i due istituti. Su questo argomento si vedano J. DONALDSON-C.T. ELLIS-D.J. WILSON, *Lowndes and Rudolf, The Law of General Average and the York-Antwerp Rules*, Londra, 1990, XI ed., 256 ss.

eliminare alcuni ritardi ed iniquità.

Con una nuova formulazione, dunque, le spese sostenute dalle parti per il soccorso, sia contrattualmente che di altro tipo, sono ammesse in avaria generale purché le operazioni di salvataggio siano state effettuate allo scopo di preservare dal pericolo i beni interessati dalla comune avventura marittima e nei limiti descritti dalla menzionata regola⁽³⁹⁾. L'ammissione delle spese sostenute per il soccorso in avaria comune, regola ripristinata dall'edizione 2016 delle regole di York e Anversa, ha avuto luogo per ragioni eminentemente pratiche, senza che ciò comporti una integrale equiparazione dei due istituti.

Il succedersi delle differenti versioni della regola VI, fino al dettato attuale, consente, inoltre, di comprendere come l'ammissione o meno delle spese per il soccorso nelle avarie comuni dipenda da un calcolo di maggiore equità che si può ottenere in un caso o nell'altro, secondo valutazioni che sono cambiate nel corso del tempo e che comunque testimoniano della non completa identificazione tra i due istituti.

La dottrina ha, infatti, prevalentemente negato che il compenso di soccorso rappresenti di per sé un debito di

⁽³⁹⁾ Aggiunge C. PERRELLA, nota a Cass. 9 settembre 1996 n. 8167, *cit.*, 440, che vi sono alcune difficoltà ad avallare il richiamo dell'articolo 497 cod. nav. alla disciplina dell'avaria comune sotto il profilo dell'individuazione del soggetto tenuto al pagamento del compenso dovuto al soccorritore. In effetti è difficile ricomprendere nello schema dell'avaria comune indicata dagli articoli 469 e seguenti cod. nav. alcune fattispecie di soccorso in cui manca il requisito del «provvedimento ragionevolmente preso dal comandante per la salvezza della spedizione», come ad esempio avviene nell'ipotesi del soccorso di nave abbandonata dal proprio equipaggio effettuato per iniziativa del soccorritore stesso, o del soccorso condotto nonostante il rifiuto espresso del comandante della nave in pericolo. È preferibile ritenere che il riferimento all'avaria comune contenuto nel codice della navigazione richiami esclusivamente i meccanismi di ripartizione *ex artt.* 475 ss. senza provvedere alla individuazione dei soggetti tenuti in via principale al pagamento del compenso di soccorso.

avaria, poiché si ravvisano nell'atto di avaria le caratteristiche dell'atto volontario del singolo, in particolare, nel nostro ordinamento, del comandante della nave (art. 469 c. nav.), volto alla comune salvezza della spedizione, mentre il soccorso può essere contrattuale, qualificandosi come atto di avaria, ma può essere anche spontaneo, ed in questo caso manca il requisito della volontarietà dell'atto d'avaria, che per la regola A deve essere *intentional*.

Inoltre, se l'atto di avaria nasce come sacrificio del singolo per la comune salvezza della spedizione, dovendo per ragioni di equità essere ripartito tra tutti i partecipanti, nel soccorso, per la teoria che nega l'unità del debito tra i soccorritori e la solidarietà delle relative obbligazioni, il debito nasce ripartito fin dall'origine, salva l'ipotesi residuale dell'armatore che si obblighi per l'intero debito ⁽⁴⁰⁾.

⁽⁴⁰⁾ Come riportato nel testo, la dottrina in più occasioni ha negato che distinte ipotesi di soccorso, come ad esempio il soccorso spontaneo, possano rappresentare atti di avaria comune (S. FERRARINI, *Il soccorso in mare*, cit., 206; E. PIOMBINO, *Salvataggio e avaria comune nelle Regole di York e Anversa*, in *Dir. mar.* 1993, 944 ss.), ravvisandosi nell'atto di avaria le caratteristiche dell'atto volontario del singolo, ovvero del comandante secondo il nostro ordinamento, come indicato da L. TULLIO, *La contribuzione alle avarie comuni*, Padova, 1984, 115, secondo cui nel codice della navigazione il soccorso non richiesto non rappresenta una ipotesi di avaria comune, non in base alla assenza del requisito della intenzionalità, ma perché secondo il codice della navigazione l'atto di avaria deve essere posto in essere dal comandante della nave. Nel sistema delle Regole di York e Anversa invece è ravvisabile un atto di avaria intenzionale anche in ipotesi di soccorso non richiesto, integrandosi in specie nella deliberazione intenzionale del soccorritore di prestare soccorso, teso alla comune salvezza della spedizione, mentre il soccorso può essere contrattuale, ed in tale ipotesi riassume in sé gli elementi dell'atto di avaria (anche se, rileva S. FERRARINI (*Il soccorso in mare*, cit., 206), nel caso che il comandante della nave stipuli un LOF il debito nasce già ripartito e non vi è solidarietà per cui manca il danno da ammettere in contribuzione), ma può essere anche spontaneo (nel qual caso manca il requisito della volontarietà dell'atto d'avaria, che per le Regole deve addirittura essere *intentional*: Regola A). Tuttavia, anche ad ammettere la riconduzione del soccorso spontaneo tra gli

5. *Conclusioni* – Il richiamo effettuato dall'art. 497 c. nav. all'avaria comune regola, dunque, il momento attuativo nei rapporti interni tra interessati alla salvezza della spedizione, imponendo il principio per cui ogni soggetto interessato contribuisce alle spese in ragione dei beni per lui in rischio, in un'ottica di attuazione parziaria della relativa obbligazione.

La più recente pronuncia di legittimità che si è espressa sulla materia *de qua* ⁽⁴¹⁾ si è soffermata ad analizzare la centralità del ruolo dell'armatore nella spedizione marittima, rispetto alla quale questi figura come "soggetto organizzatore", mentre "il comandante è il capo" ⁽⁴²⁾. In ragione di ciò si

atti di avaria comune, viene negata l'assimilabilità dello stesso tra gli atti di avaria se l'attività di soccorso spontaneo è stata condotta nei confronti di una nave abbandonata dall'equipaggio in cui la comune avventura marittima deve ritenersi conclusa, ovvero nonostante il rifiuto ragionevole del comandante, nel qual caso mancherebbe la ragionevolezza richiesta dalla Regola A: in questo senso si è espresso E. PIOMBINO, *Salvataggio e avaria comune nelle Regole di York e Anversa*, cit., 955, che si basa sull'opinione di S. FERRARINI, *Il salvataggio come avaria comune, (la Regola VI di York e Anversa 1974)*, in *Trasp.*, 1997, XII, 5. Per J. DONALDSON-C.T. ELLIS-D.J. WILSON, *Lowndes and Rudolf, The Law of General Average and the York-Antwerp Rules*, Londra, 1990, XI ed., 258, il caso di soccorso ad una nave abbandonata dall'equipaggio non era ricondotto nella prassi statunitense o inglese tra le ipotesi di avarie comuni prima dell'introduzione della Regola VI (ed. 1974) poiché i rappresentanti della nave e del carico non potevano dirsi in grado di porre in essere un sacrificio «intenzionale» ai sensi della Regola A.

⁽⁴¹⁾ Cass. 13 marzo 2020 n. 7149, *cit. supra*, nota 11.

⁽⁴²⁾ Anche per Cass. 9 settembre 1996 n. 8167, *cit.*, 452, aderente all'orientamento in esame, non è impropria «la qualificazione dell'armatore in funzione della sua posizione istituzionale, come "obbligato principale" nel senso che l'armatore, soltanto, può essere escusso, direttamente e immediatamente, per l'intero ammontare della remunerazione relativa al soccorso alla nave e al carico (con la conseguenza che, in virtù del privilegio speciale, la nave costituisca oggetto di garanzia per l'intero), mentre la responsabilità di ciascuno degli aventi diritto al carico (o dell'unico avente diritto al carico come nel caso in esame) resta limitata al pagamento della remunerazione

richiama la responsabilità dell'armatore, ai sensi dell'art. 274 c. nav. «“dei fatti dell'equipaggio e delle obbligazioni contratte dal comandante della nave, per quanto riguarda la nave e la spedizione” (laddove il suo esonero da responsabilità, ai sensi del comma 2, per “l'adempimento da parte del comandante degli obblighi di assistenza e salvataggio previsti dagli artt. 489, 490, e degli altri obblighi che la legge impone al comandante quale capo della spedizione” riguarda il caso speculare in cui il capo della spedizione sia il soccorritore, non già il destinatario del soccorso)»⁽⁴³⁾. La tesi qui propugnata, della centralità del ruolo dell'armatore e della nave nel contesto della spedizione non convince, però, una parte della dottrina, che rileva come la concessione della legittimazione a stipulare il contratto di soccorso all'armatore solo in nome proprio ed al comandante solo in nome e per conto dell'armatore da lui rappresentato porta a concludere che l'armatore possa agire in modo del tutto autonomo nella convenzione di soccorso, potendosi così disinteressare della sorte degli altri beni in rischio⁽⁴⁴⁾. Peraltro, è il comandante della spedizione ad assumere l'obbligo di garantire la sicurezza della spedizione in pericolo, in quanto capo della spedizione e non come rappresentante dell'armatore⁽⁴⁵⁾.

La ricostruzione sopra adottata dell'obbligazione di

relativa al soccorso di cui hanno fruito le cose di rispettiva pertinenza e non si estende alla remunerazione spettante per il soccorso alla nave».

⁽⁴³⁾ In Cass. 9 settembre 1996 n. 8167, cit., 452, conforme all'orientamento deducibile nella ultima pronuncia di legittimità, si legge che «fermo restando che l'armatore non è l'unico responsabile perché tutti i beni, fruendo del soccorso, tutti i loro titolari sono soggetti passivi dell'obbligazione avente ad oggetto la remunerazione del soccorso stesso, deve riconoscersi che il soccorso prestato alla spedizione, unitamente considerata nel significato di cui sopra, rientra nell'ambito degli atti e fatti che, riguardando la spedizione, impegnano la responsabilità dell'armatore in base all'articolo 274 cod. nav.».

⁽⁴⁴⁾ C. PERRELLA, nota a Cass. 9 settembre 1996 n. 8167, cit., 442.

⁽⁴⁵⁾ M.P. RIZZO, *Titolarità e natura dell'obbligazione di corrispondere un compenso di soccorso*, cit., 358.

corrispondere un compenso di soccorso come obbligazione soggettivamente complessa ad attuazione parziaria, cui riteniamo di aderire, può essere, invero, individuata nello stesso art. 497 c. nav., che considera un compenso *dovuto*, e quindi un debito generato da una medesima fattispecie, ma ripartito tra i diversi interessati ai beni soccorsi ⁽⁴⁶⁾, secondo un meccanismo, individuato dall'art. 497 c. nav. "a norma", cioè impiegando il sistema di costituzione della massa debitoria desumibile dalla contribuzione alle avarie comuni, ma senza esserne totalmente assimilato.

Invero, la norma considera un'unica spesa per l'indennità ed i compensi che sorge come debito ripartito tra i soggetti interessati ai beni soccorsi, secondo il meccanismo fornito dall'art. 1314 c.c. per le obbligazioni parziarie.

Non convince, invece, la tesi che individua nell'armatore l'obbligato principale per l'intera obbligazione, e ravvisa un vincolo di solidarietà tra questi e gli altri interessati al carico limitatamente alla quota ad essi spettante; si rammenta che il sistema codicistico nel suo complesso scoraggia questa ricostruzione, e nega la sussistenza di un vincolo di solidarietà tra i titolari dei beni soccorsi, riprendendo il

⁽⁴⁶⁾ Al contrario, G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., III, 778, parte dal comune presupposto che «l'obbligazione relativa al compenso di salvataggio dovuto da tutti i compartecipi ad una spedizione marittima (...), dal momento che tutti questi soggetti sono astretti, s'è detto, dall'assoggettamento ad una comunione di interessi e di rischi (la c.d. *maritime common adventure* degli anglo-sassoni) integra, a nostro avviso, una comunione di debito, cioè un'obbligazione collettiva, caratterizzata peraltro da particolari connotati sotto il profilo della sua costituzione e nella sua attuazione cioè nel suo adempimento»; giunge, però, poi, alla conclusione che «una (primaria) modalità di adempimento fa capo ad uno di tali soggetti, istituzionalmente qualificato per essere il titolare dell'esercizio della nave, il quale è tenuto, per legge, (salvo diversa risultanza del titolo, se trattasi di soccorso *ex contractu*) a soddisfare l'intero debito. Ma poiché egli, così facendo, pur adempiendo ad una obbligazione personale, apporta un concreto beneficio a tutti gli altri comunisti, ecco che la legge gli accorda un diritto di rivalsa».

dettato degli articoli 552, n. 4 e 561, n. 3, c. nav. che stabiliscono distinti privilegi speciali sulla nave e sul carico a garanzia per i crediti di assistenza e salvataggio. Poiché, infatti, il soccorritore trova garantito il proprio credito sulle singole cose tratte in salvo, è ragionevole dedurne che a tale adempimento siano tenuti secondo un'ottica di parziarietà i singoli partecipanti alla spedizione ⁽⁴⁷⁾.

D'altro canto, la realtà delle spedizioni marittime mostra la presenza di numerosi interessi, di natura e valore eterogenei, rispetto ai quali risulta preferibile adottare il criterio per cui ognuno risponde in proporzione del proprio interesse in rischio, non sussistendo una comunione degli interessi esposti o la prevalenza di un interesse considerato principale, elementi alla base del principio di presunzione di solidarietà passiva che informa il nostro sistema dal lato dell'attuazione dell'obbligazione soggettivamente complessa. Di distinti interessi parla la stessa Convenzione di Londra che li pone in capo alla pluralità di debitori, portatori appunto di distinti interessi nel soccorso, individuabili come «*all of the vessel and other property interests in proportion to their respective salvaged values*» (art. 13, comma secondo) ⁽⁴⁸⁾.

⁽⁴⁷⁾ Secondo A. ANTONINI, *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti*, in *Dig. comm.*, cit., 124 «È evidente che non è l'intero debito per il compenso di assistenza e salvataggio ad essere assistito dal privilegio separatamente affermato dalla legge sulla nave e sul nolo (art. 552, n. 4, c. nav.), sulle merci (artt. 561, n. 3 e 1024, n. 3 c. nav.) e sull'aeromobile (art. 1023, n. 4, c. nav.), ma solo la parte dello stesso costituente il debito (meglio, la quota dell'unico debito) di spettanza del proprietario della nave, dell'aeromobile e delle merci e dell'avente diritto al nolo. Le suddette disposizioni introducenti i privilegi speciali confermano il legame fra bene e compenso e la riconnessa esclusione della solidarietà debitoria».

⁽⁴⁸⁾ Come indicato da F.D. BUSNELLI, *L'obbligazione soggettivamente complessa: profili sistematici*, cit., 124, anche in caso di obbligazione soggettivamente complessa non si può escludere che il legame tra interessi reciproci dei singoli sia rintracciabile unicamente sul piano economico, mentre la contitolarità del debito può essere letta sotto il profilo della facoltà di agire, come una scomposizione della relativa

Lo schema delle obbligazioni soggettivamente complesse presuppone, infatti, una corretta indagine sia sulla natura della prestazione che sul modo di attuazione del rapporto obbligatorio scaturente.

La divisibilità della prestazione risulta dall'art. 1314 c.c., che espressamente considera l'ipotesi in cui «più sono i debitori (...) di una prestazione divisibile e la obbligazione non è solidale»; in tal caso, non sussistendo vincolo di solidarietà, «ciascuno (...) dei debitori non è tenuto a pagare il debito che per la sua parte». Sul punto si è detto che l'articolo menzionato incrocia piani distinti, ovvero il profilo della natura della prestazione, che può essere divisibile o indivisibile, ed il piano dell'attuazione che può essere solidale, ma anche parziaria o congiunta ⁽⁴⁹⁾. Tra le prestazioni per natura divisibili vi è naturalmente l'obbligazione di prestare una somma di denaro, quale è quella individuata dall'art. 497 c. nav.

Per ciò che concerne invece l'attuazione dell'obbligo di corrispondere il compenso di soccorso, occorre distinguere, per ciò che riguarda la presente riflessione, l'attuazione parziaria, in cui ciascuno non è tenuto a pagare il debito che per la sua parte (art. 1314 c.c.), dall'attuazione solidale, in cui ciascuno dei debitori può essere costretto all'adempimento dell'intera prestazione. La solidarietà passiva, al contrario della solidarietà attiva, opera automaticamente come attuazione del rapporto obbligatorio tra più condebitori, ma solo «se dalla legge o dal titolo non risulta diversamente» (art. 1294 c.c.), in un'ottica di rafforzamento del principio di comunione degli interessi da cui «più debitori obbligati per un sol debito sono intimamente legati» ⁽⁵⁰⁾. La solidarietà passiva opera, dunque,

facoltà di agire in una serie di «iniziative» apparentemente autonome, affidate ai singoli contitolari (190).

⁽⁴⁹⁾ L. BIGLIAZZI GERI-U. BRECCIA-F.D. BUSNELLI-U. NATOLI, *Diritto civile*, 3, *Obbligazioni e contratti*, Torino, 1991, 47 ss.

⁽⁵⁰⁾ Rel. Cod. civ., n. 597.

segnatamente, nel settore della comunanza degli interessi tra condebitori, oppure dove vi siano più obbligazioni assunte nell'interesse esclusivo di uno dei debitori ed una obbligazione sia accessoria in funzione di garanzia rispetto all'obbligazione principale.

La legge può, però, disporre diversamente, come nella fattispecie qui in analisi, ove non si riscontrino né una comunione degli interessi esposti né la prevalenza di un interesse, considerato principale, rispetto agli altri che sono posti a garanzia ⁽⁵¹⁾. A voler considerare i risvolti economici dell'operazione di soccorso compiuta, si evidenzia un interesse dell'armatore che non sembra prevalere sugli altri interessi oggetto di soccorso (proprietario della nave, titolari del carico), in una realtà dei traffici marittimi in cui il valore del carico può rivelarsi spesso superiore a quello della nave, mentre si reputa che il valore della nave in rischio per il proprietario sia spesso superiore a quello del nolo in rischio per l'armatore, così come si è detto che l'armatore è spesso poco disponibile a farsi carico di impegni anche per la quota del compenso eccedente quella gravante sulla nave in un'ottica di comunione di interessi.

Il tenore dell'art. 497 c. nav., che parla di spesa per indennità e compenso *dovuti* (che quindi sorgono come debito unitario scaturente dalla medesima fattispecie) e *ripartiti* tra i soggetti interessati alla spedizione soccorsa, sembra, dunque, alludere ad una obbligazione soggettivamente complessa ad attuazione parziaria.

Ricorre, infatti, *l'eadem res debita*, rappresentata dall'u-

⁽⁵¹⁾ Tra le caratteristiche delle obbligazioni soggettivamente complesse riportate da F.D. BUSNELLI, *L'obbligazione soggettivamente complessa: profili sistematici*, cit., 195, vi è il carattere dell'elasticità dello schema, «in grado di accogliere, senza alterazioni di struttura, quelle che potrebbero apparire come vere e proprie facoltà spettanti ad ognuno dei contitolari; anche se poi, mancando di un'autonomia sufficiente – sotto il profilo dell'interesse – per essere caratterizzate come diritti soggettivi, esse debbano riconoscersi piuttosto quali semplici forme di esercitabilità della facoltà (e quindi del diritto) comune».

nica prestazione dovuta (e non ancora pagata), generata da una fonte unica (*eadem causa obligandi*), ovvero il soccorso reso nei confronti dei beni in pericolo, riferita ad una pluralità di debitori che partecipa alla formazione della massa debitoria e contribuisce alla sopportazione dei danni e delle spese in ragione del valore dei beni in rischio (art. 469 c. nav.), ovvero secondo un'ottica di parziarietà, derogando espressamente al principio di presunzione di solidarietà passiva sopra richiamato.

SAGGI

DANIELE CASCIANO

LA RESPONSABILITÀ EXTRACONTRATTUALE
DERIVANTE DAL BLOCCO DELLA NAVIGAZIONE
O DELLE ATTIVITÀ PORTUALI

Recent events have shown the extent of the potentially severe implications that the blockage of navigation or, as the case may be, of port activities may cause. This is particularly true within the context of global economy which is fully interconnected, so that an event taking place in a specific geographic area is capable of producing prejudicial consequences for economic operators located in markets which may be very distant from where the event itself has occurred. An enlightening example of this is what happened in March 2021 with the grounding of the m/v Ever Given in the Suez Canal. Whenever the blockage is attributable to the culpable conduct of a wrongdoer with whom the damaged party does not have a contractual relationship, the right of the latter to obtain redress turns on the possibility of establishing a liability in tort of the former. The article analyses such a topic in order to assess how it can be framed and solved under Italian law. In particular, the identification of the different tortious liability regimes which could be triggered is addressed, taking into account the burden of proof lying respectively with the wrongdoer and with the damaged party, on one hand, under the general rule set out at art. 2043 c.c. and, on the other, according to the special liability regimes laid down at art. 2050 and 2051 c.c. Due consideration is also given to the issue related to the scope of the damages which could be recovered in tort, with particular regard to the problem posed by the so-called pure economic losses and the role played, under Italian law, by art. 1223 c.c. in selecting and filtering the claims.

SOMMARIO: 1. Premessa. – 2. Inquadramento generale: rapporto tra responsabilità contrattuale ed extracontrattuale. – 3. Danno materiale e pregiudizio solo economico. – 4. Individuazione dei soggetti lesi tutelabili in via aquiliana. – 5. La tutela aquiliana in caso di blocco della navigazione o del porto: legge applicabile e giurisdizione. – 6. Regime della responsabilità extracontrattuale applicabile alla fattispecie. – 7. Perimetro del danno risarcibile. – 8. Conclusioni.

1. Premessa – Gli eventi succedutisi nel corso degli ultimi anni hanno portato al centro dell'attenzione degli operatori, e quindi anche del dibattito giuridico, il tema delle conseguenze correlate al blocco temporaneo della navigazione o delle attività portuali, con particolare riferimento ai profili relativi all'individuazione delle eventuali responsabilità, rilevanti sul piano risarcitorio, riferite alle condotte, attive od omissive, che vi abbiano dato causa, nonché alla definizione del perimetro del danno risarcibile.

Per gravità delle sequele economiche che ne sono derivate, quello dell'incaglio della m/n *Ever Given* ⁽¹⁾ è certamente il caso più emblematico di un sinistro, occorso in tempi recenti a una singola nave, che abbia determinato l'interruzione generalizzata, ancorché temporanea, della navigazione. Esso non è, peraltro, il solo: a fronte del significativo miglioramento che è stato portato alla sicurezza della navigazione grazie allo sviluppo delle tecnologie informatiche applicate al campo della ingegneristica navale, l'incremento dei traffici unitamente all'aumento delle dimensioni delle

⁽¹⁾ Il 23 marzo 2021, la m/n *Ever Given*, una portacontainer di classe Golden battente bandiera panamense, spinta da forti venti laterali che soffiavano fino a 40 nodi, si è intraversata mentre percorreva in direzione nord il Canale di Suez, andandosi a incagliare con la prua su un argine del canale stesso. Per circa una settimana, la navigabilità del Canale è stata interamente preclusa. Solo il 29 marzo 2021, la nave è stata disincagliata, grazie all'intervento di una draga e tredici rimorchiatori, che la hanno raddrizzata, consentendole di proseguire la propria navigazione fino al Grande Lago Amaro, ove è stata poi posta sotto sequestro su iniziativa della Suez Canal Authority.

navi hanno, infatti, finito per comportare un incremento dei fattori di rischio per la verifica di sinistri potenzialmente idonei a causare blocchi della navigazione stessa, specie in zone caratterizzate dalla presenza di vie navigabili ad alto traffico, quali ambiti portuali, canali, stretti, ecc. ⁽²⁾.

Peraltro, oltre ad eventi riferibili alla nave, anche circostanze imputabili alla parte di terra possono determinare l'impedimento temporaneo ovvero il ritardo nello svolgimento delle attività di trasporto: è questo, ad esempio, il caso dell'interruzione delle attività portuali causate talvolta da condotte illecite di terzi, quali scioperi selvaggi o manifestazioni non autorizzate, come avvenuto nell'ambito del porto di Trieste nell'ottobre 2021, nel quadro delle proteste contro l'introduzione dell'obbligo del cosiddetto *Green Pass* in attuazione delle misure per la prevenzione del contagio da COVID-19 ⁽³⁾.

⁽²⁾ In alcuni casi, il periodo di interruzione della navigazione è risultato più circoscritto, ovvero il blocco non si è verificato. Ad esempio, il 31 agosto 2021, la petroliera *Affinity V*, battente bandiera di Singapore, partita dal Portogallo e destinata in Arabia Saudita, si è anch'essa incagliata lungo il canale di Suez: tuttavia, la circostanza per cui l'incidente è avvenuto in una zona più ampia del Canale rispetto al luogo di incaglio della *Ever Given* (ancorché non distante da esso) e, soprattutto, le dimensioni significativamente inferiori della *Affinity V* (pari a 252 metri di lunghezza per 45 metri di larghezza, a fronte dei 400 metri per 59 metri della *Ever Given*) hanno agevolato le operazioni di disincaglio, consentendo di limitare il blocco della navigazione solo a poche ore.

⁽³⁾ Nel mese di ottobre 2021, il Coordinamento dei Lavoratori Portuali di Trieste (CLPT) ha promosso uno sciopero, dichiarato illegittimo dalla Commissione di garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali, come protesta contro l'introduzione del certificato vaccinale (*Green Pass*) per i lavoratori. L'obiettivo era quello di paralizzare le attività dello scalo giuliano al fine di ottenere dal Governo l'eliminazione del suddetto obbligo o quantomeno di prorogarne l'entrata in vigore. Lo sciopero, iniziato il 15 ottobre e protrattosi nei giorni seguenti, pur non avendo determinato un blocco totale delle attività del porto, ha causato rallentamenti e ritardi nell'espletamento delle stesse.

L'interruzione della navigazione o il blocco dello svolgimento delle attività portuali hanno riflessi potenzialmente pregiudizievoli per una molteplicità di soggetti, anche diversi da chi è creditore rispettivamente delle prestazioni di trasporto eseguite dalla nave o di quelle erogate nel porto, ossia di coloro che hanno diritto a fruire di tali servizi sulla base di un rapporto contrattuale. Questa osservazione sollecita una riflessione in merito alla tutelabilità, sul piano risarcitorio, delle posizioni di tali soggetti terzi, e quindi, correlativamente, alla responsabilità civile verso i medesimi di coloro che abbiano determinato, o concorso a determinare, il blocco della navigazione o delle attività portuali stesse.

Il presente articolo si propone di esaminare tale tematica, alla luce dei principi e delle regole che definiscono la disciplina delle responsabilità aquiliana nel nostro ordinamento.

2. *Inquadramento generale: rapporto tra responsabilità contrattuale ed extracontrattuale* – La trattazione del tema richiede di formulare alcune considerazioni preliminari di carattere generale, necessarie per il corretto inquadramento degli istituti che vengono in rilievo.

La prima di esse attiene al rapporto tra responsabilità contrattuale e responsabilità extracontrattuale.

Al riguardo, si può osservare che una stessa condotta, la quale integri un inadempimento nel rapporto tra debitore e creditore della prestazione contrattuale, può spiegare i propri effetti pregiudizievoli anche *esternamente*, nei confronti di soggetti terzi che non sono parte del contratto, assumendo una connotazione pluri-offensiva fondata su titoli diversi, ossia, appunto, contrattuale nei riguardi del creditore ed extracontrattuale verso i terzi ⁽⁴⁾.

⁽⁴⁾ Si tratta dell'ipotesi del cosiddetto «*concorso improprio*», che in dottrina viene contrapposto al «*concorso proprio*», il quale si determina allorquando una stessa condotta dà luogo ad azioni fondate su titoli diversi nei riguardi dello stesso soggetto. Sul tema, in generale, si

Può, però, anche accadere che la responsabilità contrattuale e quella extracontrattuale si pongano in termini di alterità l'una rispetto all'altra, ed è, anzi, questa l'ipotesi forse più comune. Sovente, all'origine della mancata esecuzione della prestazione vi è il fatto colpevole del terzo, che, nel quadro del rapporto contrattuale in cui si verifica l'inadempimento, può integrare un fattore di esenzione da responsabilità per il debitore: in particolare, restando sul piano delle categorie generali della responsabilità contrattuale, un'ipotesi di caso fortuito, idoneo a costituire una causa di impossibilità sopravvenuta non imputabile al debitore ai sensi dell'art. 1218 c.c., ovvero, considerando la specifica dimensione della responsabilità vettoriale in ambito marittimo, un pericolo eccettuato ⁽⁵⁾. In questo ordine

segnalano, tra gli altri: A. SACCO, *Colpa contrattuale e aquilana: concorso o incompatibilità*, in *Mon. trib.* 1926, 801; A. DE CUPIS, *Il problema del cumulo della responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Ann. dir. comp.* 1963, 255; C. ROSSELLO, *Concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Nuova giur. comm. civ.* 1985, 317; G. MONATERI, *Cumulo di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale (Analisi comparata di un problema)*, Padova, 1989; C. CASTRONOVO, *Le due specie della responsabilità civile e il problema del concorso*, in *Eur. dir. priv.* 2004, 69; D. FRENDI, *Il concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, Padova, 2013; G. ANZANI, *Il concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Resp. civ. e prev.* 2018, 278. Con più specifico riferimento al diritto della navigazione e dei trasporti, si vedano M. LOPEZ DE GONZALO, *Il concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale nelle Hague-Visby Rules e nelle altre convenzioni di diritto uniforme dei trasporti*, in *Dir. mar.* 1986, 6; D. MALTESE, *Limitazione del debito e concorso fra azione contrattuale ed extracontrattuale*, in *Trasp.* 1993, 3; G. SILINGARDI, *Concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Il contratto di trasporto* (a cura di G. Silingardi), Milano, 1997; A. FLAMINI, *Osservazioni critiche sulla responsabilità contrattuale ed extracontrattuale del vettore*, in *Dir. trasp.* 2002, 813; A. ANTONINI, *Il concorso di responsabilità in materia di trasporti*, in *Resp. civ. e prev.* 2008, 5; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, III ed., Milano 2015, 284 ss.

⁽⁵⁾ Nel sistema dei pericoli eccettuati cosiddetti «tipici» delineato dalle Regole dell'Aia/Aia-Visby all'art. IV.2, costituiscono, ad esempio,

di ipotesi, mentre il debitore della prestazione contrattuale non risponde della mancata esecuzione della prestazione, il terzo, che con la propria condotta illecita abbia causato l'inadempimento, potrebbe essere responsabilizzato in via extracontrattuale dal creditore rimasto insoddisfatto.

È proprio questa la considerazione che ha portato, nell'evoluzione giurisprudenziale e dogmatica, al superamento della concezione del diritto di credito come diritto relativo, costretto e limitato nel quadro del rapporto creditore-debitore, per approdare al riconoscimento della sua

ipotesi tipizzate di esimenti della responsabilità contrattuale del vettore che sono, ovvero potrebbero risultare in concreto, riconducibili a condotte illecite di terzi, quelle di cui alla lett. *a* (atti o colpe del comandante, dei marinai, del pilota o dei preposti del vettore nella navigazione o nell'amministrazione della nave; cosiddetta «colpa nautica»), *b* (incendio non provocato da fatto o colpa del vettore), *f* (fatto di nemici pubblici), *j* (scioperi, serrate, arresti o impedimenti frapporti al lavoro, per qualsiasi causa, in modo parziale o totale), *k* (rivolte o sommosse civili). Analoghe ipotesi sono ricavabili anche, nel quadro della disciplina domestica, dall'elencazione contenuta all'art. 422, comma 2, c. nav., nel quale peraltro, come noto, gli eventi indicati non assumono la valenza di cause esonerative della responsabilità, ma piuttosto quella di fattori che determinano l'inversione dell'onere della prova in merito alla sussistenza della colpa del vettore, nel senso che, qualora il vettore fornisca la prova della derivazione del danno da uno di tali eventi, l'avente diritto, per potere affermare la responsabilità del vettore, deve dimostrare che la causa della perdita, delle avarie o del ritardo è stata determinata da colpa del vettore stesso o da colpa commerciale dei suoi ausiliari. Sul tema del sistema della responsabilità del vettore marittimo e sulla incidenza dei pericoli eccettuati quali fattori esonerativi della stessa, si vedano, tra gli altri, G. RIGHETTI, *La responsabilità del vettore marittimo nel sistema dei pericoli eccettuati*, Padova, 1970; S.M. CARBONE, *Eventi esonerativi della responsabilità del vettore marittimo*, in *Dir. mar.* 1987, 755; F. BERLINGIERI, *Sulla interpretazione delle convenzioni internazionali e sull'esonero per danni da incendio*, in *Dir. mar.* 1987, 363; L. TULLIO, *Responsabilità del vettore nel trasporto marittimo di cose*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), II, Milano, 2008, 155; F. BERLINGIERI, *Analisi comparata delle Regole dell'Aja-Visby e delle Regole di Rotterdam*, Convegno AIDIMCCIA Genova-A.L.C.E., Genova 19-20 ottobre 2009.

tutela aquiliana ⁽⁶⁾. Efficacemente è stato detto al riguardo che «il diritto di credito è relativo quanto all'attuazione, nel senso che la pretesa che costituisce il contenuto del credito può essere fatta valere soltanto nei confronti del debitore. L'inattuazione del rapporto, invece, può essere da imputare al debitore, nel qual caso avremo inadempimento per la responsabilità (contrattuale) che ne consegue, o ad altra causa, come consta dall'art. 1218 c.c. che, disciplinando la responsabilità del debitore, la esclude quando sia dovuta a "impossibilità della prestazione derivante da causa non imputabile"»; laddove tale causa esterna al debitore ben può essere integrata, appunto, dal fatto illecito del terzo ⁽⁷⁾.

3. *Danno materiale e pregiudizio solo economico* – La seconda considerazione preliminare che va fatta è relativa alla tipologia di sinistri e di danni che, nel concreto, si possono

(6) In dottrina si vedano, tra gli altri, F.D. BUSNELLI, *La lesione del credito da parte di terzi*, Milano, 1964, 3; P. TRIMARCHI, *Sulla responsabilità del terzo per pregiudizio al diritto di credito*, in *Riv. dir. civ.* 1983, I, 217; G. VISINTINI, *La tutela aquiliana delle posizioni contrattuali*, in *Contratto e impresa* 1985, 651; G. ALPA-G. FERRANDO, *La lesione del diritto di credito da parte di terzi*, in *Nuova giur. civ. comm.* 1985, 51; D. POLETTI, *Dalla lesione del credito alla responsabilità extracontrattuale da contratto*, in *Contratto e impresa* 1987, 124; F.D. BUSNELLI, *La tutela aquiliana del credito: evoluzione giurisprudenziale e significato attuale*, in *Riv. crit. dir. priv.* 1987, 273; T. MONTECCHIARI, *La lesione del diritto di credito da parte del terzo e la sua tutela aquiliana*, in *Arch. civ.* 1989, 1153. La giurisprudenza sul tema è vasta; si segnalano, tra le altre: Cass., sez. un., 26 gennaio 1971, n. 174, in *Foro it.* 1971, I, 199; Cass. 23 febbraio 1978, n. 909, in *Foro it.* 1978, I, 1699; Cass. 8 novembre 1980, n. 6008; Cass. 30 ottobre 1984, n. 5562, in *Foro it.* 1985, I, 149; Cass. 2 dicembre 1986, n. 7117, in *Foro it.* 1987, I, 436; Cass. 14 luglio 1987, n. 6132, in *Foro it.* 1988, I, 1188; Cass. 22 gennaio 1994, n. 655.

(7) C. CASTRONOVO, *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, relazione tenuta nel quadro dell'incontro di studio organizzato dal Consiglio Superiore della Magistratura sul tema «*Illecito aquiliano e ingiustizia del danno*», Roma 29-30 maggio 2008, pubblicata su www.personaedanno.it.

verificare a carico di soggetti terzi, in relazione al blocco della nave o al blocco del porto.

Talvolta, queste conseguenze pregiudizievoli sono direttamente connesse a un sinistro che, nel suo dispiegarsi, oltre a, e talvolta prima ancora di, causare l'interruzione della navigazione o delle attività portuali, determina un danno materiale a beni dei terzi stessi: si pensi, ad esempio, all'ipotesi di urto tra navi, a quella dell'esplosione della nave in porto, alla collisione della nave stessa con opere morte portuali, o ancora all'evenienza dello sversamento di idrocarburi trasportati o *bunker*.

Altre volte, invece, il danno può essere solo economico, ossia non correlato a un pregiudizio materiale ai beni di cui il soggetto leso sia proprietario, possessore o detentore qualificato.

Il caso del blocco del Canale di Suez, causato dall'incaglio della m/n *Ever Given*, ha chiaramente fatto emergere questa evenienza: infatti, le maggiori perdite economiche sono state patite proprio da soggetti che non hanno subito alcun pregiudizio fisico a beni di loro proprietà.

Nella circostanza, circa 370 navi sono rimaste bloccate in attesa della liberazione del Canale. Alcune hanno dovuto attendere per diversi giorni all'imbocco o all'interno dello stesso, prima che le vie navigabili venissero liberate; altre hanno dovuto cambiare rotta e circumnavigare il continente africano, passando da Capo di Buona Speranza. Ne sono derivati significativi extra-costi, rilevanti quale danno emergente (spese carburanti; potenziali responsabilità derivanti da ritardi e/o inadempimenti contrattuali; ecc.), oltre a ritardi ingenti, che hanno comportato perdite di guadagno o di *chances* economiche, riverberanti come lucro cessante.

Ma, in realtà, l'incaglio della *Ever Given* ha avuto ricadute negative a livello ben più ampio, interessando tutti i soggetti che, nella catena logistica e distributiva, si trovavano a valle dei trasporti marittimi che hanno subito tali ritardi a causa dell'interruzione della navigazione a Suez: basti considerare che la dimensione economica dell'impat-

to del blocco del Canale su scala globale per il commercio internazionale è stata stimata in una contrazione di valore dei traffici di oltre 9,6 miliardi di dollari al giorno ⁽⁸⁾.

4. *Individuazione dei soggetti lesi tutelabili in via aquiliana* – Infine, ulteriore profilo che viene in rilievo in funzione dell'inquadramento generale della tematica in esame – e che risulta direttamente correlato a quanto appena accennato con riguardo alla tipologia dei danni risarcibili – è quello dell'individuazione dei soggetti lesi, i quali, in relazione ai danni da essi patiti, possono ricevere tutela in via extracontrattuale.

Come osservato al precedente paragrafo, il blocco delle navi o dell'attività dei porti può intaccare la posizione di un novero assai vasto e diversificato di soggetti. Ciò è la conseguenza del fatto che l'economia mondiale globalizzata è interamente interconnessa; sicché un evento che si realizza in un determinato ambito geografico è capace di produrre conseguenze pregiudizievoli a carico di molteplici operatori economici, talvolta ubicati in mercati e contesti molto lontani rispetto a quello in cui si è verificato il fatto.

Basti pensare nuovamente al caso del blocco di Suez, ove, come già accennato, i soggetti che hanno patito le conseguenze dell'interruzione della navigabilità del Canale sono stati i più disparati. Ad essere attinti in termini pregiudizievoli dall'incaglio non sono stati, infatti, solamente coloro che avevano interessi *nella* o *sulla* m/n *Ever Given* (i.e. i *time charterer* e i *cargo owners*), ma anche parti terze rispetto alla nave stessa, e in particolare, oltre alla Suez Canal

⁽⁸⁾ La valutazione tiene conto del fatto che il valore del traffico commerciale giornaliero lungo il Canale diretto verso ovest è stimabile in circa 5,1 miliardi di dollari, mentre il traffico diretto verso est assomma a circa 4,5 miliardi di dollari; cfr., al riguardo, quanto riportato sulla nota redazionale *Suez Canal remains blocked despite efforts to refloat grounded Ever Given*, pubblicata su *Lloyd's List* del 24 marzo 2021.

Authority ⁽⁹⁾, i soggetti che avevano interessi riconducibili alle altre navi rimaste bloccate all'interno del Canale, o che comunque non hanno potuto accedervi, per il tempo necessario alla liberazione delle vie navigabili. Il riferimento è, ad esempio, agli armatori e ai *time charterers* che avevano stipulato contratti di utilizzazione di tali navi la cui decorrenza è risultata ritardata, e in alcuni casi impedita, a seguito della cancellazione dei fissati, causata dal ritardo nell'ultimazione del viaggio precedente dovuta al blocco del Canale; ai *time charterers* che hanno visto ritardata l'ultimazione del *last voyage* con conseguente dilazione nella *redelivery* della nave all'*owner*, continuando, perciò, a pagare il nolo a causa del prolungamento della durata del contratto per la sosta della nave stessa; agli armatori che hanno subito la sospensione del pagamento del nolo da parte dei *time charterers* per il tempo dell'attesa, in forza di clausole «*off-hire*»; agli armatori o ai *time charterers* che hanno dovuto sostenere extra-costi di navigazione per la circumnavigazione dell'Africa; ai caricatori o ai destinatari delle merci trasportate su tali navi ritardate o ridirette, che, in alcuni casi, potrebbero essere deperite; ecc. ⁽¹⁰⁾.

Ma, in realtà, il novero dei soggetti che possono risentire di un pregiudizio a causa di eventi consimili a quello di

⁽⁹⁾ Inizialmente SCA aveva quantificato la propria richiesta risarcitoria in USD 916 milioni per danno emergente e lucro cessante, costo delle operazioni di salvataggio e danno all'immagine, richiesta che è stata successivamente ridotta a USD 550 milioni. L'ammontare della transazione che ha consentito di liberare la nave dal sequestro nel luglio 2021 non è noto.

⁽¹⁰⁾ In tali termini e per una compiuta rassegna del novero dei potenziali soggetti lesi, cfr. la relazione di S. ZUNARELLI nell'ambito del webinar *Il caso Ever Given: rischi, responsabilità e risarcimenti Implicazioni per le PMI utenti del trasporto marittimo*, 12 aprile 2021; S. ZUNARELLI, *I rischi della navigazione marittima: responsabilità e profili assicurativi alla luce del caso Ever Given*, in *Sicurezza della navigazione e tutela dell'ambiente nelle Bocche di Bonifacio* (a cura di A. Montesano), Torino, 2022, 263, in particolare a 274.

Suez può andare ulteriormente a valle e risultare ben più ampio: si consideri, sempre in via esemplificativa, la posizione di *owners* o *charterers* di navi non direttamente bloccate nel Canale di Suez, che abbiano sostenuto costi o sofferto perdite economiche derivanti dalle attese dovute alla congestione dei porti cagionata, a propria volta, dal blocco della navigazione nel Canale stesso; ai venditori-caricatori che, nel quadro dei contratti di compravendita (ad esempio, sulla base di condizioni di resa DAP, DPU o DDP), avevano pattuito la consegna delle merci a destinazione entro certi termini, con precisione di penali contrattuali previste in favore degli acquirenti-destinatari in caso di ritardo ⁽¹¹⁾; o ancora a quella dei soggetti che attendevano determinate merci, attrezzature o componenti per utilizzarle nel quadro di un processo produttivo o di un appalto, che è risultato impedito o differito per effetto dei ritardi prodotti dal blocco della navigazione a Suez.

5. La tutela aquiliana in caso di blocco della navigazione o del porto: legge applicabile e giurisdizione – Inquadrati in tali termini i profili che il tema in esame pone su un piano generale, veniamo quindi a considerare le problematiche che si affacciano nello specifico in relazione alle prospettive di tutela, in via extracontrattuale, delle posizioni pregiudicate in caso di interruzione dell'attività di navigazione o delle attività portuali.

Tra esse vengono, in primo luogo, in rilievo quelle relative alla individuazione del foro giurisdizionale competente e della legge applicabile.

Si tratta, a ben vedere, di questioni che, pur ricevendo, in relazione ad alcune fattispecie della materia della navigazione, una declinazione particolare in ragione delle regole

⁽¹¹⁾ S. ZUNARELLI, *ibidem*. Cfr. anche Z. YIZHEN-J. ZHENGXIONG-W. DELING, *Legal Analysis in Maritime Laws Based on Grounding Case of M/V "EVER GIVEN" in Suez Canal*, in *International Journal of Law and Society* 2021, 4(2), 107, 111 ss.

poste dalle convenzioni di diritto internazionale uniforme ovvero da talune previsioni del codice della navigazione, generalmente vengono a essere affrontate e risolte nel quadro delle regole di diritto internazionale privato dell'ordinamento ⁽¹²⁾.

⁽¹²⁾ In particolare, ciascun giudice adito è chiamato a fornire una risposta al quesito inerente alla propria competenza giurisdizionale sulla base delle regole di diritto internazionale privato vigenti nel suo ordinamento domestico; il giudice italiano, che fosse investito di una controversia di questa tipologia, dovrebbe, così, valutarne la sussistenza in capo a sé della giurisdizione alla stregua dei criteri posti dalla l. 218/95, dal reg. (UE) n. 1215/2012, dalla Convenzione di Lugano del 2007 e (ormai solo residualmente) dalla Convenzione di Bruxelles 1968. In particolare, tra i titoli speciali di giurisdizione previsti dal reg. (UE) 1215/2012, due attengono specificamente alla responsabilità extracontrattuale: l'art. 7, n. 3, in forza del quale un'azione risarcitoria o restitutoria nascente da un fatto che integra un reato può essere radicata innanzi al giudice dell'azione penale, se ciò è consentito dalla legge del foro, e, soprattutto, l'art. 7, n. 2, ai sensi del quale, «in materia di illeciti civili dolosi e colposi», è competente il giudice «del luogo in cui l'evento dannoso è avvenuto o può avvenire»; laddove, secondo l'orientamento giurisprudenziale prevalente, per «luogo in cui l'evento dannoso è avvenuto o può avvenire» (*locus damni*) deve intendersi quello in cui si è realizzato il danno-evento, costituente l'ipotesi di danno immediato e diretto, restando tendenzialmente irrilevante la localizzazione dei cosiddetti danni-conseguenza. Sul tema, in giurisprudenza, cfr. *ex multis* Cass., sez. un., ord. 28 aprile 2015 n. 8571; Cass., sez. un., 26 ottobre 2018 n. 27164; Cass., sez. un., 1 febbraio 2019 n. 3165. In dottrina, si vedano, tra gli altri, M. CALLORI, *Giurisdizione in materia di responsabilità extracontrattuale: l'art. 5 n. 3 della convenzione di Bruxelles del 1968 e la questione della localizzazione del forum damni*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.* 1997, 615; M.A. LUPOI, *Conflitti transnazionali di giurisdizioni*, Milano, 2002; A. BRIGGS-P. REES, *Civil jurisdiction and judgments*, IV ed., London, 2005; A. NUYTS-N. WATTÉ (a cura di), *International litigation in Europe and relations with Third States*, Bruxelles, 2005; F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel regolamento (CE) n. 44/2001*, III ed., Padova, 2006; S.M. CARBONE, *Lo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale*, VI ed., Torino, 2009; P. DE CESARI, *Diritto internazionale privato dell'Unione europea*, Torino, 2011; U. MAGNU-S.P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels*

La considerazione di tali aspetti esula dalla presente ana-

I Regulation, II ed., Munich, 2012. Ai fini della determinazione della giurisdizione, va, peraltro, considerata la peculiarità della materia della navigazione, che prevede norme speciali a livello internazionale uniforme nonché a livello interno, le quali possono incidere sulla individuazione della giurisdizione competente. Ne sono un esempio la Convenzione di Bruxelles 10 maggio 1952 in tema di competenza civile in materia di urto tra navi; l'art. 9 della Convenzione di Bruxelles 1969 sull'inquinamento da idrocarburi; l'art. 14 c. nav. relativo alle domande riguardanti l'urto di navi o di aeromobili ovvero assistenza, salvataggio o ricupero in alto mare o in altro luogo o spazio non soggetto alla sovranità di alcuno Stato. Considerazioni analoghe possono essere formulate con riferimento alla legge applicabile. Il reg. (CE) n. 864/2007 (Roma II) delinea un sistema articolato per l'individuazione della legge applicabile, il quale risulta imperniato su una norma generale e ulteriori nove regole speciali. La previsione generale è fissata all'art. 4.1, il quale individua la legge applicabile in quella «del paese in cui il danno si verifica» (*lex loci damni*), mentre non attribuisce rilievo al luogo del fatto generatore del danno: nell'economia della norma è dunque rilevante solo il cosiddetto danno-evento, consistente nella lesione (diretta e iniziale) del bene giuridicamente protetto, mentre risulta irrilevante il cosiddetto danno-conseguenza, riferito alle sequele (indirette e ulteriori) derivanti dal primo, sul piano del pregiudizio, patrimoniale e non, subito dal soggetto leso. Una deroga a tale regola generale è posta dall'art. 4.2, il quale stabilisce che, qualora il presunto responsabile e la parte lesa risiedano abitualmente nello stesso Stato nel momento in cui il danno si verifica, si applica la legge di tale Stato. Il par. 3 dello stesso art. 4 introduce una ulteriore ipotesi di deroga (cosiddetta clausola di salvaguardia) prevedendo che, laddove dal complesso delle circostanze del caso concreto risulti chiaramente che il fatto illecito presenta collegamenti manifestamente più stretti con un paese diverso da quello individuato alla stregua dei precedenti criteri, si applica la legge di tale altro paese (potendo detto «collegamento manifestamente più stretto con un altro paese» fondarsi segnatamente su una relazione preesistente tra le parti, quale un contratto, che presenti uno stretto collegamento con il fatto illecito in questione). Sul tema cfr., tra gli altri, P. FRANZINA, *Il regolamento n. 864/2007/CE sulla legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali*, in *Nuove leggi civ.* 2008, 994 ss.; A. MALATESTA, *Il nuovo diritto internazionale privato in materia di obbligazioni non contrattuali: il regolamento (CE) "Roma II" entra in vigore*, in *Danno e resp.* 2008, 1206; F. MUNARI, *L'entrata in vigore del Regolamento «Roma II» e i suoi effetti sul private antitrust enforcement*,

lisi, ai fini della quale presupporremo che la disciplina applicabile alla fattispecie sia quella domestica e che la richiesta risarcitoria debba essere vagliata dal giudice italiano.

Nel prosieguo di questa trattazione, ci concentreremo, quindi, sui profili sostanziali legati, da un lato, all'individua-

in *Dir. comm. int.* 2008, 281; I. PRETELLI, *Il regime internazionale privatistico della responsabilità contrattuale nel Regolamento CE «Roma II»*, in *Contr. impr. eur.* 2008, 695; A. RUSHWORTH-A. SCOTT, *Roma II: Choice of law dor non-contractual obligation*, in *LMCLQ* 2008, 275; E. SHOEMAN, *Roma II and the substance-procedure dichotomy: crossing the Rubicon*, in *LMCLQ* 2010, 81; C. HONORATI, *Regolamento n. 864/2007 sulla legge applicabile alle obbligazioni non contrattuali*, in *Atti notarili. Diritto comunitario e internazionale* (a cura di F. Preite e A. Gazzanti Pugliese), Torino, 2011, 483. Anche con riferimento al tema della individuazione della legge applicabile, il codice della navigazione (per le ipotesi in cui risulti applicabile, corrispondenti ormai alle sole fattispecie che esulino dall'ambito di operatività della normativa europea), delinea alcuni criteri di collegamento peculiari, quali, ad esempio, quelli posti dall'art. 5 c. nav. relativo alla legge regolatrice degli atti compiuti a bordo di navi e di aeromobili in navigazione (secondi cui «Gli atti ed i fatti compiuti a bordo di una nave o di un aeromobile nel corso della navigazione in luogo o spazio soggetto alla sovranità di uno Stato estero sono regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile in tutti i casi nei quali, secondo le disposizioni sull'applicazione delle leggi in generale dovrebbe applicarsi la legge del luogo dove l'atto è compiuto o il fatto è avvenuto. La disposizione del comma precedente si applica agli atti ed ai fatti compiuti a bordo di una nave o di un aeromobile di nazionalità estera nel corso della navigazione in luogo o spazio soggetto alla sovranità dello Stato italiano, sotto condizione di reciprocità da parte dello Stato al quale la nave o l'aeromobile appartiene»), oppure dall'art. 7 c. nav. (per il quale «La responsabilità della nave o dell'esercente dell'aeromobile per atti o fatti dell'equipaggio è regolata dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile. La stessa legge regola i limiti legali del debito complessivo o della responsabilità dell'armatore o dell'esercente anche per le obbligazioni da loro personalmente assunte»); con riferimento all'operatività del criterio di collegamento di cui all'art. 5 c. nav., cfr. Cass. 15 luglio 1976, n. 2796, in *Giust. civ.* 1976, I, 1782, con nota di M. GRIGOLI, *Sulla esegesi dell'art. 5 cod. nav.*, e in *Dir. mar.* 1976, 680, con nota di G. MAGANZA, *Nave ormeggiata in porto: lex loci e legge di bandiera*, 682.

zione del regime di responsabilità applicabile, e, dall'altro, alla delimitazione del perimetro del danno risarcibile, inquadrando ed esaminando gli stessi alla luce dei principi e delle norme che regolano la responsabilità civile nel nostro ordinamento.

6. Regime della responsabilità extracontrattuale applicabile alla fattispecie – Il primo problema di natura sostanziale che si pone è quello relativo all'individuazione del regime di responsabilità applicabile.

La questione è rilevante soprattutto sul piano della diversa ripartizione dell'onere della prova in relazione, da un lato, ai presupposti per l'affermazione della responsabilità civile del soggetto che con la sua condotta ha determinato il blocco e, dall'altro, a quelli per l'esenzione dalla responsabilità stessa.

A seconda delle circostanze che hanno dato luogo all'interruzione dell'attività di navigazione o dell'attività portuale, è astrattamente concepibile che vengano in rilievo tre diversi regimi di responsabilità aquiliana previsti dal nostro ordinamento: quello fondato sulla regola generale di cui all'art. 2043 c.c.; quello *ex art.* 2050 c.c. per esercizio di attività pericolose; quello delineato dall'art. 2051 c.c. per danno cagionato da cosa in custodia.

L'applicazione dell'art. 2043 c.c. non pone particolari problemi, costituendo, come noto, norma di chiusura, o clausola generale, del sistema della responsabilità civile, che è in sé astrattamente riferibile a ogni fattispecie, ivi compresa quella in esame. Si tratta, peraltro, di un sistema che alloca sul danneggiato un onere probatorio decisamente gravoso, e che quindi, nel concreto, può risultare di difficile operatività, soprattutto per ciò che concerne la prova dell'elemento psicologico soggettivo (dolo o, più comunemente, colpa) dell'autore del fatto illecito. Va, inoltre, osservato che l'art. 2043 c.c. consente di agire in via risarcitoria nei confronti dell'agente – che, nel caso della navigazione marittima, è sovente il comandante o l'equipaggio –, ma non *ex se* dell'armatore, il quale invece, ricorrendone i

presupposti, potrebbe essere attinto in via indiretta, ai sensi dell'art. 274, comma 1, c. nav. ⁽¹³⁾.

Diversa è l'operatività dell'art. 2050 e dell'art. 2051 c.c., in quanto dette norme consentono, ove applicabili, di radicare la responsabilità direttamente in capo all'armatore nella sua qualità di soggetto che ha la gestione nautica della nave, consentendo altresì al danneggiato di prescindere dal gravoso onere probatorio previsto dall'art. 2043 c.c.

L'applicazione di tali previsioni nell'ambito della navigazione marittima è stata generalmente ammessa in giurisprudenza sulla base della considerazione per cui la responsabilità extracontrattuale dell'armatore è regolata, in mancanza di disposizioni del diritto della navigazione, dalle norme generali, tra cui anche gli art. 2050 e 2051 c.c. ⁽¹⁴⁾.

⁽¹³⁾ L'art. 274 c. nav. prevede 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 (comma 1), con la sola eccezione (prevista dal comma 2 del medesimo articolo) riferita all'adempimento da parte del comandante degli obblighi di assistenza e salvataggio di cui agli art. 489 e 490 c. nav., nonché degli altri obblighi imposti dalla legge al comandante in quanto capo della spedizione. Si tratta di una forma di responsabilità indiretta sul modello di quella prevista, nell'ordinamento generale, per i padroni e i committenti dall'art. 2049 c.c., che si applica alla materia della navigazione in luogo di quest'ultima, in ragione del criterio di prevalenza della norma speciale su quella generale; cfr. sul punto App. Roma 20 giugno 1974 in *Dir. mar.* 1974, 554.

⁽¹⁴⁾ Cfr., in tali termini, Cass. 15 luglio 1976 n. 2796 cit., ove viene osservato che «l'art. 274 c. nav., nel disporre che "l'armatore è responsabile dei fatti dell'equipaggio", detta una regola che può considerarsi speciale rispetto all'art. 2049 c.c., ma non ne esaurisce la disciplina della responsabilità cui l'armatore, come soggetto di diritto e come imprenditore, deve pur sempre soggiacere. All'armatore l'art. 274 riferisce, parallelamente e in parziale deroga all'art. 2049 c.c., le conseguenze giuridiche dei fatti (leciti e illeciti) dei suoi preposti (i membri dell'equipaggio), ma nulla prevede in ordine al fatto generatore della responsabilità quale è regolato dalle altre norme del codice civile, fra cui gli art. 2050 e 2051. E poiché non è altrimenti disciplinata, neppure analogicamente dal codice della navigazione, torna applicabile

L'art. 2051 c.c. è così stato segnatamente invocato nel caso in cui il danno promani direttamente dalla cosa in custodia, come potrebbe avvenire, ad esempio, in ragione della peculiare natura delle merci oggetto di caricazione a bordo della nave ⁽¹⁵⁾.

la normativa del codice civile, giusta i disposto del citato art. 1 c. nav.». Sull'applicabilità degli art. 2050 e 2051 cod. civ., non esclusa dall'art. 274 c. nav., si vedano anche: Cass. 22 febbraio 1969 n. 606, in *Riv. dir. nav.* 1971, II, 11, con nota di F. D'ANIELLO, *Custodia della nave e responsabilità dell'armatore*; Lodo arb. 10 agosto 1984, in *Dir. mar.* 1985, 853, con nota di C. ROSSELLO, *Stato attuale (ed effettive conseguenze) dell'evoluzione giurisprudenziale in materia di danno da attività pericolose*; Cass. 16 gennaio 2013 n. 902, in *Dir. mar.* 2013, 454. In particolare, tale ultima pronuncia chiarisce nei seguenti termini il rapporto che si instaura tra la normativa speciale del diritto della navigazione (in ispecie, in tema di responsabilità per inquinamento da idrocarburi) e quella generale di cui all'art. 2050 c.c.: «È [...] evidente come le norme speciali non incompatibili con quelle di carattere generale – norme volte, oltretutto, a tutelare, nella specie, beni a copertura costituzionale quali l'ambiente –, si pongano non in un rapporto verticale di incompatibilità, bensì in una relazione orizzontale di complementarietà con la disciplina di diritto comune: onde la legittima predicabilità di una responsabilità estesa, oltre che al proprietario ed all'armatore, anche al noleggiatore della nave, a sua volta destinatario, pertanto, dell'obbligo di vigilare ed attivarsi affinché le operazioni relative alla navigazione (nella specie, l'allibo) avvengano nel rispetto non soltanto delle norme specificamente applicabili nel sottosectore normativo di competenza, ma anche delle specifiche regole di diligenza, prudenza e perizia imposte dalla pericolosità delle relativa attività, se configurabile (come nella specie) un'attività pericolosa collegata all'esercizio della navigazione».

⁽¹⁵⁾ È stato questo, ad esempio, il caso dell'esplosione avvenuta a bordo della nave «*Luisa*» nel porto iraniano di Bandar Mah Shahr nel 1965; cfr. Cass. 15 luglio 1976 n. 2796 cit. Per una applicazione più lata, si veda la nota di G. ALPA a Trib. Roma 9 dicembre 1972, in *Dir. mar.* 1973, 81, 85, ove viene riportata Cass. 18 giugno 1969, inedita, secondo cui «la presunzione di colpa ex art. 2051 c.c. è configurabile anche nella ipotesi in cui la cosa in custodia non sia suscettibile per sua natura di produrre danno ed è invece sufficiente che le cose in custodia abbiano cagionato il danno anche per cause esterne la cui mancata neutralizzazione viene presuntivamente addebitata al custode».

Per quanto concerne, invece, la responsabilità per esercizio di attività pericolosa ai sensi dell'art. 2050 c.c., se nella casistica giurisprudenziale non si può rinvenire la generale affermazione del principio per cui la navigazione marittima costituisca di per sé un'attività pericolosa, in alcune circostanze essa è stata riconosciuta come tale ⁽¹⁶⁾. Ed effettivamente, in determinate ipotesi non si può escludere in termini aprioristici che l'attività di navigazione marittima possa effettivamente assumere i connotati di una attività pericolosa in relazione alle peculiarità del caso concreto.

In questo senso possono essere fatte valere almeno due considerazioni.

Da un lato, vale il riferimento alla giurisprudenza sviluppata in ambito aereonautico, che ha reiteratamente affermato il principio per cui, ancorché la navigazione aerea non possa essere considerata di per sé come oggettivamente pericolosa, trattandosi di una modalità di trasporto ampiamente diffusa, e caratterizzata anzi *in astratto* da un basso indice di rischio, tuttavia, *nel concreto*, essa può assumere i connotati di una attività pericolosa allorché tale attività non rientri nella normalità delle condizioni previste, in osservanza dei piani di volo, di condizioni di sicurezza, di ordinarie condizioni atmosferiche, con conseguente applicabilità della disposizione dell'art. 2050 c.c. tutte le volte in cui la navigazione aerea risulti esercitata in condizioni di anormalità o di pericolo; ossia tutte le volte in cui vi siano

⁽¹⁶⁾ In tale prospettiva, è stata così, ad esempio, affermata la natura di attività pericolose della carica e della scarica, laddove le stesse abbiano ad oggetto materiali infiammabili o instabili; cfr. nuovamente Cass. 15 luglio 1976 n. 2796 cit.; vedi anche Lodo arb. 10 agosto 1984 cit. Occorre poi sottolineare come, in alcuni casi, alla medesima fattispecie siano stati ritenuti applicabili entrambe le norme in esame (art. 2050 e 2051 c.c.): cfr., sempre con riferimento al caso della nave «Luisa», cfr. la decisione di App. Roma 20 giugno 1974 cit. Si vedano anche Trib. Padova 21 gennaio 1956, in *Rep. giur. it.*, voce *Responsabilità civile*, n. 209-211; App. Milano 12 aprile 1974, in *Arch. civ.* 1976, 362.

fattori eccezionali che la rendono tale ⁽¹⁷⁾.

Dall'altro, come è stato correttamente osservato in dottrina, sul piano pratico, la navigazione marittima può assumere i caratteri di un'attività pericolosa, se non per la sua natura, per le particolari caratteristiche tecniche dei mezzi adoperati. E proprio il caso di Suez può risultare, sotto questo profilo, emblematico, posto che l'utilizzo di una nave delle dimensioni della *Ever Given* (perfetto esempio del fe-

⁽¹⁷⁾ Così, segnatamente, Cass. 10 novembre 2010 n. 22822, in *Giust. civ.* 2011, 1778, con nota di M.M. COMENALE PINTO, *Attività pericolose e danni a terzi in superficie*, secondo la quale: «La navigazione aerea non è considerata dal legislatore come un'attività pericolosa, né può ritenersi che essa (per la sua natura, le caratteristiche dei mezzi adoperati o la sua spiccata potenzialità offensiva) possa definirsi oggettivamente pericolosa, tenuto conto che attraverso di essa si esercita un trasporto ampiamente diffuso, considerato, rispetto agli altri, con un basso indice di rischio, in astratto e in generale. Tuttavia, in concreto, tale pericolosità sussiste tutte le volte in cui tale attività non rientri nella normalità delle condizioni previste, in osservanza dei piani di volo, di condizioni di sicurezza, di ordinarie condizioni atmosferiche, con conseguente applicabilità della disposizione dell'art. 2050 c.c. tutte le volte in cui la navigazione aerea risulti esercitata in condizioni di anormalità o di pericolo»; cfr. anche Cass. 13 novembre 1997 n. 11234, in *Riv. giur. circ. trasp.* 1998, 931, con nota di F. MORETTI, *Sulla pericolosità della navigazione aerea: articolo 2050 codice civile*; Cass. 19 luglio 2002 n. 10551, in *Danno. resp.* 2002, 1215, con nota di F. AGNINO, *Navigazione aerea ed applicabilità dell'art. 2050 c.c.*; Cass. 18 marzo 2005 n. 5971, in *Dir. mar.* 2007, 1127, con nota di E.G. ROSAFIO, *Navigazione aerea ed applicazione della disciplina per l'esercizio dell'attività pericolosa: una problematica non univocamente risolta*. In dottrina, si vedano anche V.R. CERVELLI, *Osservazioni sulla pericolosità della navigazione aerea*, in *Dir. trasp.* 1997, 745; G. CAMARDA, *La responsabilità per l'esercizio di attività pericolose nel campo aeronautico*, in *Il diritto aeronautico a cent'anni dal primo volo* (a cura di A. Antonini e B. Franchi), Milano, 2005, 80 ss.; F. PELLEGRINO, *Sicurezza e prevenzione degli incidenti aeronautici. Normativa internazionale, comunitaria e interna*, Milano, 2007, 97 ss.; E.G. ROSAFIO, *Rilievi critici circa la riconduzione della navigazione aerea nell'ambito della fattispecie di cui all'art. 2050 c.c.*, in *Sicurezza, navigazione e trasporto* (a cura di R. Tranquilli-Leali e E.G. Rosafio), Milano, 2008, 249.

nomeno del gigantismo navale), in un contesto quale quello del Canale di Suez (acque navigabili ristrette), per di più nelle condizioni meteorologiche in concreto prodottesi (forti venti trasversali, tali da determinare un effetto «vela» sulla nave), appaiono effettivamente idonei a far qualificare come pericolosa l'attività di navigazione *nel concreto* svolta⁽¹⁸⁾.

Le conseguenze dell'applicazione dell'uno o dell'altro regime di responsabilità sono evidenti e di significativa portata.

Qualora venga in rilievo il regime di responsabilità delineato dall'art. 2043 c.c., l'onere probatorio relativo alla sussistenza del danno risarcibile, del fatto illecito (nella sua componente oggettiva e anche in quella soggettiva relativa alla colpevolezza dell'agente) e del nesso eziologico tra il primo e il secondo grava interamente sul danneggiato.

Nel caso, invece, in cui siano invocabili gli art. 2050 o 2051 c.c., la responsabilità si presume in capo al soggetto esercente l'attività pericolosa o a quello avente la custodia della cosa; sicché, fermo restando l'onere in capo al danneggiato di provare i presupposti applicativi di tali regimi di responsabilità extracontrattuale – dati dal carattere pericoloso dell'attività svolta o dalla custodia della *res* ⁽¹⁹⁾ – non-

⁽¹⁸⁾ In tali termini, cfr. F. SICCARDI, *Ever Given: scenari attuali e futuri*, in *Marine Aviation & Transport Insurance Review*, 2/2021, 1; F. SICCARDI, *Incaglio, salvataggio, contribuzione all'avaria comune e responsabilità: il caso Ever Given*, in *Dir. trasp.* 2022, 365, 377 ss.

⁽¹⁹⁾ Con riferimento all'art. 2050 c.c., è stato segnatamente evidenziato in giurisprudenza che l'attività può essere pericolosa, da un lato, perché così qualificata dalla legge di pubblica sicurezza o da altre leggi speciali, ovvero, dall'altro, per la sua stessa natura, per le caratteristiche dei mezzi adoperati o per la sua spiccata potenzialità offensiva, o per le modalità con cui viene svolta "in concreto". Nella seconda ipotesi, la prova della pericolosità, da fornirsi con una prognosi postuma *ex ante*, ossia sulla base delle circostanze di fatto esistenti al momento dell'evento, spetta al danneggiato; così, *ex multis*, Cass. 30 ottobre 2002 n. 15288; Cass. 15 ottobre 2004 n. 10334; Cass. 12 maggio 2005 n. 10027. Analogamente, anche la prova della custodia della cosa,

ché del nesso eziologico tra gli stessi e il danno, è il soggetto cui è attribuibile l'obbligo risarcitorio a essere gravato della prova liberatoria (rispettivamente di avere adottato tutte le misure idonee a prevenire il danno o del caso fortuito). Prova liberatoria che, come pure è stato correttamente osservato in dottrina ⁽²⁰⁾, in circostanze quali quella del blocco del Canale di Suez potrebbe risultare, se non impossibile, obiettivamente impervia, posto che la pericolosità dell'attività risulterebbe riconducibile alla natura dei mezzi adoperati per una precisa scelta imprenditoriale dell'operatore del trasporto marittimo ⁽²¹⁾, su cui parrebbe corretto far gravare le conseguenze pregiudizievoli connesse all'attività pericolosa da lui svolta sulla base del principio di inerenza delle stesse al rischio di impresa.

7. *Perimetro del danno risarcibile* – Ma il problema giuridico maggiormente rilevante che si pone sul piano della tutela risarcitoria aquiliana connessa al blocco della

costituendo un presupposto di operatività del regime di responsabilità di cui all'art. 2051 c.c., deve essere data dal danneggiato, ancorché tale rapporto con il bene possa, in determinati casi previsti dalla legge, essere presunto, con conseguente inversione dell'onere della prova in merito all'insussistenza dello stesso: così, ad esempio, con riferimento alla presunzione di demanialità stabilita dall'art. 22 della l. n. 2248/1865 in relazione al suolo delle strade comunali, che si presume di proprietà dei comuni, cfr. Cass. 6 ottobre 2021 n. 27054. Applicando tale principio all'ambito della navigazione marittima, si potrebbe così ritenere che la custodia della nave (o del galleggiante) sia presunta in capo al soggetto che ne risulti armatore in forza della dichiarazione debitamente trascritta nel registro di iscrizione della nave (o del galleggiante) ovvero, in mancanza di tale dichiarazione, che ne sia il proprietario (art. 265, 271 e 272 c. nav.), salva la prova contraria gravante rispettivamente sull'armatore iscritto o sul proprietario.

⁽²⁰⁾ F. SICCARDI, *loc. ult. cit.*

⁽²¹⁾ Segnatamente quella di far transitare una nave enorme in un canale ristretto, progettato per navi di ben altre dimensioni, al fine di massimizzare la capacità di trasporto e quindi la profittabilità dello stesso.

navigazione o delle attività portuali non è probabilmente l'individuazione del regime di responsabilità applicabile, quanto piuttosto quello, già accennato in precedenza (cfr. § 3 *supra*), inerente alla definizione del perimetro del danno risarcibile. Tema questo fondamentale nel quadro della responsabilità civile, la quale, come noto, si differenzia dalla responsabilità penale per il fatto di essere incentrata sul danno ingiusto, piuttosto che sul fatto illecito; tanto che, in mancanza di un danno risarcibile, non vi è responsabilità extracontrattuale in un sistema, quale quello delineato dal nostro ordinamento, che esclude la risarcibilità dei danni punitivi ⁽²²⁾.

Abbiamo visto come siano concepibili due distinte tipologie di evenienze dannose connesse all'interruzione della

⁽²²⁾ In merito al danno ingiusto quale fattore cardine del sistema della responsabilità aquiliana, si vedano, tra gli altri: G. PACCHIONI, *Il danno ingiusto secondo il vecchio ed il nuovo codice*, in *Scritti in onore di C. Ferrini*, Milano, 1947, II, 174; P. SCHLESINGER, *L'ingiustizia del danno nell'illecito civile*, in *Jus* 1960, 336; M. SPINELLI, *Le connotazioni della responsabilità civile e l'ampiezza del significato di danno ingiusto*, in *Studi Coviello*, Napoli, 1978, 660; F. CARIOTA FERRARA, *Considerazioni sul «danno ingiusto»*, in *Riv. dir. comm.* 1978, I, 276; G. VISINTINI, *I fatti illeciti. Ingiustizia del danno. Imputabilità*, I, Padova, 1987; G. VISINTINI, *Il danno ingiusto*, in *Riv. critica dir. privato* 1987, 177; G. VISINTINI, *Itinerario dottrinale sulla ingiustizia del danno*, in *Contratto e impr.* 1987, 73; P.G. MONATERI, *Colpa, dolo e danno ingiusto*, in *Danno e resp.* 2006, 1191. Per l'affermazione del principio in giurisprudenza, cfr. *ex multis* Cass. 19 settembre 2019 n. 23328. Sui *punitive damages*: A. PALMIERI-R. PARDOLESI, *I danni punitivi e le molte anime della responsabilità civile*, in *Foro it.* 2017, 2630 s.; P.G. MONATERI, *I danni punitivi al vaglio delle Sezioni Unite*, in *Foro it.* 2017, 2648; M. GRONDONA, *Le direzioni della responsabilità civile tra ordine pubblico e punitive damages*, in *NGCC* 2017, 1392; F. BENATTI, *Benvenuti danni punitivi ... o forse no!*, in *Banca borsa tit. cred.* 2017, 575; C. SALVI, *Le funzioni della responsabilità civile e il volto italiano dei danni punitivi*, in *Foro it.* 2018, 2504; L.E. PERRIELLO, *Polifunzionalità della responsabilità civile e atipicità dei danni punitivi*, in *Contr. impr. eur.* 2018, 451; F. EPISCOPO, *Il problema dei danni punitivi*, in *Codice della responsabilità civile* (a cura di E. Navarretta), Milano, 2021, 2128.

navigazione o delle attività portuali: quella del danno materiale e quella del danno cosiddetto «puramente economico».

I problemi si pongono soprattutto in relazione a questa seconda tipologia di danno. Il tema è, infatti, se sia o meno risarcibile in via aquiliana il danno solo economico; profilo che, in un mercato globalizzato, interconnesso e integrato, ha una portata potenzialmente dirompente, attesa la moltitudine di interessi e aspettative economiche che, come pure abbiamo avuto modo di considerare, possono, a vario titolo, subire un pregiudizio di tale genere a causa del blocco della nave o del porto.

La questione è destinata a ricevere, almeno sul piano astratto, inquadramenti distinti nei diversi ordinamenti.

Ad esempio, i sistemi di *common law* (sia nella giurisprudenza nordamericana, che in quella anglosassone, seppur con sfumature diverse) adottano una soluzione negativa tendenzialmente *tranchant*, basata sulla cosiddetta «*exclusionary rule*», in virtù della quale è esclusa la risarcibilità *in tort* delle «*pure economic losses*» (23).

(23) Il principio è stato affermato in termini granitici nel caso in cui la perdita economica sia il solo danno conseguito al fatto illecito (*pure economic loss* in senso proprio): in tal senso, cfr. le decisioni nei casi *Murphy v. Brentwood* [1991] AC 398; *Thomas and Thomas v. Taylor Wimpey and others* [2019] EWHC 1134 (TCC). Le corti inglesi sono, peraltro, pervenute alla medesima conclusione, escludendo la risarcibilità del danno solo economico *in negligence*, anche nel caso in cui lo stesso si aggiunga a un danno materiale prodottosi a carico del danneggiato (cosiddetta *relational economic loss*): in tal senso cfr. *Murphy v. Brentwood District Council*, cit., 485 (per Lord Oliver); *Spartan Steel & Alloys Ltd v. Martin & Co (Contractors) Ltd* [1973] QB 27. Il principio soffre solamente alcune limitate eccezioni, la principale delle quali è stata affermata dalla House of Lords nel caso *Hedley Byrne & Co Ltd v. Heller & Partners Ltd* [1964] AC 465, con riferimento a un'ipotesi di danno conseguito a un *negligent misstatement* nel caso in cui vi sia stata una previa «*assumption of responsibility*» del danneggiante; si vedano anche *Henderson v. Merrett Syndicates Ltd* [1995] 2 AC 465 e *White v. Jones* [1995] 2 AC 207. Per l'affermazione del principio della

Nel nostro ordinamento, la soluzione è in generale nel senso della risarcibilità in via extracontrattuale del danno puramente economico. È noto, infatti, il processo di progressivo ampliamento che ha ricevuto, nell'applicazione giurisprudenziale, il novero delle posizioni tutelabili in linea aquiliana, con particolare riferimento a quella del creditore o, più latamente, del portatore di legittime aspettative giuridiche ritenute meritevoli di tutela da parte dell'ordinamento⁽²⁴⁾.

Peraltro, se è ormai possibile considerare come un dato acquisito la risarcibilità, quantomeno *in via astratta*, del danno meramente patrimoniale, essa non è esente *in concreto* da temperamenti, che si ricavano da quanto previsto dall'art. 2056 c.c. per la determinazione del danno risarcibile. Ancorché, infatti, tra i criteri richiamati dalla norma da ultimo citata non vi sia l'art. 1225 c.c. (che limita l'alveo del danno risarcibile in linea contrattuale al solo danno che fosse prevedibile al momento in cui è sorta l'obbligazione, salvo il caso di dolo), una importante funzione di "filtro" è operata dall'art. 1227 c.c. e soprattutto dall'art. 1223 c.c.

Come noto, in particolare, tale ultima norma definisce il rapporto di causalità giuridica che deve sussistere tra danno-evento e danno-conseguenza, disponendo che siano risarcibili solo i danni che risultino conseguenza *immediata e diretta* dell'inadempimento ovvero, traslandone l'applicazione in sede aquiliana, del fatto illecito.

non risarcibilità delle *pure economic losses* in ambito marittimo, si veda il caso statunitense *Robins Dry Dock & Repair Co. v. Flint* 275 U.S. 303 (1927).

⁽²⁴⁾ Il riferimento è al riconoscimento della tutela extracontrattuale del diritto di credito inaugurata dalla sentenza della Cass. n. 174/1971 nel caso Meroni (che ha portato a un *revirement* rispetto a quanto in precedenza affermato da Cass. 2085/1953 nel caso Superga), sino all'espansione dell'area della tutela aquilana a coprire il cosiddetto diritto alla integrità patrimoniale (Cass. n. 2765/1982, nel caso De Chirico, e Cass. n. 4755/1986, nel caso Guerlain) e finanche l'interesse legittimo (Cass., sez. un., n. 500/1999).

Non è questa la sede per un approfondimento di tale tematica avente carattere generale nel quadro della teoria della responsabilità contrattuale e della responsabilità civile, e, segnatamente, per la disamina delle evoluzioni che vi sono state in giurisprudenza sotto il profilo della individuazione della legge o del metodo causale da applicare⁽²⁵⁾. È sufficiente solo ricordare come la giurisprudenza, sovente, sia pervenuta ad affermare che, ai sensi dell'art. 1223 c.c., risulterebbero risarcibili anche i danni indiretti e mediati, purché essi si presentino come effetto normale dell'inadempimento o del fatto illecito, secondo il principio di cosiddetta regolarità causale, ossia secondo una valutazione *ex ante* che porti a considerare il danno stesso come conseguenza

⁽²⁵⁾ Senza pretesa di esaustività, si rinvia, in dottrina, a: G. GORLA, *Sulla cosiddetta causalità giuridica: «fatto dannoso e conseguenze»*, in *Riv. dir. comm.* 1951, I, 405; M. BONA, *Il nesso di causa nella responsabilità civile a confronto con il decalogo delle Sezioni Unite penali in Franzese: vecchi e nuovi confini della causalità civile alla luce della sentenza Cass. civ., sez. III, 4 marzo 2004 n. 4400 sul danno da perdita di chances*, in AA.VV., *Il nesso di causa nel danno alla persona*, Milano 2005; M. BONA, *Causalità civile: il decalogo della Cassazione a due «dimensioni di analisi»*, in *Corriere giur.* 2008, 1, 62; L. CAPUTI, *Il nesso di causalità nella responsabilità civile: un problema irrisolto o sopravvalutato?*, in *Riv. crit. dir. priv.* 2007, 169; M. CAPECCHI, *Il nesso di causalità. Dalla condicio sine qua non alla responsabilità proporzionale*, Padova, 2012; M. INFANTINO, *La causalità nella responsabilità extracontrattuale. Studio di diritto comparato*, Napoli, 2012; M. PENNASILICO, *Dalla causalità alle causalità: il problema del nesso eziologico tra diritto civile e diritto penale*, in *Rass. dir. civ.* 2013, 1295. In giurisprudenza, per la teoria della «*condicio sine qua non*» si sono espresse, tra le tante: Cass. 27 gennaio 1997 n. 814; Cass. 10 ottobre 2008 n. 25028; Cass. 30 aprile 2010 n. 10607; Cass. 22 ottobre 2013, n. 2391; sulla teoria della «*causalità adeguata*», si vedano: Cass. 22 ottobre 2003 n. 15789, in *Giust. civ.* 2003, 10; Cass. 10 maggio 2004 n. 8842, in *Giust. civ.* 2004, 5; Cass. 6 aprile 2009 n. 8096, in *Riv. it. medicina legale*, 2006, 1217; Cass. 7 luglio 2009 n. 15895, in *Red. giust. civ.* 2009, 7-8; Cass. 14 aprile 2010 n. 8885, in *Giust. civ.* 2010, 538; Cass. 12 aprile 2011 n. 8430; Cass. 26 luglio 2012 n. 13214; sulla teoria del «*più probabile che non*», si rimanda a: Cass., sez. un., 11 gennaio 2008 n. 581; Cass. 19 maggio 2008 n. 23846; Cass. 5 maggio 2009 n. 10285.

ordinaria e quindi regolare del fatto del danneggiante; mentre risulterebbero inconferenti i danni eccessivamente remoti prodottisi per l'intervento di cause e circostanze estranee al comportamento dell'obbligato ⁽²⁶⁾.

Criterio questo che, se di per sé lascia aperta la possibilità del risarcimento del danno solo economico in ipotesi quali quelle che abbiamo considerato del blocco della nave o del porto, di fatto ne rimanda l'accertamento dei presupposti in concreto a una valutazione caso per caso. E, in tale quadro, non bisogna dimenticare che, come è stato pure evidenziato, «il concetto di conseguenza “immediata e diretta” è nel senso di non porre a carico del debitore/danneggiante tutte le conseguenze del fatto che potrebbero andare all'infinito» essendo «la *ratio* sottesa a tale interpretazione [...] quella di non rendere insopportabile al soggetto agente il rischio del suo agire» ⁽²⁷⁾.

Non è, quindi, difficile immaginare che l'approccio adottato dal giudice italiano, che sia investito di una causa risarcitoria avente ad oggetto il pregiudizio solo economico patito da un soggetto per effetto del blocco della navigazione o delle attività portuali, possa risultare obiettivamente rigoroso e, per così dire, selettivo nella determinazione di ciò che costituisce danno risarcibile ai sensi dell'art. 1223 c.c.

8. *Conclusioni* – In chiusura della disamina effettuata, occorre riportarsi al quesito che ci siamo posti all'inizio di questa breve trattazione, ossia *se ed, al caso, in quali misura e termini* possano trovare tutela in via extracontrattuale le

⁽²⁶⁾ Tra le varie, nella giurisprudenza di legittimità, cfr. Cass. 19 luglio 1982 n. 4236; Cass. 19 maggio 1999 n. 4852; Cass. 21 dicembre 2001 n. 16163; Cass. 4 luglio 2006 n.15274; Cass. 24 aprile 2012 n. 6474; Cass. 8 settembre 2016 n. 17760.

⁽²⁷⁾ A. SALERNO, *Le regole per la determinazione del danno risarcibile da illecito extracontrattuale*, Milano, 5 maggio 2017, 5, relazione consultabile online sul sito della Corte d'Appello di Milano; cfr. anche Trib. Torino 5 giugno 2019 n. 986.

posizioni dei terzi danneggiati in ipotesi di blocco della navigazione, ovvero di interruzione delle attività portuali, che risultino cagionate da una altrui condotta illecita.

Come emerso dalle considerazioni svolte, la risposta a tale domanda dipende dalla legge applicabile che viene in concreto in rilievo, oltre che dalla giurisdizione avanti alla quale l'azione risarcitoria è coltivata. Nel caso in cui il diritto applicabile fosse quello inglese o nordamericano, la massima parte dei danni prodottisi nei confronti di terzi, in un caso come quello dell'incaglio della *Ever Given*, verosimilmente non risulterebbe risarcibile *in tort*, considerata la natura puramente economica degli stessi. Qualora risultasse applicabile la legge italiana, la possibilità per il danneggiato di agire in via extracontrattuale per tale genere di pregiudizi non potrebbe, invece, essere considerata *a priori* preclusa.

In particolare, nel nostro ordinamento, la responsabilità del soggetto che con la propria condotta abbia causato l'interruzione della navigazione in circostanze comparabili a quelle del blocco del Canale di Suez del marzo 2021 potrebbe essere invocata, oltre che in forza della clausola generale di cui all'art. 2043 c.c., anche ai sensi dell'art. 2050 c.c., posto che l'esercizio della conduzione nautica in quelle condizioni avrebbe obiettivamente – per le caratteristiche assunte dalla stessa nel caso di specie, tenuto conto della tipologia di mezzi utilizzati e della situazione meteorologica nella quale è stata esplicitata – carattere di attività pericolosa. Per di più, in tale ordine di circostanze, per l'armatore risulterebbe particolarmente complesso esimersi da responsabilità, posto che la pericolosità dell'attività risulterebbe nel concreto derivante da una sua precisa scelta operativa, finalizzata alla massimizzazione della capacità di carico e trasporto, tramite l'impiego di un mezzo nautico avente dimensione e caratteristiche che (come avvenuto per la *Ever Given*) risulterebbero avere un chiaro rilievo eziologico in relazione alla verifica dell'evento.

Il maggiore problema si focalizzerebbe, quindi, sulla valutazione della sussistenza di un danno risarcibile ai sensi

dell'art. 1223 c.c., ossia di un pregiudizio che sia immediatamente e direttamente collegabile al blocco della navigazione, ovvero che di quest'ultimo costituisca comunque un effetto normale alla stregua del criterio della regolarità causale sotteso alla nozione di causalità giuridica rilevante ai fini della delimitazione dei pregiudizi risarcibili riconducibili all'evento dannoso; tema questo che va tenuto distinto rispetto a quello relativo al nesso di causalità materiale tra la condotta illecita e l'evento.

Sotto questo profilo, anche tenuto conto della sussistenza di un diritto generale alla libera navigazione del Canale⁽²⁸⁾, potrebbero plausibilmente trovare ristoro in via extracontrattuale, nel nostro ordinamento, i danni economici patiti dalle navi che vi si sono trovate bloccate, e probabilmente anche quelli subiti dalle navi che erano prossime ad accedervi, ma che non lo hanno potuto fare a causa della interclusione del passaggio nel periodo necessario per liberare le vie navigabili (quali, ad esempio, i maggiori costi sostenuti per il carburante e gli altri oneri connessi alla navigazione; i maggiori costi di esercizio incorsi per l'esecuzione di contratti di *charterparty* in essere; ecc.), nonché quelli patiti dalle merci su di esse caricate a causa dell'eventuale deperimento delle stesse generato dal ritardo in attesa della ri-

⁽²⁸⁾ Sul piano del diritto pubblico internazionale, il diritto di libero passaggio del Canale è stato stabilito dalla Convenzione di Costantinopoli del 29 ottobre 1888, la quale, all'art. 1, prevede che: «*The Suez Maritime Canal shall always be free and of commerce or of war, without distinction of flag. Consequently, the High Contracting Parties agree not in any way to interfere with the free use of the Canal, in time of war as in time of peace. The Canal shall never be subjected to the exercise of the right of blockade*». Successivamente alla nazionalizzazione del Canale avvenuta nel 1956, l'Egitto, con propria Dichiarazione unilaterale del 24 aprile 1957 trasmessa al Segretario Generale delle Nazioni Unite, si è impegnato a garantire l'universalità d'utilizzo del Canale. Con il decreto legge n. 30/1975 (successivamente in parte modificato dalla l. 4/1998) è stata disciplinata l'organizzazione della Suez Canal Authority, quale ente di gestione del Canale.

presa del traffico a Suez o a causa delle deviazioni di rotta.

A una soluzione diversa si potrebbe pervenire, invece, nel caso di danni ulteriori, che non risultino immediatamente prodotti dall'evento, ma che si siano verificati in capo a soggetti o in ragione di rapporti ulteriormente a valle rispetto a quelli testé citati, che quindi siano stati solo indirettamente incisi dal blocco della navigazione (come, ad esempio, avviene per la maggior parte delle perdite di *chance* economiche, per i danni patiti da operatori economici diversi da quelli direttamente coinvolti nel blocco, o ancora per il mancato utilizzo delle merci arrivate in ritardo nel quadro di rapporti distinti rispetto al contratto di trasporto).

In queste ipotesi, il risarcimento andrebbe escluso, in applicazione del criterio di selezione delle conseguenze dannose ristorabili alla stregua del criterio della causalità giuridica portato dall'art. 1223 c.c., e ciò anche a scanso di una altrimenti eccessiva dilatazione dell'alveo del danno risarcibile, che, ove consentita, porterebbe a una espansione incongrua e potenzialmente distorsiva dello strumento della tutela aquiliana.

SAGGI

ROCCO LOBIANCO - FRANCESCO STRADELLA

LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE NEL
TRASPORTO MULTIMODALE ALLA LUCE DELLA
MODIFICA DELL'ART. 1696 DEL CODICE CIVILE (*)

In spite of the importance of the phenomenon in the modern trade due to the containerization, the multimodal transport, or combined transport, was not regulated in the Italian law system until 2021 therefore the doctrine and the jurisprudence had tried to conceive interpretative solutions in order to fill the gap. The reform of article 1696 of Civil Code finally gave a positive regulation of the liability regime of the multimodal operator, but some solutions set therein, like the limit of debt, appear questionable.

SOMMARIO: 1. Introduzione. – 2. Trasporto multimodale e trasporto combinato. – 3. Il trasporto sovrapposto e l'art. 2 CMR. – 4. Il regime di responsabilità del vettore nel trasporto multimodale. – 5. La prescrizione.

1. Introduzione – L'art. 30-bis, lett. a, rubricato «Intermodalità e logistica integrata: processi di innovazione e razionalizzazione delle attività logistiche», del d.l. 6 novembre 2021 n. 152 recante le «Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose», convertito con mo-

(*) Il paragrafo 4 è stato curato da Rocco Lobianco, i paragrafi 2 e 3 da Francesco Stradella, mentre i restanti paragrafi sono stati sviluppati da entrambi gli autori.

difiche dalla l. 29 dicembre 2021 n. 233 (legge di attuazione del PNRR), ha apportato importanti modifiche tanto alla rubrica quanto al testo dell'art. 1696 del c.c., modifiche destinate a stimolare il dibattito dottrinale e, probabilmente, a definire nuovi approcci giurisprudenziali nell'ambito del regime della responsabilità del vettore multimodale ⁽¹⁾. L'intervento adottato dal legislatore, ancorché criticabile per molti aspetti, ad ogni modo ha il merito di aver affrontato finalmente sul piano normativo interno la regolamentazione del regime della responsabilità del vettore nel trasporto multimodale.

Il fenomeno del trasporto multimodale è definito sulla base di tre elementi ⁽²⁾, ossia la presenza di un unico con-

⁽¹⁾ La riforma attuata, aderisce alla proposta di legge n. 2425 di iniziativa del CNEL presentata alla Camera il 5 marzo 2020, recante «*Modifiche alla disciplina del codice civile in materia di contratto di spedizione*». In particolare si rinvia al relativo comma 5, rubricato «*Modifica degli articoli 1741 e 1696 del codice civile*»: «*Le modifiche proposte riguardano anche la figura dello spedizioniere vettore. In tale contesto, si propone di modificare sia l'articolo 1741 sia l'articolo 1696 del codice civile. Nel testo vigente, l'articolo 1741 del codice civile prevede che "Lo spedizioniere che con mezzi propri o altrui assume l'esecuzione del trasporto in tutto o in parte, ha gli obblighi e i diritti del vettore". La nuova formulazione della disposizione specifica ulteriormente tale principio, richiamando in modo espresso la disciplina dettata dall'articolo 1696 del codice civile – che stabilisce un limite al quantum risarcibile in caso di danni derivanti al mandante dalla perdita ovvero dall'avaria delle cose – e dalle convenzioni internazionali applicabili allo specifico trasporto. La presente proposta di legge intende intervenire anche sull'articolo 1696 del codice civile, al fine di correggere le aporie della riforma realizzata con il decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, che ha circoscritto al solo trasporto stradale la disciplina dell'ammontare del risarcimento. Con la modifica proposta, tale disciplina verrebbe estesa a tutte le forme di trasporto, compreso quindi il trasporto aereo, marittimo, fluviale e ferroviario. Secondo parte della dottrina questa estensione potrebbe essere ricavata, in via interpretativa, già dal testo originario: la modifica in esame si propone di eliminare ogni dubbio interpretativo al riguardo, rendendo la disposizione più razionale ed equa.*».

⁽²⁾ La Convenzione di Ginevra del 1980 all'art. 1 definiva il trasporto multimodale come «*carriage of goods by at least two different modes of transport on the basis of a multimodal transport contract from a place in one country at which the goods are taken in charge by the multimodal transport operator to a place designated for delivery situated in a different country*». Le regole Unctad/ICC «*rules for multimodal transport*

tratto di trasporto, la previsione in tale contratto che il trasferimento della merce avvenga con almeno due modalità distinte di trasporto e l'attribuzione della responsabilità dell'esecuzione dell'intero percorso ad un solo soggetto, ossia all'operatore di trasporto multimodale.

Tale trasporto, pur costituendo una realtà operativa di assoluto rilievo, in costante crescita e dagli indubbi benefici⁽³⁾, non è ancora disciplinato da nessuna convenzione di diritto materiale uniforme⁽⁴⁾ non essendo entrata in vigore, avendo raggiunto solo 6 delle 30 ratifiche necessarie, la Convenzione ONU sul trasporto internazionale multimoda-

documents» del 1992 si focalizzano invece sul contratto di trasporto multimodale, definendolo come «*a single contract for the carriage of goods by at least two different modes' of transport*». In dottrina sulla definizione di trasporto multimodale cfr. G. SILINGARDI, *Il regime di responsabilità dell'operatore di trasporto multimodale*, in *Riv. giur. circ.* 1997, 750, che individua come elementi caratterizzanti del trasporto multimodale la previsione dell'esecuzione del trasporto con diverse modalità, la stipula di un unico contratto e la responsabilità esclusiva per l'esecuzione dell'intero percorso in capo all'operatore multimodale, aspetto che lo differenzia da altre figure come il trasporto cumulativo di cui all'art. 1700 c.c.; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, III ed., Milano, 2015, 154, che include tra gli elementi caratterizzanti il contratto di trasporto multimodale anche la «rottura del carico», attribuendo così rilevanza alla circostanza che le merci siano trasbordate da un mezzo all'altro; A. LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale: profili ricostruttivi e de iure condendo*, in *Dir. Mar.* 2005, 14; M. RIGUZZI, *Il trasporto multimodale in Trasporti e turismo* (a cura di A. Antonini e M. Riguzzi), Torino, 2008, 424.

⁽³⁾ Sul punto vedi per tutti, M. COMENALE PINTO, *Spunti in tema di nuove tecniche di trasporto e di accesso alle infrastrutture, Diritto e politica dei trasporti*, Roma, Vol. I, 2018, 19, «*la multimodalità, oltre a contribuire a ridurre i tempi di percorrenza, e a razionalizzare i costi, potenzialmente incida in maniera positiva ai fini della stessa sostenibilità ambientale del trasporto, come, del resto, può avvenire con il trasporto sovrapposto. La multimodalità può rappresentare, quindi, una delle possibili soluzioni per la riduzione dei costi economici, ambientali e sociali del trasporto, dovuti ai problemi di congestione del traffico, conseguenti allo squilibrio modale*».

⁽⁴⁾ Il primo tentativo di addivenire ad una disciplina uniforme di regolamentazione del trasporto multimodale è datato 1930 ad opera dell'*International Institute for Unification of Private Law* seguito nel 1969 dal progetto di convenzione «*Tokyo Convention on Combined transports*» del Comité Maritime International (CMI), nota come «*Tokio Rules*».

le di merci sottoscritta a Ginevra il 24 maggio 1980, primo importante intervento, ancorché fallito, di regolamentazione internazionale uniforme del trasporto multimodale ⁽⁵⁾.

Con il presente contributo, dunque, dopo aver chiarito la questione terminologica legata al concetto di trasporto combinato e aver esaminato brevemente la particolare figura del trasporto sovrapposto, si affronterà la problematica relativa al regime di responsabilità del vettore nel trasporto multimodale anche alla luce delle novità normative, approfondendone, infine, un aspetto importante quale l'individuazione dei termini di prescrizione o decadenza applicabili al contratto.

2. *Trasporto multimodale e trasporto combinato* – In via preliminare è opportuno chiarire se il concetto di «trasporto combinato» o «*combined transport*» come delineato dal diritto europeo e successivamente, in attuazione della stessa normativa comunitaria, dal legislatore nazionale, costituisca un sinonimo di trasporto multimodale e, pertanto, vi si possano estendere le riflessioni sulla responsabilità dell'operatore multimodale.

Sul punto la dottrina maggioritaria, tanto quella nazionale quanto quella estera ⁽⁶⁾, appare concorde nel sostenere

⁽⁵⁾ Sulla Convenzione di Ginevra del 24 maggio 1980, tra gli altri, G. SILINGARDI-A. LANA, *Il trasporto multimodale*, in *Riv. Giur. circ. trasp.* 1994, 61; W. D'ALESSIO, *Diritto dei trasporti*, Milano, 2003, 423; A. LA MATTINA, *op. cit.*, 27 ss.; M. BRIGNARDELLO, *Il trasporto multimodale*, in *Dir. mar.* 2006, 1065 ss.

⁽⁶⁾ Sostengono che il trasporto combinato sia sinonimo di trasporto multimodale M. HOEKS, *Multimodal transport law: the law applicable to the multimodal contract for carriage of goods*, Alphen aan den Rijn 2010, 6; D. DI BONA, *Le sanzioni amministrative in materia di trasporto multimodale in Le sanzioni in materia di trasporto marittimo, aereo, terrestre e Codice della strada*, Torino, 2012, 1225; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 153; M. SPANJAART, *Multimodal Transport Law*, Londra, 2017, 15. Un autore, pur ritendendo *combined transport* un sinonimo di *multimodal transport*, conclude che sia preferibile impiegare quest'ultimo termine in quanto più preciso, poiché il trasporto combinato potrebbe indicare anche il trasporto che vede combinazioni di tratte eseguite con la medesima modalità di trasporto. Cfr. R. DE

che i termini «trasporto combinato» e «trasporto multimodale» si riferiscano alla medesima fattispecie, ossia ad un trasporto eseguito da un unico operatore multimodale in forza di un contratto attraverso l'impiego di mezzi riconducibili a modalità di trasporto diverse.

Nella normativa vigente il trasporto combinato è definito nella Convenzione di Montreal sul trasporto aereo internazionale del 1999 (7) e, soprattutto, nel diritto europeo e nella correlata legislazione italiana di recepimento. Infatti, a seguito dell'aumento del traffico stradale tra gli Stati membri, sin dagli anni settanta il legislatore europeo è intervenuto con una serie di direttive a regolare tale tipologia di trasporto al fine di incentivare l'intermodalità come alternativa al solo trasporto su gomma, e, di riflesso, decongestionare i percorsi stradali, aumentare la sicurezza e ridurre l'inquinamento ambientale (8).

Alla luce degli obiettivi perseguiti, si comprende la definizione scelta per il trasporto combinato, che si caratterizza per la ridotta estensione della tratta stradale rispetto alla parte di percorso eseguita con altre modalità. Il trasporto stradale è circoscritto ai cosiddetti «trasporti di ultimo miglio», che coprono solo la tratta tra la stazione o il porto

WIT, *Multimodal transport: carrier liability and documentation*, Londra, 1995, 4. In senso contrario si segnala la ricostruzione che definisce il trasporto combinato come «quella forma di trasporto per cui si ha un'integrazione completa tra due modalità nel senso che entrambe viaggiano accoppiate sulla stessa tratta, l'una essendo integralmente caricata sull'altra». Pertanto, secondo questa definizione il trasporto combinato sarebbe un sinonimo di trasporto sovrapposto e non di trasporto multimodale. Cfr. M. MAZZARINO, *Intermodalità e trasporto combinato lineamenti teorici ed operativi*, Trieste, 1998, 8. Sempre in tema di trasporto combinato si veda anche G. SILINGARDI, *Il regime di responsabilità dell'operatore multimodale*, cit., 747, che individua ben tre possibili significati del termine.

(7) Cfr. art. 38 della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999.

(8) Cfr. considerando n. 3 della dir. 92/106/CEE del Consiglio del 7 dicembre 1992. La prima normativa in tema di trasporto combinato fu la dir. 75/130/CEE del Consiglio del 17 febbraio 1975 «relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri», in seguito abrogata dalla direttiva del 1992.

dove la merce è caricata o scaricata e il luogo di presa in carico o di consegna della merce, indicato nel contratto. In ogni caso la tratta stradale non potrà avere una lunghezza superiore ai limiti fissati dal legislatore europeo ⁽⁹⁾.

Nello specifico, il trasporto combinato ricorre qualora siano soddisfatte le seguenti condizioni ⁽¹⁰⁾:

- a) Il trasporto ha una dimensione internazionale, perché si svolge sul territorio di più Stati membri;
- b) Il percorso prevede l'esecuzione su strada solo della tratta iniziale o finale del tragitto, mentre la restante parte sarà effettuata su ferrovia, per mare o lungo una via navigabile ⁽¹¹⁾;
- c) L'oggetto del trasporto è il veicolo, il rimorchio, il semirimorchio, la cassa mobile o un container di almeno 20 piedi;
- d) La tratta eseguita su ferrovia, per mare o per una via navigabile è superiore ai 100 km in linea d'aria ⁽¹²⁾;
- e) Il tragitto su strada si limita a collegare il punto di

⁽⁹⁾ Sul punto si ricorda anche la «Dichiarazione sul Trasporto combinato» della Conferenza europea dei Ministri dei Trasporti (ECMT) resa durante la Conferenza di Budapest del 29-30 maggio 1996, dove si precisa che il «*combined transport is based on an intermodal transport unit (UTI) in which the goods are transported from door to door by using the most adequate modes of transport: the road for initials and terminal hauls; only rail and/or inland waterways and/or short sea for the major part of the journey, the choice of modes depending on the itinerary*».

⁽¹⁰⁾ Cfr. art. 1 dir. 92/106/CEE e art. 1 D.M. 15 febbraio 2001 del Ministero dei trasporti e della navigazione. Una prima definizione del trasporto combinato si rinviene nell'art. 1 lett. f della l. 23 dicembre 1997 n. 454 «*il trasporto di merci per cui l'autocarro, il rimorchio, il semirimorchio con o senza il veicolo trattore, la cassa mobile o il contenitore effettuano la parte iniziale o terminale del tragitto su strada e l'altra parte per ferrovia, per via navigabile interna o per mare*».

⁽¹¹⁾ Stante la mancata menzione, nel diritto europeo non ricorre il trasporto combinato quando la merce è caricata su un aereo per eseguire una tratta del percorso.

⁽¹²⁾ Per una completa ricostruzione della normativa europea solamente si segnala che la dir. 2015/719/UE del 29 aprile 2015 ha fissato i limiti di volume per i complessi veicolari formati da cinque o più assi che siano impiegati nel trasporto combinato, effettuato utilizzando containers o casse mobili. Sul punto si veda anche la circolare del Ministero dell'interno prot. n. 300 del 26 marzo 2018

presa in carico o consegna della merce alla stazione ferroviaria idonea più vicina oppure al porto marittimo o fluviale di sbarco o imbarco, che comunque deve collocarsi entro 150 km in linea d'aria.

Una dottrina, partendo dall'esame della definizione proposta dal legislatore europeo, ha messo in discussione l'affermazione che il trasporto combinato costituisca un sinonimo di trasporto multimodale ⁽¹³⁾. Questa interessante interpretazione evidenziava come nella definizione comunitaria di trasporto combinato si facesse riferimento solo alle cosiddette «caratteristiche oggettive» del trasporto multimodale, ossia l'esecuzione del trasporto con mezzi appartenenti a modalità diverse di trasporto e la stipula di un unico contratto, mentre difettava qualsiasi riferimento all'unicità del soggetto responsabile per il trasporto nel suo complesso e, dunque, alle «caratteristiche soggettive» del trasporto. Il mancato richiamo alla responsabilità esclusiva dell'operatore multimodale (OTM), interpretato *ad escludendum*, porterebbe ad affermare che il trasporto combinato richieda necessariamente la presenza di almeno due soggetti solidalmente responsabili per l'intera prestazione. Ne consegue che, seguendo questa lettura, il trasporto combinato, come configurato dal diritto europeo, dovrebbe ricondursi alla figura del trasporto cumulativo di cui all'art. 1700 c.c., piuttosto che al trasporto multimodale.

Sul punto si deve però osservare come il diritto europeo disciplini, tuttavia, il trasporto combinato solamente riguardo aspetti di carattere amministrativo ⁽¹⁴⁾, senza che nulla

⁽¹³⁾ M. BADAGLIACCA, *Il trasporto multimodale in Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), Milano, 2008, 444, 445.

⁽¹⁴⁾ La direttiva, qualora il trasporto soddisfi le condizioni richieste, prevede una serie di agevolazioni tra cui il divieto per gli Stati membri di assoggettare il trasporto combinato a regimi di autorizzazione o contingentamento, il riconoscimento del diritto per i vettori abilitati stabiliti in uno Stato membro di eseguire la tratta stradale di un trasporto combinato sull'intero territorio europeo e la possibilità per il legislatore di introdurre riduzioni, rimborsi o esenzioni delle tasse applicate ai veicoli impiegati per il trasporto stradale. Quanto al trasporto

sia previsto circa il contratto o il regime di responsabilità del vettore. Non sembrerebbe pertanto potersi desumere dalla direttiva la necessità che vi siano almeno due operatori responsabili per il trasporto, poiché questo requisito, considerati gli obiettivi perseguiti dal legislatore europeo, non assumerebbe alcun rilievo per la loro realizzazione.

Appare preferibile sostenere che, in termini generali, il trasporto combinato sia semplicemente un'altra espressione coniata per indicare il trasporto multimodale e, di conseguenza, per la responsabilità del vettore varranno le medesime considerazioni che saranno sviluppate per il trasporto multimodale.

3. *Il trasporto sovrapposto e l'art.2 CMR* – Col termine trasporto sovrapposto si individua una particolare ipotesi di trasporto che, pur prevedendo come il trasporto multimodale l'impiego di mezzi riconducibili a modalità di trasporto differenti, si caratterizza per la mancanza della cosiddetta «rottura del carico», in quanto il veicolo stradale, unitamente al carico, per eseguire una parte del percorso è collocato su un vagone ferroviario, su una nave, su un traghetto o, più raramente, su un aereo⁽¹⁵⁾. A causa di questa

combinato effettuato per conto di terzi, il documento di trasporto deve ricostruire il percorso del carico, indicando le stazioni ferroviarie o il porto marittimo di partenza o arrivo, che sarà poi verificato attraverso i timbri apposti da parte delle amministrazioni portuali o ferroviarie durante il percorso.

⁽¹⁵⁾ L'esempio più rappresentativo del trasporto sovrapposto è costituito dal trasporto «roll on- roll off» (RO-RO), che vede il carico imbarcato sulla nave e trasportato insieme al veicolo stradale, senza che il container venga separato dal mezzo al momento dell'imbarco, come invece accade nella modalità «lift on-lift off» (LO-LO). Al trasporto sovrapposto si fa spesso riferimento anche con l'espressione francese «*transport superposé*». Altri termini impiegati per indicare il fenomeno sono «trasporti misti» (così ad esempio C. ROSSELLO, *Tre questioni in tema di CMR: i presupposti di applicabilità della Convenzione; il regime dei trasporti misti o sovrapposti; la distribuzione dell'onere della prova relativa alla responsabilità del vettore*, in *Dir. mar.* 2002, 568), «*ferroustage*» (per i trasporti su ferrovia), *transroulage* (per i trasporti marittimi) o «*piggy-back*».

peculiarità la dottrina si è interrogata sulla possibilità di ricondurre tale fattispecie al trasporto multimodale, fornendo a tale quesito risposte opposte.

Secondo un primo importante orientamento, sostenuto da un'autorevole dottrina ⁽¹⁶⁾, il trasporto sovrapposto non costituirebbe una forma di trasporto multimodale in ragione del fatto che nel caso del trasporto *superposé*, pur essendo eseguito con mezzi di trasporto riconducibili a modalità diverse, mancherebbe l'elemento della «rottura del carico». Il difetto di tale passaggio, in sostanza, renderebbe il trasporto sovrapposto un trasporto unimodale, poiché il mezzo che esegue il trasporto rimarrebbe sempre il medesimo, ossia il veicolo stradale o ferroviario imbarcato ⁽¹⁷⁾. In tal senso, sarebbe emblematico il fatto che la CMR, che regola il trasporto internazionale di merci su strada, abbia esteso l'applicazione della sua disciplina anche al trasporto *superposé*.

L'interpretazione opposta, invece, ritiene irrilevante l'assenza di tale passaggio e concepisce il trasporto sovrapposto come una delle possibili forme che può assumere il trasporto multimodale, contraddistinta proprio dalla mancanza di rottura del carico ⁽¹⁸⁾. In un certo senso, si potrebbe ritenere

⁽¹⁶⁾ Cfr. M. RIGUZZI, *op. cit.*, 425; D. DI BONA, *op. cit.*, 1226; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 153.

⁽¹⁷⁾ Cfr. R. SILINGARDI, *Il regime di responsabilità dell'operatore di trasporto multimodale*, cit., 750; D. PIPPIA, *Il trasporto multimodale*, in *I nuovi contratti nella prassi civile e commerciale XVII: trasporto*, Torino 2004, 714; M. RIGUZZI, *Trasporto multimodale*, in *Diritto della navigazione*, (a cura di M. Deiana), Milano, 2010, 541, parte di *Dizionari di diritto privato*, (a cura di N. Irti). In senso contrario S. BUSTI, *Il contratto di trasporto internazionale*, in *I contratti di utilizzazione della nave e la responsabilità del vettore*, (a cura di A. Antonini), parte di *Trattato breve di diritto marittimo*, Milano, 2008, 382, che riferendosi alle ipotesi del trasporto sovrapposto e del trasporto con diversi mezzi con rottura del carico, osserva che «in entrambe le ipotesi, beninteso, il trasporto non può dirsi su strada, ed il carico, viaggiando su mezzi di tipo diverso, dovrebbe considerarsi comunque trasbordato».

⁽¹⁸⁾ R. DE WIT, cit., 100. Un autore considera il trasporto sovrapposto come una delle forme che può assumere il trasporto multimodale e lo indica con l'espressione *mode-on-mode transport*, per distinguerlo

che si rinvenga il trasbordo anche nel trasporto sovrapposto, poiché le merci collocate sul veicolo stradale vengono imbarcate sul treno, sulla nave o sull'aereo e, in concreto, durante tale tratta risultano trasportate proprio dal mezzo non stradale ⁽¹⁹⁾.

Quest'ultima ricostruzione parrebbe avvalorata da una serie di considerazioni.

Preliminarmente, premessa l'equivalenza fra le espressioni «trasporto combinato» e «trasporto multimodale», si evidenzia come le istituzioni europee abbiano sviluppato la figura del «trasporto combinato accompagnato», che ricorre quando il carico viaggia sul treno o sulla nave insieme al mezzo stradale e, eventualmente, al conducente. Il trasporto *roll on-roll off*, espressamente citato nell'atto, si configura così come una particolare modalità di esecuzione del trasporto combinato ⁽²⁰⁾.

Quanto al requisito dell'assenza della rottura del carico, è interessante ricordare come tale elemento non fosse contemplato nella definizione di trasporto multimodale formulata dalla Convenzione di Ginevra del 1980, in cui sembra poter rientrare il trasporto sovrapposto. Nell'art. 1, infatti, si richiedevano solamente tre elementi, quali la stipula di

invece dal *mode-by-mode transport*, che ricorre invece qualora vi sia la cosiddetta «rottura del carico». Cfr. M.A. CLARKE, *International carriage of goods by road: CMR*, Londra, 2014, 33. Un altro autore riteneva irrilevante la distinzione tra il trasporto eseguito con mezzi diversi con o senza rottura del carico, auspicando che con l'entrata in vigore di una convenzione internazionale sul trasporto multimodale la CMR non trovasse più applicazione «al trasporto multimodale in generale». Cfr. A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, Padova, 1984, 50.

⁽¹⁹⁾ Così S. BUSTI, *Trasporto misto sovrapposto di merci marittimo ed in superficie*, cit., 254 «Anche in siffatte situazioni si può ravvisare un trasbordo in senso quantomeno funzionale al viaggio delle merci verso il luogo di destinazione: infatti il veicolo che viene sistemato, col proprio carico ancora a bordo si trova ad essere, per la durata di tale trasporto, ridotto a funzione di contenitore per le merci, le quali possono anch'esse dirsi a bordo del nuovo veicolo».

⁽²⁰⁾ COMMISSIONE EUROPEA, *Analysis of the EU Combined Transport*, 2015, 24.

un contratto di trasporto multimodale, l'esecuzione del trasporto con almeno due modalità di trasporto diverse e la presenza di un operatore di trasporto multimodale come unico soggetto responsabile. Ne consegue che il distacco della merce dal veicolo durante il trasporto non stradale non costituiva una condizione necessaria o rilevante affinché il trasporto fosse qualificato come multimodale.

Per il trasporto sovrapposto la rottura del carico assume invece rilievo nella CMR: secondo l'art. 2 la Convenzione si applica anche alla tratta marittima, aerea o ferroviaria a condizione che il carico rimanga sul veicolo stradale per l'intero percorso. La permanenza della merce sul camion durante il trasporto marittimo, ferroviario o aereo consente così di considerare i beni come se fossero trasportati dal mezzo stradale anche per tale tratta, con la conseguenza che, in virtù di questa finzione, il vettore sarà chiamato a rispondere dei danni occorsi durante l'intero tragitto secondo la disciplina della CMR.

Per meglio comprendere la *ratio* e la portata della norma, si deve ricordare che l'art. 2 CMR fu inserito nell'articolo della Convenzione su richiesta della Gran Bretagna. Lo Stato britannico, considerando la sua conformazione geografica, aveva infatti osservato che, in assenza di una simile previsione, non sarebbe stato possibile alcun trasporto internazionale su strada sul suo territorio: attraverso questa finzione si è consentito ai veicoli traghetti di essere considerati come se stessero viaggiando su strada e, di conseguenza, si è estesa l'applicazione della Convenzione anche alla parte non stradale del percorso.

Sulla base di quanto si è osservato, si potrebbe ritenere che l'assenza di rottura del carico non costituisca il criterio discriminante per distinguere tra il trasporto sovrapposto e il trasporto multimodale, ma piuttosto rappresenti la condizione necessaria posta dalla CMR affinché la sua disciplina si applichi anche a una particolare forma di trasporto multimodale.

La ricostruzione proposta sembrerebbe peraltro trovare

conferma in una diversa previsione della Convenzione del 1980, che ne regolava il rapporto con le altre fonti internazionali a cui eventualmente fossero stati vincolati gli Stati membri. L'articolo in questione ⁽²¹⁾, al fine di evitare il conflitto con l'art. 2 della CMR e l'art. 2 della Convenzione di Berna sul trasporto ferroviario ⁽²²⁾, disponeva che le forme di trasporto previste dalle norme richiamate non sarebbero state considerate trasporto multimodale qualora gli Stati membri fossero stati tenuti ad applicarle.

Se ne può dedurre, *a contrariis*, che la Convenzione di Ginevra avrebbe regolato anche il trasporto *superposé*, rientrando tale fattispecie nella definizione di trasporto multimodale, a condizione che il singolo Stato non fosse tenuto ad applicare la normativa speciale dettata dalle convenzioni sul trasporto unimodale ⁽²³⁾. Pertanto, alla luce di queste considerazioni il trasporto sovrapposto si configurerebbe come una particolare tipologia di trasporto multimodale, rispetto alla quale l'elemento della rottura del carico rileva solamente ai fini dell'applicazione della disciplina dettata dalla CMR.

Questa constatazione induce a compiere un'ulteriore

⁽²¹⁾ Art. 30 § 4 «*Carriage of goods such as carriage of goods in accordance with the Geneva Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road in article 2, or the Berne Convention of 7 February 1970 concerning the Carriage of Goods by Rail, article 2, shall not for States Parties to Conventions governing such carriage be considered as international multimodal transport within the meaning of article 1, paragraph 1, of this Convention, in so far as such States are bound to apply the provisions of such Conventions to such carriage of goods*».

⁽²²⁾ Il rinvio della Convenzione di Berna del 1970 deve oggi intendersi riferito all'Appendice B-CIM (*Uniform rules concerning the contract of international carriage of goods by rail*), della COTIF (*Convention concerning International Carriage by Rail*), firmata a Berna il 9 maggio 1980, come modificata dal Protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999.

⁽²³⁾ Le convenzioni, regolando una specifica forma di trasporto multimodale, avrebbero costituito una *lex specialis* rispetto alla *lex generalis*, ossia la Convenzione internazionale del 1980 sul trasporto multimodale, e pertanto sarebbero prevalse. Sul punto si veda R. DE WIT, *op. cit.*, 189.

riflessione. Qualora si consideri il trasporto sovrapposto come una modalità di trasporto multimodale, la relativa disciplina dettata dalla CMR costituirà la normativa internazionale vigente che regola la responsabilità del vettore multimodale, seppur circoscritta ad una specifica fattispecie caratterizzata dall'assenza di rottura del carico ⁽²⁴⁾.

Ne consegue che, alla luce delle considerazioni svolte in precedenza, il trasporto *superposé* rappresenta una forma di trasporto multimodale assoggettato ad un regime speciale, ossia alla particolare disciplina dettata dalla CMR. Pertanto, è di particolare interesse procedere ad un breve esame del regime di responsabilità dell'operatore delineato da tale convenzione.

L'art. 2 CMR nel disciplinare la responsabilità del vettore stradale che faccia ricorso al trasporto sovrapposto individua una regola e un'eccezione.

Il vettore, che abbia caricato il veicolo stradale su un diverso mezzo per l'esecuzione di una parte del percorso, risponde per i danni che si siano verificati durante il trasporto non stradale secondo la disciplina della CMR a condizione che non vi sia stata la rottura del carico. In caso contrario, qualora la merce fosse stata scaricata per essere sistemata su un veicolo diverso al di fuori delle ipotesi consentite dalla Convenzione ⁽²⁵⁾, la relativa disciplina regolerà la re-

⁽²⁴⁾ Cfr. A. LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale*, cit., 40, il quale inserisce tali disposizioni nella disciplina del trasporto multimodale presente nelle convenzioni internazionali sul trasporto unimodale. In particolare, nell'esaminare l'art. 2 CMR sostiene che tale disposizione «regola un'ipotesi di trasporto multimodale, benché si debba rilevare che non appare idonea a garantire una completa ed adeguata disciplina uniforme del fenomeno in esame».

⁽²⁵⁾ L'art. 14 CMR, richiamato dall'art. 2, regola l'ipotesi che circostanze sopravvenute impediscano al vettore l'esecuzione della prestazione in conformità con le previsioni contrattuali. In dottrina poi si è registrata la tendenza ad ampliare la possibilità per il vettore di eseguire la rottura del carico, ritenendola irrilevante ai fini dell'applicazione della CMR qualora sia giustificata da esigenze di vigilanza, ispezione o controllo o sia intervenuta nel corso della singola tratta ferroviaria, stradale o marittima. Sul punto si veda R. SILINGARDI, *I trasporti superposés e la volontà delle parti nella disciplina*

sponsabilità del vettore per la sola tratta stradale. Affinché la CMR si applichi al trasporto sovrapposto rileva quanto è stato pattuito nel contratto di trasporto stradale, dove la facoltà per il vettore di caricare il mezzo su una nave, un treno o un aereo dovrà essere stata prevista dalle parti o quantomeno dovrà potersi desumere dalle circostanze, ad esempio perché la destinazione finale della merce si trova su un'isola.

La regola, dunque, è rappresentata da un sistema *uniform* di responsabilità, che estende la disciplina della CMR anche ai danni che si siano verificati nel corso della tratta non stradale, purché non sia intervenuta la rottura del carico e siano soddisfatti gli ulteriori requisiti normalmente previsti per l'applicazione della Convenzione ⁽²⁶⁾.

Accanto a tale regola, però, il medesimo articolo prevede un'eccezione, denominata «sistema *reseau*», che consente al vettore stradale, anche quando sia egli stesso ad eseguire il trasporto non stradale ⁽²⁷⁾, di essere chiamato a rispondere dei danni occorsi durante tale fase secondo la disciplina propria di questa tratta, purché siano soddisfatte le condizioni cumulative ivi previste. Affinché al vettore si applichi la disciplina del trasporto non stradale il danno deve esser-

inderogabile della CMR, in *Dir. trasp.* 1993, 679; M.A. CLARKE, *op. cit.*, 69. In ogni caso, la Convenzione continuerà ad applicarsi al trasporto sovrapposto qualora il vettore, contravvenendo a quanto concordato nel contratto, dovesse decidere di «rompere il carico», non potendo questi determinare con la propria condotta illecita una modifica del regime di responsabilità.

⁽²⁶⁾ Il trasporto su strada deve in ogni caso soddisfare le condizioni previste dall'art. 1 CMR per l'applicazione della Convenzione.

⁽²⁷⁾ Secondo una ricostruzione dottrinale isolata, nell'ipotesi del secondo comma il vettore stradale che esegue il trasporto non stradale risponderebbe per i danni occorsi secondo il regime della CMR anche qualora vi fosse la rottura del carico (E. COSTANZO, *Il contratto di trasporto internazionale nella CMR*, Milano 1971, 8). Quest'interpretazione non sembra condivisibile alla luce del testo della Convenzione, dove si prevede che, qualora il vettore stradale esegua anche il trasporto non stradale, la sua responsabilità sia «parimenti disciplinata dal paragrafo primo», confermando così le condizioni ivi indicate, tra cui l'assenza di rottura del carico.

si prodotto durante la tratta marittima, ferroviaria o aerea e non deve essere imputabile, nemmeno parzialmente, ad una sua condotta attiva o omissiva. La perdita, l'avaria o ritardo dovranno inoltre dipendere da un fatto «che poté solo prodursi nel corso e a causa del trasporto non stradale»⁽²⁸⁾.

L'onere della prova grava sul soggetto che domanda l'applicazione del diverso regime di responsabilità in luogo della CMR, ossia il vettore stradale⁽²⁹⁾. Il «sistema *reseau*», infatti, tutela la posizione di quest'ultimo rispetto ai rapporti che lo legano ad un eventuale vettore che abbia eseguito il trasporto *superposé*, uniformando i due regimi di responsabilità attraverso l'applicazione anche nei suoi confronti della normativa del trasporto non stradale.

Così, qualora il vettore stradale fosse in grado di provare l'esistenza delle condizioni richieste, si vedrà assoggettato alla medesima disciplina che regola la responsabilità dell'altro vettore nei suoi confronti, potendo beneficiare delle cause di esclusione, del limite del debito e del termine di prescrizione. Il risultato consiste nell'eliminazione di ogni differenza tra le due discipline che potrebbe pregiudicare gli interessi del vettore stradale, come nel caso della previsione per il trasporto non stradale di un limite del debito inferiore rispetto a quello fissato dalla CMR.

Si può, dunque, osservare come l'eccezione abbia un duplice effetto.

Da un lato l'applicazione del «sistema *reseau*» dà vita

⁽²⁸⁾ Il requisito potrebbe ricostruirsi in senso estensivo, dando rilievo a qualsiasi fatto che sia occorso durante il trasporto non stradale, o restrittivo, prendendo in considerazione solamente quegli eventi che si potevano produrre nel corso del trasporto non stradale in ragione delle sue caratteristiche. Sembra preferibile questa soluzione, poiché altrimenti il requisito sarebbe una mera riproduzione del primo, che richiede la prova del verificarsi del danno durante la tratta non stradale, risultando così ridondante. Sul punto M.A. CLARKE, *op. cit.*, 76.

⁽²⁹⁾ In parziale difformità si segnala M.A. CLARKE, *op. cit.*, 74, dove l'autore afferma che rispetto alla non imputabilità del danno ad atto o omissione del vettore l'onere di provare questa condizione, o meglio, di fornirne prova contraria, spetterebbe all'interessato al carico, vigendo una presunzione di non responsabilità a favore del vettore stradale.

a una responsabilità frammentata, una sorta di sistema *network*, differenziando il regime normativo applicabile al vettore stradale nel trasporto sovrapposto a seconda della tratta nella quale si è prodotto il danno. Dall'altro, ove siano provate le condizioni, rispetto alla tratta non stradale l'art. 2 CMR uniforma la responsabilità del vettore stradale e del vettore *superposé*.

Vi è tuttavia un ulteriore aspetto da prendere in considerazione: la responsabilità del vettore stradale è determinata «come se fosse stato concluso un contratto di trasporto fra il mittente e il vettore non stradale per il solo trasporto della merce, conformemente alle disposizioni imperative di legge concernenti il trasporto non stradale di merci». Per la determinazione viene così in rilievo la figura del *hypothetical contract*, retto dalle norme imperative del trasporto marittimo, aereo o ferroviario. Tale limite costituisce una garanzia a tutela del mittente volta ad impedire al vettore stradale di sostituire la disciplina cogente della CMR con una normativa derogabile. Sarà necessario, pertanto, che nella fattispecie concreta del trasporto sovrapposto esista una normativa di carattere imperativo e che siano soddisfatti i presupposti per la sua applicazione ⁽³⁰⁾.

⁽³⁰⁾ Ai fini di tale verifica rilevano tanto le pattuizioni contenute nel contratto di trasporto che lega il mittente e il vettore stradale, quanto gli accordi convenuti tra quest'ultimo e il vettore che esegue il trasporto *superposé*. Nel caso in cui la tratta non fosse soggetta ad una disciplina imperativa, ad esempio perché si è pattuito che nel trasporto marittimo la merce viaggi sovra-coperta o senza l'emissione una polizza di carico, la responsabilità del vettore stradale rimarrà comunque regolata dalla CMR. Rispetto alle norme che devono regolare il cosiddetto «*hypothetical contract*» si sono registrati diversi orientamenti dottrinali, anche a causa della formulazione estremamente generica impiegata dalla versione inglese che richiama le condizioni «*prescribed by the law*», che almeno in apparenza sembra includere anche le norme dispositive che regolano la tratta non stradale. Quanto alla traduzione italiana, la dottrina si è soffermata sulla portata del requisito delle norme imperative, interrogandosi se fosse sufficiente che la disciplina della tratta prevedesse delle norme imperative, ancorché non applicabili al caso concreto, o se invece a tale fattispecie dovesse poter trovare applicazione la regolamentazione cogente. Per un approfondimento si veda R. DE WIT, *op. cit.*, 103; R. SILINGARDI, *I trasporti superposés e la*

Infine, rispetto alla disciplina del trasporto sovrapposto della CMR è opportuno fare un'ultima precisazione: il vettore stradale, analogamente a quanto accade nel caso dell'operatore multimodale, rimane l'unico soggetto responsabile per l'esecuzione dell'intero percorso, in quanto l'art. 2 in nessun caso legittima il mittente ad agire nei confronti del vettore non stradale per il risarcimento dei danni. Quest'ultimo, essendo terzo, risponderà del danno cagionato solamente nei confronti del vettore stradale, che, avendo risarcito l'interessato al carico, agisca in regresso ⁽³¹⁾.

4. *Il regime di responsabilità del vettore nel trasporto multimodale* – La Convenzione di Ginevra del 1980, distinguendo la disciplina tra danno localizzato e non localizzato con la previsione di «generosi» limiti del debito, improntata ad un regime di responsabilità tendenzialmente uniforme ⁽³²⁾ ha, ad ogni modo, rappresentato un modello di riferimento per molti Stati nell'ambito della produzione normativa interna in tema di responsabilità nel trasporto multimodale di merci, così come, con le dovute riserve, per le più complesse Regole pattizie UNCTAD/ICC ⁽³³⁾.

volontà delle parti nella disciplina inderogabile della CMR, cit. 683 ss.; M.A. CLARKE, *op. cit.*, 78 ss.

⁽³¹⁾ In senso conforme S. BUSTI, *Trasporto misto sovrapposto di merci marittimo ed in superficie*, cit., 272. Un autore spagnolo sostiene che al mittente sarebbe comunque consentito agire giudizialmente nei confronti del vettore non stradale ai sensi dell'art. 28 §2 CMR per farne accertare la responsabilità extra-contrattuale. Cfr. C.L. GOMEZ DE SEGURA, *Transporte marítimo de mercancías de corta distancia y responsabilidad del transportista. Una aproximación jurídico internacional en el contexto de su promoción en el ámbito comunitario* in *Estudios de Deusto*, luglio-dicembre 2006, 262.

⁽³²⁾ Sul punto, M. BRIGNARDELLO, *Il trasporto multimodale*, cit., 1065 ss., A. LA MATTINA, *Il limite risarcitorio del vettore dopo le modifiche al codice civile*, in *Dir. trasp.* 2022, 594.

⁽³³⁾ Le Regole dell'*United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD) e l'*International Chamber of Commerce* (ICC) nell'ultima versione del 1992, hanno mera natura pattizia, vincolanti solo se espressamente richiamate nel rapporto contrattuale che, tuttavia, grazie all'ampia diffusione hanno garantito un buon livello di uniformità di disciplina.

Alla Convenzione di Ginevra e alle predette Regole hanno volto il proprio sguardo alcune importanti regolamentazioni multilaterali come quelle tra gli Stati aderenti al Mercato Comune del Sud (Mercosur) Argentina, Uruguay, Paraguay, Venezuela e Brasile e dell'Associazione Latinoamericana di integrazione (Aladi) con gli attuali 13 membri, Argentina, Bolivia, Brasile, Cile, Colombia, Cuba, Ecuador, Messico, Panama, Paraguay, Perù, Uruguay e Venezuela. Alcuni Stati, tra i quali la Cina, l'India e, tra le Nazioni aderenti all'UE, l'Austria, i Paesi Bassi e la Germania ⁽³⁴⁾, hanno adottato puntuali normative interne volte a disciplinare il fenomeno del trasporto multimodale nazionale ma anche internazionale nell'ipotesi di esistenza di un collegamento con lo Stato nel caso di consegna o riconsegna del carico nel proprio territorio. In Italia l'assenza di una regolamentazione del trasporto multimodale ha per molto tempo favorito l'incertezza in capo all'interprete determinando di sovente diverse e contrastanti prese di posizione ⁽³⁵⁾. Come noto, in termini generali, il regime di responsabilità, astrattamente ipotiz-

⁽³⁴⁾ Il Codice di Commercio tedesco (*Handelsgesetzbuch*) ai paragrafi 452, 452a e 452d traccia una disciplina della responsabilità dell'operatore del trasporto multimodale che distingue tra il danno localizzato e il danno non localizzato. Il §452 prevede che, qualora non si conosca la tratta nella quale si è prodotto il danno, al contratto di trasporto multimodale, si applichino le disposizioni della prima sezione (§ 407-450), ossia la disciplina generale del contratto di trasporto. Ai sensi del § 452a, rubricato «luogo del danno conosciuto», invece, nel caso in cui sia provata la tratta nella quale si è prodotto il danno il vettore risponderà sulla base delle disposizioni che regolano la singola modalità di trasporto impiegata nella tratta in questione. In ogni caso, il § 452d consente alle parti del contratto di convenire l'applicazione anche ai danni localizzati della disciplina generale prevista dal Codice, con la sola esclusione dei danni che si sono verificati nella tratta marittima, stante il mancato richiamo al secondo periodo del §452.

⁽³⁵⁾ Sul punto, M. BRIGNARDELLO, *Il trasporto multimodale*, cit., 1071; A. LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale: profili ricostruttivi e de iure condendo*, cit., 58; A. LA MATTINA, *Il trasporto multimodale nei leading cases italiani e stranieri*, in *Dir. mar.* 2007, 1013; A. ANTONINI, *Il trasporto multimodale: regime normativo e responsabilità del vettore*, in *Dir. Mar.* 2009, 14; A. CLARONI, *La responsabilità del vettore nel trasporto multimodale*, in *Quaderni della Rivista del Diritto della navigazione* 2017, 90.

zabile, nell'ambito del trasporto multimodale di merci può assumere due importanti configurazioni di massima, il sistema unitario o uniforme (*uniform liability system*) ed il sistema a rete o frammentato (*network liability system*)⁽³⁶⁾.

Il sistema uniforme può, a sua volta, fondarsi sull'*independenza* della relativa disciplina rispetto alle singole modalità di esecuzione di cui si compone nello specifico il trasporto multimodale (per esempio la Convenzione di Ginevra del 1980), ovvero sulla *dipendenza* della disciplina applicabile, in tema di responsabilità del vettore, di una singola regolamentazione propria di una specifica modalità di esecuzione di cui si compone nel concreto il trasporto multimodale (cosiddetta *teoria dell'assorbimento* che ha, di fatto, influenzato un orientamento giurisprudenziale determinando nella pratica l'applicazione della regolamentazione marittima, prevalente nel caso concreto). I sostenitori del sistema uniforme evidenziano l'aspetto positivo rappresentato dalla certezza del regime normativo applicabile, ma va certamente rilevato il disallineamento della cornice giuridica, che si viene a determinare in via di eventuale regresso, nei confronti dei subvettori nonché l'incongruenza di sottrarre l'applicazione della disciplina marittima o aeronautica (nella pratica le più importanti) per l'esistenza di fasi meramente ancillari, come quelle stradali.

Il sistema a rete, applicando a ciascuna tratta la relativa disciplina, consente la sottoposizione al medesimo regime di responsabilità sia al vettore multimodale che ai singoli subvettori, assicura il rispetto della normativa internazionale uniforme ed evita l'applicazione di una disciplina diversa a fasi importanti del trasporto per la semplice esistenza di fasi meramente residuali. La criticità più importante rappresentata dal sistema a rete è, evidentemente, relativa

⁽³⁶⁾ Sul punto cfr. A. ANTONINI, *Corso di Diritto dei trasporti*, cit., 155; M. COMENALE PINTO, *Trasporti, intermodalità ed infrastrutture*, in *Dir. trasp.* 2017, 39; A. LA MATTINA, *Il limite risarcitorio del vettore*, cit., 592; M. BRIGNARDELLO, *Il trasporto multimodale*, cit., 1078.

ai cosiddetti danni non localizzati, per i quali conseguentemente non è possibile individuare la relativa cornice giuridica concretamente applicabile. Per tale motivo appare, a sommosso avviso dello scrivente, preferibile l'applicazione di un sistema a rete «modificato» che preveda l'applicazione della disciplina relativa alla singola tratta nel caso di danno localizzato per poi prevedere, per i soli danni non localizzati, una disciplina comune applicabile in via residuale; in tale direzione appaiono, seppur indirettamente, le scelte compiute dal Legislatore a seguito delle modifiche apportate all'art. 1696 del codice sostanziale.

La giurisprudenza italiana ha sostanzialmente accolto la teoria unitaria⁽³⁷⁾ considerando il trasporto multimodale suscettibile di essere sottoposto alla normativa generale in materia di trasporto ai sensi dell'art. 1680 c.c. non sussistendo alcuna specifica disciplina atta a regolare tale tipologia di trasporto e non coincidendo lo stesso con quello marittimo, né quello aereo, né ferroviario regolati dal codice sostanziale e da leggi speciali, con la conseguente applicazione delle disposizioni di cui all'art. 1678 e ss. c.c. Tale orientamento che presenta l'indubbio vantaggio di superare ogni problematica relativa ai danni non localizzati, si pensi ai frequentissimi danni da scuotimento nell'ambito dei trasporti a mezzo container, presta tuttavia il fianco ad altre importanti problematiche quali, a titolo esemplificativo, il disallineamento della cornice giuridica applicabile, in via di regresso, nel diffuso caso di esecuzione di tratte con

(37) Cass. 6 agosto 2013 n. 18657, *So. Ges. Ter italiana S.r.l. c. Sharp Electronic Italia S.p.a. e C.S.A. Agenzia Marittima S.p.a. e Trenitalia S.p.a. c. So. Ges. Ter italiana S.r.l. e Sharp Electronic Italia S.p.a.*, in *Dir. mar.* 2013, 861; Cass. 14 febbraio 2005 n. 2898, *Sittam S.p.a. c. Rhone Mediterranée in liquidazione coatta e Toro Assicurazioni S.p.a.*, in *Dir. trasp.* 2006, 318 e in *Dir. Mar.* 2007, 1115; Nella giurisprudenza di merito *cf.* Trib. Genova 8 gennaio 2008, in *Guida dir.* 11/2008, 59; App. Milano 4 aprile 2008, *Saima Avandero S.p.a. c. Zurich Int. Italia S.p.a. ed altri*, in *Dir. mar.* 2009, 189; App. Torino 24 ottobre 2005, *Chinese Polish Joint Stock Shipping co. c. Züst Ambrosetti S.p.a. e Ecsel S.p.a.*, in *Dir. Mar.* 2007, 1213; Trib. Avellino 1 giugno 2005, *Sure Skins S.n.c. c. Alitalia S.p.a.*, in *Dir. trasp.* 2006, 931.

sub-vettori i quali ben potrebbero eccepire fattori esonerativi e limiti del debito risarcitorio diversi rispetto a quelli applicabili in via principale al vettore od operatore multimodale.

Come accennato, un secondo e minoritario orientamento giurisprudenziale, aderendo alla cosiddetta teoria dell'assorbimento, ha viceversa applicato in tema di responsabilità del vettore multimodale la cornice giuridica relativa alla tratta prevalente da cui è composto nel singolo caso concreto il trasporto stesso, nella pratica pertanto quasi sempre quella marittima⁽³⁸⁾. Un terzo orientamento giurisprudenziale⁽³⁹⁾ ha, invece, affermato la corretta esigenza di applicare al trasporto multimodale, in adesione al regime frammentato «puro» (*network liability system*), la specifica disciplina di ogni singola tratta, non risolvendo tuttavia, va detto, l'importante problema dei frequenti danni non localizzati.

Il nuovo, discusso, testo dell'art. 1696 del c.c.⁽⁴⁰⁾ dovrebbe garantire, almeno per quanto riguarda l'individuazione del regime di responsabilità applicabile nel trasporto multimodale di merci, maggiore chiarezza consentendo, con le dovute riserve, di affermare che il legislatore ha, seppur indirettamente ed implicitamente, aderito al regime di responsabilità a rete ancorché modificato, prevedendo per i danni localizzati l'applicazione della specifica disciplina della singola tratta in cui si sia verificato il danno, appunto

⁽³⁸⁾ Trib. Genova 12 marzo 1992, *Costa Container Line S.r.l. c. Metrans S.r.l.*, in *Dir. mar.* 1993, 430.

⁽³⁹⁾ Cass. 6 giugno 2006 n. 13253, *Agenzia Marittima Clivio S.r.l. c. Intergen S.r.l.*, in *Dir. trasp.* 2007, 527 e *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2007, 407. In dottrina, cfr. A. ANTONINI, *Il trasporto multimodale*, cit., 14.

⁽⁴⁰⁾ Per più approfondite considerazioni cfr. A. ANTONINI, *L'ultimo dell'anno e l'attivismo del legislatore su rilevanti tematiche afferenti al trasferimento di merci nell'appalto, nella logistica e nel trasporto multimodale*, in *Dir. trasp.* 2022, 71 ss.; M. COMENALE PINTO, *Un trasporto multimodale per l'inferno (su vie lastricate di buone intenzioni). A proposito della nuova formulazione dell'art. 1696 c.c.*, in *Riv. dir. nav.* 2021, 723 ss.; A. LA MATTINA, *Il limite risarcitorio del vettore*, cit., 581 ss.

localizzato, disponendo viceversa l'applicazione delle disposizioni codicistiche di cui agli artt. 1678 e ss. c.c., con particolare riferimento alla previsione di cui al nuovo comma 3 dell'art. 1696 c.c., per i soli danni non localizzati.

Il nuovo articolo 1696 c.c. è immutato, rispetto alla previgente formulazione, per quanto riguarda l'attuale primo e ultimo comma. Il primo comma, in ossequio alle scelte già espresse nell'abrogato art. 405 del codice di commercio del 1882, definisce in termini oggettivi il parametro di determinazione del valore delle merci, collegandolo al relativo prezzo, nel luogo e nel tempo della riconsegna. Il secondo comma fissa il limite del debito del vettore per i trasporti nazionali terrestri in un euro chilogrammo lordo di merce perduta o avariata e, per quanto riguarda il trasporto internazionale, mediante rinvio all'art. 23 comma 3 della CMR, in 8,33 Diritti Speciali di Prelievo per chilogrammo lordo di merce perduta ed avariata.

Prescindendo dalla palese illogicità ed irragionevolezza della differenza dei due limiti del debito, foriera anche di riflessioni in tema di legittimità costituzionale, la modifica legislativa del 2021 ha apportato al secondo comma soltanto risibili modifiche, considerate da parte della Dottrina superflue ⁽⁴¹⁾. In particolare, è stata aggiunta la parola «*terrestri*» per una ritenuta maggiore precisazione dell'ambito di operatività del limite del debito fissato per i trasporti nazionali di cui alla prima parte del comma secondo e aggiunto l'inciso finale «*ovvero ai limiti previsti dalle convenzioni internazionali o dalle leggi nazionali applicabili per i trasporti aerei, marittimi, fluviali e ferroviari, sempre che ricorrano i presupposti ivi previsti per il sorgere della responsabilità del vettore*», modifiche che risulterebbero ridondanti in virtù del principio di specialità che imporrebbe la relativa applicazione a prescindere dal rinvio operato.

⁽⁴¹⁾ Sul punto cfr. A. ANTONINI, *L'ultimo dell'anno e l'attivismo del legislatore*, cit., 71; M. COMENALE PINTO, *Un trasporto multimodale per l'inferno*, cit., 728; A. LA MATTINA, *Il limite risarcitorio del vettore*, cit., 590.

Clamorosa è, invece, la scelta attuata dal legislatore con l'introduzione del nuovo comma 3 che fissa la prima disciplina nazionale in tema di responsabilità del vettore multimodale. Se da un lato la modifica consente di poter affermare l'intervenuta archiviazione del regime uniforme a favore di un regime di responsabilità a rete ancorché modificato, la riforma presta il fianco a numerose critiche per le implicazioni che comporta rispetto ai danni non localizzati.

In via preliminare, va osservato, la formulazione adottata risulta perfettibile; meglio avrebbe fatto il legislatore a caratterizzare la definizione del trasporto multimodale con l'esistenza di un unico contratto e conseguente assunzione di responsabilità in capo ad un unico soggetto, il vettore od operatore multimodale, potendo la formulazione adottata facente riferimento esclusivo a «*più mezzi vettoriali di natura diversa*» generare potenzialmente confusione con altre tipologie di trasporto, quali quello con rispedizione ex art. 1699 c.c. e cumulativo ex art. 1700 c.c. ⁽⁴²⁾.

Il fulcro della modifica del nuovo comma 3 è rappresentato dall'aver optato, seppur implicitamente, per un regime a rete modificato, fissando per i soli danni non localizzati il limite del debito del vettore in un euro kg lordo di merce perduta o avariata, per i trasporti multimodali nazionali e tre euro kg lordo di merce perduta o avariata per i trasporti multimodali internazionali. Trattasi di limiti tutto sommato risibili che non trovano corrispondenza alcuna rispetto alla prassi contrattuale in atto, appaiono irragionevoli anche rispetto ai limiti definiti al comma 2 che, per quanto riguarda il trasporto internazionale stradale, sulla base del rinvio all'art. 23, comma 3, della Convenzione CMR, è fissato in 8,33 DSP.

L'adozione di tali limiti, per i danni non localizzati, consente di presagire l'atteggiamento paradossale, da parte dei vettori, di scarso o nullo interesse rispetto all'individuazio-

⁽⁴²⁾ Sul punto cfr. A. LA MATTINA, *Il limite risarcitorio del vettore*, cit., 596.

ne della tratta esatta in cui ha avuto luogo il sinistro, potendo l'individuazione della relativa specifica cornice giuridica applicabile esporlo a conseguenze risarcitorie potenzialmente più gravose⁽⁴³⁾ rispetto a quanto previsto dal nuovo comma 3. Meglio avrebbe fatto il legislatore a distinguere, come ad esempio nell'esperienza delle Regole UNCTAD/ICC del 1992, tra trasporti multimodali con o senza tratta marittima o, comunque, applicando per i danni non localizzati, la cornice giuridica relativa alla tratta prevalente nel singolo caso specifico, con la conseguente probabile applicazione della disciplina marittima o aeronautica. Con l'attuale previsione il danneggiato, nell'impossibilità probatoria di identificazione dell'esatta tratta in cui ha avuto luogo il sinistro, risulterà penalizzato dal punto di vista risarcitorio sia nei trasporti multimodali nazionali che in quelli internazionali, e questo con sacrificio del principio di vicinanza della prova che avrebbe dovuto suggerire, nel caso di impossibilità di identificazione della tratta utile, l'applicazione delle cornice giuridica più favorevole al danneggiato⁽⁴⁴⁾.

Il comma 4 dell'art. 1696 stabilisce l'inderogabilità a favore del vettore delle disposizioni di cui ai commi primo, secondo e terzo «*se non nei casi e con le modalità previsti dalle leggi speciali e dalle convenzioni internazionali applicabili*». In tal senso la riforma attuata con d.l. n. 152/2021 innova, in particolare, la precedente formulazione estendendo l'inderogabilità a favore del vettore anche alla previsione di cui al comma 1, relativa alla individuazione, su base oggettiva, del parametro di determinazione del valore delle merci, necessaria per la quantificazione del danno, al «*prezzo corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna*».

La previsione di inderogabilità a favore del vettore delle disposizioni di cui ai commi primo, secondo e terzo ap-

⁽⁴³⁾ M. COMENALE PINTO, *Un trasporto multimodale per l'inferno*, cit., 729.

⁽⁴⁴⁾ Sul punto cfr. A. ANTONINI, *L'ultimo dell'anno e l'attivismo del legislatore*, cit., 73.

pare tutelante per l'interessato al carico e pertanto anche la relativa modifica attuata va saluta con favore. L'attuale comma 5 è immutato rispetto alla previgente formulazione, confermando la decadenza del beneficio della limitazione del debito del vettore nel caso in cui venga dimostrato che la perdita o avaria della merce sia stata determinata da «*dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti, ovvero di ogni altro soggetto di cui egli si sia avvalso per l'esecuzione del trasporto, quando tali soggetti abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni*». Se è vero che la previsione è immutata rispetto alla previgente versione è altrettanto vero che, in conseguenza alla modifica attuata al comma 3, potrebbero registrarsi delle rilevanti implicazioni giurisprudenziali che, lungi dal contenere il contenzioso e quindi perseguire «*l'intento deflattivo*», così come viceversa auspicato dal CNEL già nelle premesse della propria proposta, potrebbe spingere l'interessato al carico danneggiato ad intraprendere azioni risarcitorie volte ad accertare la colpa grave in capo al vettore multimodale ⁽⁴⁵⁾.

Non appare, infatti, improbabile che la giurisprudenza, al fine del riconoscimento a favore del danneggiato dell'effettivo ristoro dei danni patiti, sviluppi a fronte di danni non localizzati ed in presenza di siffatti irragionevoli limiti del debito, un ampliamento dell'area della colpa grave riconducibile a condotte vettoriali che denotino rispetto al carico disinteresse, trascuratezza e disordine tale da «*rendere addirittura impossibile il ricostruire come e perché se ne sia verificata la dispersione*»⁽⁴⁶⁾.

5. *La prescrizione* – Nella regolazione del trasporto multimodale la scelta fra il sistema *uniform* di responsabilità e il sistema *network* incide in modo particolare sull'individua-

⁽⁴⁵⁾ Sul punto cfr. A. ANTONINI, *L'ultimo dell'anno e l'attivismo del legislatore*, cit., 73; M. COMENALE PINTO, *Un trasporto multimodale per l'inferno*, cit., 730, 731.

⁽⁴⁶⁾ Cass. 13 ottobre 2009 n. 21679.

zione del termine di prescrizione entro il quale le parti sono tenute a far valere i diritti nascenti dal rapporto contrattuale. Invero, se da un lato l'adozione di un sistema uniforme comporta l'applicazione di un unico termine di prescrizione, dall'altro il sistema a rete, una volta che sia stata provata la tratta nella quale si è prodotto il danno, assoggetta il diritto al risarcimento al termine previsto dalla disciplina nazionale o internazionale per il trasporto marittimo, stradale, aereo o ferroviario.

Il tema della prescrizione nel trasporto multimodale è stato affrontato in passato dalla Convenzione di Ginevra del 1980 e dalle successive Regole Unctad del 1992, con le relative discipline che in questa sede si richiamano brevemente.

Rispetto alla prescrizione la Convenzione del 1980 adottava un sistema *uniform*, prevedendo che ogni pretesa derivante dal trasporto multimodale dovesse essere fatta valere in sede giudiziale o arbitrale entro due anni dalla consegna, senza che avessero alcun rilievo gli eventuali termini per le singole tratte fissati da altre fonti ⁽⁴⁷⁾. Anche nelle Regole Unctad si è scelto un unico termine di prescrizione di nove mesi, decorrente dal giorno dell'effettiva consegna delle merci, dalla data in cui questa si sarebbe dovuta verificare oppure dal momento in cui i beni possono essere considerati perduti. Entro tale termine l'interessato al carico sarebbe stato tenuto ad avviare il procedimento giudiziario o arbitrale nei confronti dell'operatore.

In realtà la scelta di un sistema *uniform* appare assolutamente inadeguata a tutelare in modo efficace la posizione dell'operatore multimodale. Nella prassi, infatti, è frequente che l'operatore non esegua direttamente il trasporto ma si affidi, tramite la stipula di appositi contratti di trasporto, a più sub-vettori, ai quali si applicherà la disciplina relativa

⁽⁴⁷⁾ Per completezza si ricorda che la parte interessata ad instaurare il procedimento giudiziario o arbitrale avrebbe dovuto notificare entro 6 mesi dalla riconsegna o dalla data in cui questa era stata prevista un reclamo recante l'indicazione delle ragioni fondanti il reclamo stesso.

al trasporto marittimo, aereo, ferroviario o stradale.

Potrebbe dunque accadere, ove si adottasse un sistema *uniform*, che la responsabilità dell'operatore multimodale e del sub-vettore sia sottoposta a termini di prescrizione differenti e, in particolare, che al sub-vettore trovi applicazione un termine più breve rispetto a quello dell'operatore. In questo contesto l'operatore multimodale rischierebbe, una volta subita la condanna a risarcire l'interessato al carico, di vedersi temporalmente preclusa l'azione di regresso nei confronti del sub-vettore, alla cui condotta omissiva o commissiva sia imputabile il danno risarcito.

Le due fonti internazionali sopra citate, consapevoli della problematica, proponevano due distinte soluzioni.

La Convenzione del 1980 riconosceva all'operatore la possibilità di agire in regresso anche dopo la scadenza del biennio, accordandogli un termine ulteriore per promuovere l'azione non inferiore a 90 giorni, decorrente dalla definizione del contenzioso principale o dalla notifica del relativo atto introduttivo. Rimaneva comunque salva l'eventuale diversa previsione in tema di limiti temporali dell'azione contenuta nelle convenzioni applicabili al caso di specie ⁽⁴⁸⁾.

Quanto alle Regole Unctad, la scelta del termine breve di nove mesi si giustificava con la volontà di assicurare all'operatore che, una volta definito il contenzioso con l'interessato al carico, sarebbe residuo il tempo necessario a promuovere l'azione di regresso ⁽⁴⁹⁾.

⁽⁴⁸⁾ R. DE WIT, *op. cit.*, 411, evidenziava il limite della disposizione in esame, che non avrebbe tutelato in modo pieno l'interesse dell'operatore multimodale ad agire in regresso nei confronti del sub-vettore, poiché tale interesse sarebbe rimasto sacrificato qualora alle singole tratte del trasporto si fosse applicato il termine più breve di prescrizione previsto da una convenzione internazionale di carattere imperativo.

⁽⁴⁹⁾ Cfr. *Rule 10* delle Regole Unctad. In dottrina si è discusso sulla natura decadenziale o prescizionale di tale termine di nove mesi (si veda G. ROMANELLI, *Le regole uniformi per il trasporto combinato elaborate dalla C.C.I.*, in *Trasp.* n. 5 1975, 60): si tratta di una questione di particolare rilievo, in quanto l'eventuale riconoscimento del termine come prescrizione, essendo questo più breve rispetto al termine annuale dell'art. 2951 c.c., avrebbe comportato la violazione dell'art. 2936 c.c.,

Prendendo invece in esame la giurisprudenza, si osserva come la suprema Corte e i giudici di merito concordino nel sostenere per il trasporto multimodale l'adozione di un sistema *uniform* di responsabilità. Secondo l'orientamento consolidato, infatti, la responsabilità dell'operatore sarebbe disciplinata dalle norme generali sul contratto di trasporto del codice civile e, di conseguenza, ai diritti derivanti dal trasporto multimodale si applicherebbe il termine di prescrizione previsto dall'art. 2951 c.c. ⁽⁵⁰⁾.

Una simile ricostruzione però trascura totalmente la posizione dell'operatore, che potrebbe così vedersi impossibilitato ad agire in regresso e, in sostanza, condannato a sopportare le conseguenze negative della condotta omissiva o commissiva del sub-vettore. Questa considerazione spin-

norma imperativa che vieta ogni pattuizione diretta a modificare il termine di prescrizione. Peraltro, alcuni Autori hanno espresso delle perplessità rispetto all'eventuale qualificazione del termine come un'ipotesi di decadenza, poiché in questo modo nell'ordinamento si sarebbe consentito «di aggirare disposizioni imperative e di applicazione necessaria contenute in convenzioni internazionali», ritenuto «francamente inaccettabile» G. SILINGARDI-A.G. LANA, *Il trasporto multimodale*, cit., 60. Sul punto si veda anche D. PIPPIA, *Il trasporto multimodale*, cit., 729.

⁽⁵⁰⁾ Si tratta di un termine annuale di prescrizione, salvo il diverso termine di diciotto mesi per il trasporto con inizio o termine fuori dall'Europa. Sul punto Cass. 14 febbraio 2005 n. 2898 «il trasporto multimodale di cose per via marittima e terrestre, sebbene caratterizzato dall'assoluta prevalenza del tratto marittimo, non rientra nell'ambito della normativa speciale prevista dalla convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico, riguardante il solo contratto che si svolge esclusivamente per via marittima, ma rimane regolato dalla disciplina del codice civile. Infatti il regime della responsabilità previsto nella citata convenzione di Bruxelles trova applicazione dal momento della caricazione delle merci a bordo della nave fino a quello del loro sbarco (art. 1 lett. E.). Così appunto che non è questione di decadenza a norma della Convenzione suddetta, ma semmai di prescrizione, ai sensi dell'art. 2951 2° comma c.c.». In senso conforme si veda anche Cass. 6 giugno 2006 n. 13253; Cass. 2 settembre 1998 n. 8713; Cass. 8 luglio 1993 n. 7504 e Cass. 14 febbraio 1986 n. 887, in *Dir. trasp.* 1/1988 120, con nota di N. ADRAGNA, *Qualificazione del trasporto e individuazione del termine di prescrizione applicabile*. Per la giurisprudenza di merito si ricordano le più recenti pronunce del Tribunale di Salerno del 13 luglio 2017 n. 1259 e del Tribunale di Bari del 1 febbraio 2017 n. 563.

ge a ritenere preferibile l'adozione di un sistema *network* di responsabilità, che consenta all'operatore di rispondere dei danni prodottisi nel corso del trasporto secondo la disciplina propria della tratta in cui si sono verificati, beneficiando così anche dello stesso termine di prescrizione o di decadenza applicato al sub-vettore. Qualora sia provata la tratta nella quale si è verificato il danno si applicheranno i seguenti termini:

- a) per il trasporto marittimo il termine di prescrizione semestrale o annuale di cui all'art. 438 cod. nav. o, qualora ricorrano i presupposti, il termine di decadenza annuale previsto dalle Regole dell'Aja-Visby;
- b) nel trasporto stradale il termine annuale dell'art. 2951 c.c. o, nel caso di un trasporto internazionale, il diverso termine annuale o triennale dell'art. 32 della CMR;
- c) per la tratta ferroviaria il termine di prescrizione dell'art. 2951 c.c., o, per le tratte internazionali, il termine prescrizione di un anno previsto dall'art. 48 delle Regole CIM del 1999;
- d) per la perdita, il ritardo o l'avaria che si siano verificati nel corso della tratta aerea il termine biennale di decadenza previsto dalla Convenzione di Montreal del 1999.

Peraltro, la scelta di un sistema *network* di responsabilità incide anche sulla possibilità per le parti di porre in essere atti che impediscano la scadenza del termine per l'esercizio dei diritti nascenti dal contratto. Infatti, l'applicazione del termine decadenziale previsto per il trasporto internazionale in luogo della prescrizione di cui all'art. 2951 c.c. comporterà che gli atti interruttivi della prescrizione previsti dal codice civile, eventualmente posti essere da una delle parti, non azzereranno il decorso del tempo.

Sul punto, inoltre, la scelta di un sistema *uniform* implica la scelta della disciplina applicabile all'intero contratto di trasporto e, di conseguenza, l'individuazione del sistema di prescrizione o decadenza applicabile al contratto.

Il sistema *uniform* potrebbe quindi comportare che l'eventuale atto interruttivo della prescrizione posto in essere

nei confronti dell'operatore di trasporto multimodale non impedisca il decorso del diverso termine decadenziale intercorrente nei rapporti tra l'operatore e i singoli vettori. Ne deriva che, se da un lato essendo interrotta la prescrizione l'operatore continuerà a rispondere nei confronti dell'interessato al carico sulla base del contratto di trasporto multimodale, dall'altro all'operatore risulterà preclusa la possibilità di agire in regresso nei confronti del singolo vettore stante il decorso del termine applicato alla singola tratta.

In questa sede è interessante ricordare una risalente dottrina che, pur adottando un sistema *network* di responsabilità, riteneva che al trasporto multimodale si dovesse applicare un solo termine di prescrizione, ossia quello previsto dall'art. 2951 c.c., in considerazione del fatto che tra l'interessato al carico e l'operatore sarebbe stato concluso un unico contratto di trasporto per l'intero percorso⁽⁵¹⁾. Tale interpretazione non appare condivisibile poiché pregiudizievole per la posizione dell'operatore multimodale, il quale, paradossalmente, se da un lato beneficerebbe dei limiti del debito e delle cause di esclusione della responsabilità previsti dalla disciplina propria della singola tratta, dall'altro si vedrebbe comunque preclusa l'azione di regresso nei confronti del sub-vettore dall'eventuale più breve termine di prescrizione applicato a quest'ultimo.

Anche l'aspetto relativo alla prescrizione, dunque, induce a preferire l'adozione di un sistema *network* di responsabilità, con la conseguenza che al trasporto multimodale si dovrà applicare il termine dettato dalle norme relative alla singola tratta nella quale si è prodotto il danno. Solo in via sussidiaria, qualora i danni non siano localizzati, l'operatore multimodale sarà assoggettato alla disciplina generale del codice civile, tra cui anche alla prescrizione annuale dell'art. 2951 c.c.

⁽⁵¹⁾ S. FERRARINI, *Trasporto misto terrestre-marittimo e regime applicabile alla responsabilità del vettore*, nota a Cass. 6 marzo 1956 in *Dir. mar.* 1956, 200.

A ben vedere, tale soluzione non risulta affatto innovativa, poiché si tratta del medesimo schema adottato dal legislatore nazionale nel terzo comma dell'art. 1696 c.c. per disciplinare il limite del debito.

A conclusione del presente intervento, in definitiva ed in estrema sintesi, a sommo avviso degli Autori la modifica attuata dal D.L. 152/2021 va salutata con favore per aver introdotto una disciplina nazionale in tema di responsabilità del vettore multimodale aderendo, seppur indirettamente ed implicitamente, ad un regime *network* modificato per tutti gli aspetti di responsabilità. Da tale scelta discende che per i danni localizzati troverà applicazione la corrispondente normativa internazionale o nazionale applicabile alla singola tratta in cui si è verificato il sinistro, mentre invece, qualora i danni non siano localizzati, la responsabilità dell'operatore multimodale sarà assoggettata alla disciplina generale del contratto di trasporto di cui agli artt. 1678 ss. c.c. con particolare riferimento all'art. 1696 comma 3.

Tuttavia, le scelte adottate con tale riforma riguardo i limiti del debito e la cornice giuridica applicabile in caso di danno non localizzato appaiono discutibili poiché nella pratica potranno determinare delle distorsioni, a cui in futuro verosimilmente seguiranno degli interventi giurisprudenziali «correttivi». Da ultimo, infine, l'adozione di un sistema *uniform* porrà inevitabilmente la questione, come sopra illustrata, del regime di prescrizione e degli effetti degli atti interruttivi posti in essere nel contratto di trasporto multimodale rispetto ai singoli vettori.

INTERVENTI

ISABELLA FERRARI

LA GUIDA AUTONOMA TRA REGOLE
INTERNAZIONALI E NORMATIVE INTERNE (*)

Autonomous driving passes through a double regulatory filter, running in parallel at both international and national levels. While the 1968 Vienna Convention on Road Traffic, UNECE regulations, and NHTSA safety standards set the international regulatory framework, it is up to national legislators to outline the specific rules to be applied within domestic borders. This paper examines recent international advances that allow driverless vehicles to operate on public roads, along with current national laws. The baton has been transferred to individual states, which are now called upon to decide whether, how, when and under what circumstances to permit autonomous driving. Through a comparative analysis of the countries where the major automakers are based, some de jure condendo reflections can be made.

SOMMARIO: 1. Green Deal europeo e circolazione stradale. – 2. La mobilità intelligente tra obiettivi e aspettative. – 3. I livelli di autonomia. – 4. La cornice normativa internazionale. – 4.1. La guida autonoma nella Convenzione di Vienna del 1968 sulla circola-

(*) La ricerca su cui si fonda il presente contributo rientra nell'ambito del progetto IP4ENGINEERS, Erasmus-JMO-2022-Module, finanziato dall'Unione europea. Le opinioni espresse appartengono alla sola autrice e non riflettono necessariamente le opinioni dell'Unione europea o dell'Agenzia esecutiva europea per l'istruzione e la cultura (EACEA). Né l'Unione europea né l'EACEA possono esserne ritenute responsabili.

zione stradale. – 4.2. La Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite. – 4.3. I trasporti 4.0 nei Regolamenti della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE). – 4.4. Il futuro della circolazione stradale secondo il WP.29. – 5. Prospettive di diritto comparato: dove possono circolare oggi i veicoli autonomi? – 5.1. *Self-driving vehicles* in Gran Bretagna. – 5.2. L'approccio francese ai *véhicules autonomes*. – 5.3. La sperimentazione nei Paesi nordici. – 5.4. Il ritardo italiano. – 6. Conclusioni.

1. *Green Deal europeo e circolazione stradale* – Il rapido e costante sviluppo del settore automotive coinvolge tecnologie sempre più innovative, che mirano a massimizzare la sostenibilità ecologica dei mezzi di trasporto, al contempo implementando la sicurezza stradale.

In considerazione degli impegni assunti con il *Green Deal* europeo, occorre sin d'ora ridurre drasticamente le emissioni di gas serra, intervenendo in particolare sul settore dei trasporti che, da solo, produce un quarto dell'inquinamento complessivo di tutti gli Stati membri ⁽¹⁾.

Per raggiungere l'obiettivo della neutralità climatica entro il termine previsto del 2050 è pertanto richiesto uno sforzo congiunto e collettivo su più fronti, affinché venga ampliato il parco circolante dei veicoli elettrici ⁽²⁾, venga

⁽¹⁾ EEA, *Transport and environment report 2021*, Luxembourg 2022, 5. Per approfondire su Green Deal e transizione energetica, si rinvia a G.F. FERRARI (a cura di), *Le smart cities al tempo della resilienza*, Milano-Udine, 2021, 347.

⁽²⁾ Sulla sostenibilità ambientale della mobilità elettrica e ibrida sono state sollevate perplessità, dal momento che la produzione di tali veicoli utilizza energie da combustibili fossili: per evitare di incorrere nel cd. greenwashing, e cioè nell'inganno dell'investitore che acquista un determinato prodotto nell'erronea convinzione di tutelare l'ambiente, occorre valutare comparativamente l'inquinamento causato dalla produzione di nuovi veicoli elettrici o ibridi immessi in circolazione con la decarbonizzazione conseguente al loro utilizzo in concreto, per verificare se l'esito finale sia di aumento o diminuzione dei gas serra totali immessi in atmosfera. Cfr. E.L. LANE, *Volkswagen and the High-*

incrementato l'utilizzo del biodiesel, e venga incentivato l'utilizzo di nuovi sistemi di mobilità intelligente, che, come si vedrà *infra*, possono offrire un sensibile contributo all'abbattimento dei gas serra rilasciati nell'atmosfera.

2. *La mobilità intelligente tra obiettivi e aspettative* – La mobilità intelligente introduce nuovi sistemi di trasporto, che scaturiscono dall'incontro virtuoso tra *shared-economy*, *internet of things* e sostenibilità ambientale ⁽³⁾.

Attraverso la condivisione dei veicoli per il trasporto privato (*car-sharing*) ⁽⁴⁾ e la riorganizzazione degli spazi urbani, la mobilità del futuro mira a ridurre il traffico stradale e l'inquinamento atmosferico, senza tuttavia compromettere la rapidità, la sicurezza e la flessibilità dei trasporti.

Tech Greenwash, in *European Journal of Risk Regulation* 7(1)/2016, 33; M.J. THOMAS, *European Green Deal: Greenwashing and the Forgotten Good Corporate Citizen as an Investor*, in *Columbia Journal of European Law* 28/2022, 203. Sulle difficoltà di riciclaggio delle batterie agli ioni di litio, con il conseguente importante problema di sostenibilità ambientale dei veicoli elettrici che utilizzano tali batterie: A. DANTHINNE-M. PICARD, *Assessing the Compatibility of Vehicle Electrification With the EU's Circular Economy Objective*, in *European Energy and Environmental Law Review* 6/2022, 394.

⁽³⁾ Interessante è il contributo sull'integrazione delle nuove tecnologie nel contesto urbano, a partire dalla disamina dell'esperienza di quattro metropoli europee, ovvero Amsterdam, Barcellona, Londra e Stoccolma: M. ANGELIDOU, *Four European Smart City Strategies*, in *International Journal of Social Science Studies* 4/2016, 21. Le aree di interesse coinvolte in fase di progettazione e realizzazione di una città 4.0 includono smart mobility, smart living, smart society, smart economy, data privacy e infrastrutture. Per la trasformazione urbanistica in chiave sostenibile, occorre dunque intervenire interdisciplinariamente su più fronti, con un lavoro collettivo e congiunto nei diversi ambiti sopra elencati.

⁽⁴⁾ R. LOBIANCO, *I Servizi di Mobilità Condivisa*, in *Dir. trasp.* 2021, 30, 31. Su Uber Pop, MyTaxi, Car2go, Enjoy e altri forniti di servizi di car-sharing, cfr. C. LAURI, *Smart Mobility. Le sfide regolatorie della mobilità urbana*, in *Rivista Trimestrale di Scienza dell'Amministrazione* 1/2021, 10.

I veicoli autonomi, in particolare, rappresentano una soluzione innovativa, tecnologicamente avanzata e sostenibile, in linea con lo *Scenario Net Zero* ⁽⁵⁾, in quanto capaci di dialogare *inter eos* e con l'infrastruttura circostante allo scopo di:

- a) limitare la congestione del traffico tramite l'organizzazione controllata dei flussi sulle reti urbane, con conseguente riduzione delle emissioni inquinanti;
- b) ridurre l'incidenza umana (guida in stato di ebbrezza, sonnolenza, eccesso di velocità, visibilità ridotta, ecc.) all'origine della gran parte degli incidenti automobilistici ⁽⁶⁾, con potenziamento della sicurezza generale.

Va da sé, inoltre, che quanto più sofisticato è il sistema veicolo nel suo complesso, quanto più *green* sarà anche il

⁽⁵⁾ Per completezza del quadro di riferimento, occorre dare atto anche dell'esistenza di studi di segno contrario: cfr. S. SUDHAKAR-V. SZE-S. KARAMAN, *Data Centers on Wheels: Emissions From Computing Onboard Autonomous Vehicles*, in *IEEE Micro* 43/2023, 29. Sulla base di ricerche eseguite presso il Massachusetts Institute of Technology, gli autori hanno calcolato il consumo energetico necessario ad un veicolo autonomo per acquisire informazioni e immagini dalla realtà circostante per mezzo di radar e telecamere ad alta risoluzione, elaborare i dati in tempo reale attraverso un apposito algoritmo, predisporre la traiettoria e verificarla nel contesto di riferimento spazio-temporale. Ebbene, considerato che l'approvvigionamento energetico dipende in larga misura dai veicoli fossili, e che la complessa attività demandata al sistema di controllo autonomo è energivora, gli autori sostengono che il funzionamento dei veicoli autonomi immette nell'atmosfera terrestre gas serra in misura superiore rispetto ai veicoli tradizionali.

⁽⁶⁾ Le statistiche dimostrano che all'origine degli incidenti stradali vi sono: errori del conducente (95%), condizioni stradali o meteorologiche (2,5%), guasti tecnici (2,5%): S.A. BEIKER, *Legal Aspects of Autonomous Driving*, in *Santa Clara Law Review* 52(4)/2012, 1149. Cfr. K.L. HANNA, *Old Laws, New Tricks: Drunk Driving and Autonomous Vehicles*, in *Jurimetrics* 55(2)/2015, 275. Sull'analisi delle più recenti statistiche italiane ed europee in punto alle cause degli incidenti, si rinvia a S. POLLASTRELLI, *Circolazione di veicoli*, Milano, 2022, 7; E. KARNER, *A Comparative Analysis of Traffic Accident Systems*, in *Wake Forest Law Review* 53(2)/2018, 365.

veicolo finale circolante ⁽⁷⁾: ché infatti alla progettazione sostenibile degli elementi costitutivi e dei componenti d'equipaggiamento, si affiancheranno pure lo sviluppo e l'implementazione di sistemi di alimentazione puliti sempre più efficienti, efficaci e performanti.

A ciò si aggiungono infine l'attesa riorganizzazione degli spazi urbani ⁽⁸⁾, in funzione delle nuove modalità di fruizione dei trasporti privati⁽⁹⁾, e l'utilizzo di sistemi di *platooning* per migliorare l'efficienza di guida e di flusso nel settore del trasporto merci: per un auspicato sviluppo ecocompatibile delle reti intra ed extra-urbane.

Nonostante l'indubbia valenza positiva della guida autonoma, capace di proiettare nel futuro un settore chiave per

⁽⁷⁾ Gli strumenti per il calcolo delle emissioni dei gas a effetto serra sono due: il Voluntary Carbon Standard (attraverso test condotti da organismi indipendenti, che prevedono l'utilizzo di metodologie scientifiche dettagliate, si determina l'emissione prodotta in concreto e se ne verifica la conformità rispetto agli standard prefissati a livello federale per gli USA o internazionale) e il PAS 2050, che specifica i requisiti per la valutazione delle emissioni di gas serra nel ciclo di vita dei prodotti delle organizzazioni che forniscono beni e servizi e per il calcolo della loro impronta di carbonio: per un approfondimento, si rinvia a J.E. FLIEGELMAN, *The Next Generation of Greenwash: Diminishing Consumer Confusion through a National Eco-Labeling Program*, in *Fordham Urban Law Journal* 37(4)/2010, 1035.

⁽⁸⁾ La condivisione dei veicoli automatizzati (shared mobility) apre infatti alla creazione di innovativi distretti di mobilità automatizzata, al cui interno sarà più agile e rapida la ricerca sia di parcheggio che di veicoli in car sharing. Sul punto, si richiama l'interessante contributo di A. RADWAN, *Autonomous vehicles and changing the future of cities: Technical and urban perspectives*, in *Journal of Urban Regeneration and Renewal* 16/2022, 1.

⁽⁹⁾ E. SHEPARD-K. NAPOLINE-F. DOUMA-A. LARI, *Opportunities and Challenges for Deploying Connected and Automated Vehicles to Address Transportation Disparities in Urban Areas*, in *Journal of Law and Mobility* 2022, 3,4: attraverso la disamina comparata delle possibilità di sviluppo della mobilità intelligente nel contesto urbano e rurale, gli autori paventano l'aggravamento delle diseguglianze economiche e sociali nelle aree rurali, in quanto escluse dalla rete dei trasporti autonomi.

lo sviluppo globale, non mancano tuttavia timori diffusi. L'ampio risalto mediatico riscosso dagli incidenti stradali occorsi negli Stati Uniti ⁽¹⁰⁾ ed in Europa in fase di sperimentazione dei veicoli autonomi ha infatti ingenerato una dilagante diffidenza verso queste nuove tecnologie ⁽¹¹⁾. E poco importa se dagli accertamenti peritali sia poi emerso che i sinistri in questione erano in effetti stati causati da

⁽¹⁰⁾ Esemplari sono i due casi, entrambi letali, che hanno coinvolto Joshua Brown alla guida di un veicolo Tesla nel 2017 e Elaine Herberg alla guida di un veicolo sperimentale Uber nel 2018. Sul caso Brown, T. HRESKO PEARL, *Fast & Furious: The Misregulation of Driverless Cars*, in *New York University Annual Survey of American Law* 73(1)/2017, 19; C. COSTAIN, *The Automation of Transportation: The Advent of Autonomous Driving Technology*, in *New England Law Review* 55(2)/2021, 101, 102; sul caso Uber, si rinvia *ex multis* a V. TRIPODI, *Etica delle tecniche*, Firenze 2020, 88; M. MIDIRI, *Nuove tecnologie e regolazione: il «caso Uber»*, in *Riv. trim. dir. pubbl.* 2018, 1017.

⁽¹¹⁾ Si richiama sul punto l'analisi sull'atteggiamento dei consumatori nei confronti dei veicoli autonomi, sulla loro propensione all'acquisto e sulle attività principali che vorrebbero svolgere a bordo di un veicolo autonomo, a cura di C. SLABY, *Decision-Making Self-Driving Car Control Algorithms: Intelligent Transportation Systems, Sensing and Computing Technologies, and Connected Autonomous Vehicles*, in *Contemporary Readings in Law and Social Justice* 11(2)/2019, 29. L'indagine ha attestato una sensibile presenza di detrattori della guida autonoma, anche tra le giovani generazioni. Si veda anche A. JOHNSEN-N. STRAND-J. ANDERSSON-C. PATTEN (a cura di), *Literature review on the acceptance and road safety, ethical, legal, social and economic implications of automated vehicles*, Linköping, 2017. Il tema della guida autonoma apre altresì la discussione su importanti questioni etiche, nel difficile tentativo di bilanciare l'interesse del singolo conducente con quello pubblico della sicurezza generale: attraverso l'applicazione analogica del famoso dilemma del carrello, la dottrina si interroga su come impostare l'algoritmo, così da massimizzare la sicurezza dei passeggeri a bordo del veicolo autonomo oppure quella degli altri utenti della strada. Cfr. J.J. THOMSON, *Killing, Letting Die, and the Trolley Problem*, in *MONIST* 59/1976, 204; S. SCAGLIARINI (a cura di), *Smart Roads e Driverless Cars: tra diritto, tecnologie, etica pubblica*, Torino, 2019, 41 s.; S. MARCHIORI-P. SOMMAGGIO, *Break The Chains: A New Way To Consider Machine's Moral Problems*, in *BioLaw Journal* 3/2018.

negligenza o imperizia del supervisore umano ⁽¹²⁾: permane comunque una superficiale ritrosia generale, che solo una corretta e adeguata divulgazione scientifica potrà forse contrastare ⁽¹³⁾.

A tale scopo, in Germania, in Inghilterra e in Francia, il rilascio dell'autorizzazione alla sperimentazione dei veicoli autonomi è subordinato alla previa organizzazione di seminari e conferenze divulgative sul tema, al preciso scopo di accompagnare gradualmente la comunità pubblica nell'approccio ad innovazioni tecnologiche assolutamente dirompendi. Manca invece del tutto in Italia una simile formazione diffusa, col risultato che la guida autonoma resta

⁽¹²⁾ Interessante è la proposta di istituire una products culpability per regolare gli aspetti della responsabilità civile e penale: in C.W. WESTBROOK, *The Google Made Me Do It: The Complexity of Criminal Liability in the Age of Autonomous Vehicles*, in *Michigan State Law Review* 1/2017, 9. Sulla responsabilità per danno da prodotti difettosi in relazione ai veicoli autonomi, A. LEMANN, *Autonomous Vehicles, Technological Progress, and the Scope Problem in Products Liability*, in *Journal of Tort Law* 12(2)/2019.

⁽¹³⁾ Il dialogo pubblico è fondamentale nella costruzione di una società ricettiva delle nuove tecnologie, al cui interno possa svilupparsi una regolamentazione flessibile, adattabile all'evoluzione tecnologica e sicura. A tale scopo, l'NHTSA statunitense raccoglie e pubblica le dichiarazioni di autovalutazione della sicurezza, che le aziende operanti nel settore (Apple, Argo AI, Aurora, Autonomous a2z, AutoX, BMW, EasyMile, Ford, GM, Ike, Kodiak, Locomotion, Lyft, Mercedes-Benz/Bosch L4-L5, Mercedes Benz L3, Motional, Navya, Nuro, Nvidia, Plus, Pony.ai, Robomart, Torc Robotics, Toyota, TuSimple, Uber, Waymo, WeRide, Zoox) predispongono su base volontaria per incrementare la fiducia generale. Cfr. M. MAURER-J.C. GERDES-B. LENZ-H. WINNER (a cura di), *Autonomes Fahren*, Heidelberg, 2015, 601. Tuttavia, poiché la tradizione costituzionale statunitense è radicata nel diritto negativo, inteso come diritto che terzi non facciano o non ledano la sfera privata del singolo, anche l'intelligenza artificiale è stata in origine approcciata a partire dall'enucleazione di una serie di diritti negativi, per proteggere l'individuo dall'uso di questa nuova tecnologia: C. COGLIANESE-K. HEFTER, *From Negative to Positive Algorithm Rights*, in *William & Mary Bill of Rights Journal* 30(4)/2022, 884.

appannaggio di pochi, per lo più appartenenti al settore tecnico-ingegneristico.

L'impatto che la guida autonoma potrà avere in concreto sugli sviluppi futuri della società contemporanea dipende dunque non solo dal progresso della ricerca scientifica e tecnologica, ma anche dalla più ampia cornice di riferimento, che include i necessari approfondimenti e sviluppi da portare avanti nel campo del diritto, dell'etica, dell'architettura, della tutela della salute e dell'ambiente ⁽¹⁴⁾.

Risulta pertanto opportuno, nella presente sede, introdurre le norme e i regolamenti già in vigore, e fare il punto sugli interventi normativi ancora da adottare a livello non solo interno, ma anche europeo ed internazionale, per contribuire concretamente alla transizione ecologica ed energetica attraverso lo sviluppo di nuovi sistemi di mobilità sostenibile.

3. *I livelli di autonomia* – Per inquadrare compiutamente la disciplina giuridica in tema di guida autonoma, occorre innanzitutto fornirne una definizione scientifica, tecnica e univoca. In base alla classificazione internazionale predisposta dalla *Society of Automotive Engineering*, si distinguono i seguenti sei livelli di autonomia dei veicoli ⁽¹⁵⁾:

⁽¹⁴⁾ Per le conseguenze sul piano economico-imprenditoriale, cfr. F. BALESTRIERI-M.T. CARROZZA (a cura di), *La qualità ambientale nella gestione d'impresa*, Milano, 2008. Sul rapporto tra tecnologia e sostenibilità ambientale nell'ambito delle infrastrutture dei trasporti urbani in Italia, G.P. JUSTINO-G.G.F. DE ALMEIDA, *Urban-sustainable transportation in smart global cities: the case of Milan*, in *Revista de Gestao e Secretariado* 13(3)/2022, 1085; G. TUCCI-C. RATTI, *Technology As An Enabler Of A New Ecosystem Responsive Urbanism*, in *International Journal of Architecture, Art & Design* 12/2022, 190-201.

⁽¹⁵⁾ K.S. ABRAHAM-R.L. RABIN, *Automated Vehicles And Manufacturer Responsibility For Accidents: A New Legal Regime For A New Era*, in *Virginia Law Review* 105/2019, 130, 131; M. BARANCZYK, *Driving The Future: The Antiquated Treaties, Unintended Effects, and Inconsistent Implementation of Autonomous Vehicle Law*, in *Wisconsin International Law Journal*

- Livello 0: il veicolo è manovrato manualmente;
- Livello 1: il veicolo è dotato di strumenti di allerta che si attivano in situazioni di pericolo (avvisi visivi o acustici), e di sistemi capaci di eseguire sotto-compiti dinamici relativi ai movimenti longitudinali o laterali (ma non entrambi i movimenti contemporaneamente) in contesti specifici (*cruise control*);
- Livello 2 (guida semi-autonoma): l'elettronica di bordo del veicolo può controllare acceleratore, freno e sterzo in situazioni di guida non ordinaria, a condizione che il conducente supervisioni costantemente il veicolo e sia in grado di riassumerne il controllo fisico, se necessario;
- Livello 3 (*partial driving automation*): gli ausili in grado di controllare acceleratore, freni e sterzo si attivano anche in situazioni di guida normali, lasciando al conducente il compito d'intervenire fisicamente solo in caso di avversità o pericolo, di richiesta da parte del sistema (*fallback*) o di malfunzionamento dei dispositivi stessi;
- Livello 4 (guida autonoma avanzata): il veicolo è in grado di procedere autonomamente in quasi tutte le condizioni di guida, escluse unicamente quelle drasticamente avverse;
- Livello 5 (guida completamente autonoma): completa autonomia del veicolo in tutte le situazioni e condizioni atmosferiche, con conseguente abolizione del ruolo e degli obblighi del conducente (in mancanza di conducente umano, a bordo siedono unicamente i passeggeri, che sono esenti da responsabilità per i danni prodotti dalla circolazione autonoma del veicolo).

37/2019, 114. Sulla nozione di guida autonoma si vedano: V. BATTISTELLA, *Spunti di riflessione sulla conduzione dei veicoli altamente automatizzati nella circolazione stradale in una prospettiva de iure condendo*, in *Dir. trasp.* 2021, 953, F. SALERNO, *L'automazione nel trasporto stradale, ferroviario e multimodale*, in *Riv. dir. nav.* 2020, 94 ss.; *Atti dell'incontro di studi. L'automazione nei trasporti marittimi, aerei e terrestri. Cagliari, 9-10 novembre 2018* (a cura di L. Tullio), in *Dir. trasp.* 2019.

Ad oggi, pur essendo disponibili le tecnologie di livello 4 SAE, sono commercializzati veicoli dotati, al più, di sistemi di assistenza al conducente di livello 3. Ciò in quanto, da un lato, occorre la previa modifica del quadro normativo di riferimento, per consentire la circolazione in modalità autonoma sulle pubbliche strade; e dall'altro lato, occorre integrare tra loro due concezioni del tutto differenti di mobilità, quella autonoma e quella dinamico-tradizionale.

Ché, infatti, la compresenza di veicoli vecchi e nuovi è destinata ad ingenerare enormi difficoltà pratiche. È noto ad esempio che, se un guidatore parcheggia distrattamente in doppia fila, può causare problemi ai veicoli autonomi che lo seguono: il veicolo autonomo, che non è progettato per concepire l'altrui elusione delle regole del codice della strada, si posizionerà in coda al veicolo posteggiato in doppia fila, attendendo invano che quest'ultimo si rimetta in moto. Il ragionamento binario tipico dei cd. cervelli elettronici non ammette cioè deroghe o eccezioni, e finisce per dimostrarsi incapace di riadattarsi in conseguenza delle possibili e frequenti anomalie e variabili del mondo umano.

Allo stato attuale, l'unica soluzione possibile, in attesa dell'integrale transizione alla guida autonoma ⁽¹⁶⁾, è la predisposizione di carreggiate separate per i soli veicoli autonomi. Resta da valutare se tale soluzione sia percorribile in concreto, in ragione della pianificazione urbanistica locale.

4. *La cornice normativa internazionale* – La guida auto-

⁽¹⁶⁾ Sulle due fasi di introduzione della circolazione in modalità autonoma, la prima mista (compresenza di veicoli autonomi e a conduzione umana) e la seconda esclusivamente *driverless*, cfr. U. RUFFOLO (a cura di), *Intelligenza artificiale: il diritto, i diritti, l'etica*, Milano 2020, 155. Peculiare è la prospettiva di fondare il diritto delle nuove tecnologie «*ex robot oritur ius*», con un'applicazione estensiva ed adeguata all'era contemporanea del brocardo latino *ex facto oritur ius*: in E. QUARTA-R. TREZZA, *Driverless car o driverless law: quale direzione prenderà il diritto per evitare «incidenti sistematici»?», in *Cultura giuridica e diritto vivente* 2021, 2.*

noma fa capo a due pilastri fondamentali degli accordi internazionali in materia di circolazione stradale: la Convenzione di Vienna del 1968 e i regolamenti della Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite, al cui interno la Divisione Trasporti Sostenibili con il WP.29 si occupa specificatamente delle questioni giuridiche concernenti le innovazioni tecnologiche dei veicoli (17).

4.1. La guida autonoma nella Convenzione di Vienna del 1968 sulla circolazione stradale – Ancorché ormai risalente, la Convenzione di Vienna riveste un ruolo fondamentale nella disciplina della circolazione stradale a livello globale, siccome recepita da ben 96 paesi firmatari, che periodicamente ne approvano gli emendamenti imposti dalle necessità di adeguamento rispetto ai progressi tecnico-ingegneristici e agli standard di sicurezza via via introdotti nel settore dei trasporti.

Tra gli aggiornamenti normativi più recenti e significativi, vi sono indubbiamente le due modifiche 2015 e 2022 della Convenzione di Vienna, con cui è stata apprestata la necessaria cornice internazionale in materia di guida autonoma.

Con la prima modifica, in vigore dal 2016, è stato ag-

(17) Per un approfondimento sulla Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale 1968, K. VAN WEES, *Technology in the Driver's Seat: Legal Obstacles and Regulatory Gaps in Road Traffic Law*, in *Autonomous Vehicles Business, Technology and Law* (a cura di S. Van Uytsel-D. Vasconcellos Vargas), Berlino, 2021, 26. L'Article 29 Working Party (acronimo WP.29) è il gruppo di lavoro composto da esperti tecnici e specialisti in requisiti tecnici per i veicoli, istituito nel 1949 per volontà del Sottocomitato per il trasporto stradale della Commissione economica delle Nazioni Unite (UNECE) allo scopo di attuare le disposizioni tecniche generali stabilite nella Convenzione di Ginevra sul traffico stradale del 1949. Sulle origini del WP.29 si rinvia a K.M. McDONALD, *Shifting Out of Neutral: A New Approach to Global Road Safety*, in *Vanderbilt Journal of Transnational Law* 38/2005, 760; D. CHAKRABORTY-J. CHAISSE-S. PAHARI, *Global auto industry and product standards*, in *Journal of International Trade Law and Policy* 19(1)/2020, 13.

giunto all'articolo 8 della Convenzione un nuovo comma, il 5-*bis* ⁽¹⁸⁾, per consentire al conducente di sollevare le mani dallo sterzo e di lasciare procedere il veicolo in modalità autonoma: si tratta in tutta evidenza di un'autonomia piuttosto limitata, per di più condizionata alla capacità del conducente di disattivare prontamente il sistema di autocontrollo del veicolo e di riassumere all'occorrenza la guida manuale.

Successivamente, con l'emendamento del 14 luglio 2022, che ha introdotto l'articolo 34-*bis* ⁽¹⁹⁾ nel testo consolidato della convenzione, i veicoli autonomi di livello dal 3 al 5 hanno ricevuto via libera alla circolazione su strada pubblica, seppur nei limiti da definire a livello nazionale. La riforma 2022 delega, infatti, ai singoli Stati membri la decisione se permettere o meno la circolazione di veicoli senza conducente nei rispettivi territori di competenza ⁽²⁰⁾, con

⁽¹⁸⁾ I sistemi che influenzano il modo in cui i veicoli vengono guidati sono considerati conformi se conformi alle regole internazionali di costruzione, montaggio e utilizzo. I sistemi, che influenzano il modo in cui i veicoli sono guidati e non sono conformi alle suddette regole, sono comunque considerati conformi se in qualunque momento possono essere disattivati o spenti dal conducente. Sull'emendamento introduttivo del paragrafo 5-*bis*, cfr. M.G. LOSANO, *Verso l'auto a guida autonoma in Italia*, in *Il diritto dell'informazione e dell'informatica* 2/2019, 429; E.G. ROSAFIO-M. COMENALE PINTO, *Responsabilità civile per la circolazione degli autoveicoli a conduzione autonoma. Dal Grande Fratello al Grande Conducente*, in *Dir. trasp.* 32(2)/2019, 374.

⁽¹⁹⁾ Il requisito secondo cui ogni veicolo o combinazione di veicoli in movimento deve avere un conducente è considerato soddisfatto quando il veicolo utilizza un sistema di guida automatizzato conforme a: (a) alle norme tecniche nazionali e a qualsiasi strumento giuridico internazionale applicabile in materia di veicoli a ruote, attrezzature e parti che possono essere montate e/o utilizzate sui veicoli a ruote, e (b) alla legislazione nazionale che ne disciplina il funzionamento.

⁽²⁰⁾ La legislazione concorrente nazionale ha il compito di regolamentare nel dettaglio le materie connesse alla guida autonoma, e quindi responsabilità civile e penale per i danni arrecati dai veicoli autonomi, copertura assicurativa obbligatoria, limiti massimi di velocità consentiti in ragione del livello di autonomia installato sul

rinvio alla potestà legislativa concorrente nazionale per la regolamentazione conseguente. Si tratta di un deciso cambio di rotta rispetto al passato, che affonda le proprie radici nella procedura di emendamento, lunga e formale, di cui all'articolo 49 della Convenzione di Vienna: in base a tale procedura, occorrono almeno 18 mesi e il parere favorevole di due terzi degli Stati contraenti, perché un emendamento possa infine entrare in vigore ⁽²¹⁾.

Ciò significa che l'avvio in seno alle Nazioni Unite, presso cui è depositata la Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale, dei lavori per l'introduzione dell'articolo 34-*bis* sulla guida autonoma, risale quanto meno al 2020. Ebbene, come meglio descritto *infra* al paragrafo 5, solo una limitata parte dei Paesi contraenti la Convenzione ha sfruttato i due anni antecedenti l'entrata in vigore del suddetto articolo 34-*bis* per aggiornare la normativa interna, così da poter implementare le nuove tecnologie in ambito *automotive* non

veicolo, possibili limitazioni all'utilizzo di ausili alla guida in presenza di determinate condizioni meteo o di traffico, ecc. Cfr. A. DAVOLA-R. PARDOLESI, *In viaggio col robot: verso nuovi orizzonti della r.c. auto (driverless)?*, in *Danno e Responsabilità* 2017, 616; E. AL MUREDEN, *Autonomous cars e responsabilità civile tra disciplina vigente e prospettive de jure condendo*, in *Contratto e Impresa* 2019, 895; F.P. PATTI, *The European Road to Autonomous Vehicles*, in *Fordham International Law Journal* 43/2019, 158; C. TELESCA, *Driverless Cars: profili di responsabilità civile e penale*, in *Riv. dir. nav.* 2019, 183 ss.

⁽²¹⁾ In base all'articolo 49 Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale, il Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, ricevute le proposte di emendamento dalle Parti contraenti interessate, le comunica a tutti i paesi contraenti, dando loro il termine di dodici mesi per accettare, rifiutare o convocare una conferenza per l'esame del testo. Scaduto detto termine annuale, le modifiche vengono considerate approvate se i rifiuti o le richieste d'esame provengono da meno di un terzo del totale delle Parti contraenti. Decorso il predetto termine annuale, il Segretario generale notifica ai contraenti l'intervenuta approvazione della modifica, con avviso che, decorsi ulteriori sei mesi, l'emendamento entrerà in vigore per tutte le Parti contraenti, escluse quelle che abbiano opposto il rifiuto o richiesto la conferenza d'esame.

appena la cornice regolamentare internazionale lo avesse permesso.

4.2. La Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite – Agli emendamenti della Convenzione di Vienna sopra descritti si associano le modifiche dei regolamenti tecnici, adottate in seno alla Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE). Questa commissione è stata istituita nel 1947 per volontà delle Nazioni Unite, al preciso scopo di promuovere la ricostruzione dell'Europa postbellica attraverso il rafforzamento della cooperazione ed integrazione economica tra i suoi Stati membri. Alla commissione aderiscono non soltanto i Paesi EU, ma anche Stati Uniti, Canada, Israele, nonché diversi stati dell'Asia centrale.

All'interno della Commissione, il Comitato UN/ECE per i Trasporti Interni si occupa precipuamente di promuovere accordi, convenzioni e regolamenti tecnici internazionali, per garantire lo sviluppo sicuro e sostenibile dei trasporti su strada, in linea con i progressi delle nuove tecnologie.

A differenza però di quanto accade per le modifiche della Convenzione di Vienna, che hanno efficacia non vincolante, tutti gli accordi, le convenzioni e i regolamenti siglati dalla Commissione UN/ECE sono *self-executing*. Peraltro, per rafforzare la portata cogente degli atti UN/ECE, l'Unione europea adotta con cadenza periodica appositi regolamenti "ombrello", con cui recepisce integralmente tutte le disposizioni UN/ECE.

Restano esclusi tuttavia gli Stati Uniti, che, pur essendo membri della Commissione UN/ECE, ne respingono i regolamenti, e adottano invece standard federali loro propri in materia di veicoli a motore e di sicurezza stradale, costringendo così le case automobilistiche ad integrare standard differenti in funzione del luogo in cui verranno commercializzati i veicoli di loro produzione.

4.3. I trasporti 4.0 nei Regolamenti della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE) – Nel bien-

nio 2020-2022 sono state apportate alcune rilevanti modifiche ai Regolamenti UN/ECE, volte a permettere l'utilizzo di ausili alla guida sempre più sofisticati, capaci persino di controllare il veicolo in modalità completamente autonoma o da remoto.

È del 2015 la riforma del Regolamento n. 79 UN/ECE, introduttiva dell'articolo 5.1.6.1, che ha consentito l'attivazione dello sterzo a controllo automatico entro la velocità massima di circolazione di 12 km/h.

Ma l'apertura più significativa alla guida autonoma è stata apportata dal Regolamento n. 157 UN/ECE, che prevede una disciplina uniforme per i paesi aderenti per l'omologazione dei veicoli provvisti di sistemi automatizzati di mantenimento della corsia⁽²²⁾. Ebbene, con una prima modifica del giugno 2020, è stata autorizzata l'attivazione dei sistemi di mantenimento automatico della corsia, cd. ALKS⁽²³⁾, per velocità inferiori ai 60 km/h: quando gli ALKS sono in funzione, il conducente trasferisce al sistema il controllo primario del veicolo, mantenendone tuttavia la supervisione, così da poter rispondere prontamente ad eventuali segnalazioni o richieste di intervento manuale provenienti dal veicolo stesso.

⁽²²⁾ Per un approfondimento tecnico-giuridico sui sensori installati e sulle tecnologie di geolocalizzazione e controllo dei veicoli autonomi, H. SURDEN-M.A. WILLIAMS, *Technological Opacity, Predictability, and Self-Driving Cars*, in *Cardozo L. Rev.* 38/2016,144; L. CALTAGIRONE-M. BELLONE-L. SVENSSON-M. WAHDE, *LIDAR-camera fusion for road detection using fully convolutional neural networks*, in *Robotics and Autonomous Systems* 111/2019, 125.

⁽²³⁾ Gli ALKS sono sistemi automatizzati che, se attivati, controllano i movimenti laterali (cioè lo sterzo) e longitudinali (cioè l'accelerazione, la frenata e la selezione delle marce) del veicolo per periodi di tempo prolungati, senza bisogno di input da parte del conducente. Sono l'evoluzione dei sistemi avanzati di assistenza alla guida ("ADAS"), che includono il cruise control adattivo, l'assistenza al cambio di corsia e la frenata di emergenza avanzata. Per un approfondimento su Alks e regolamenti UN/ECE, si rinvia a R. WILLIAMSON-M. CURZON, *Developments in the UK's Approach to the Regulation of Driverless Vehicles*, in *The Journal of Robotics, Artificial Intelligence & Law*, 4(2)/2021, 132.

A giugno 2022, poi, lo stesso Regolamento n. 157 UN/ECE è stato ulteriormente modificato per consentire la circolazione di veicoli autonomi di livello 3 SAE su carreggiate a corsie di marcia separate, interdette a pedoni e ciclisti. Peraltro, a decorrere da gennaio 2023, la velocità massima percorribile in modalità autonoma può essere elevata con legge interna sino al limite di 130 km/h, con possibilità di eseguire persino sorpassi e cambi di corsia automatizzati.

Durante la circolazione in modalità autonoma, il display di bordo funge anche da *infotainment*, a patto che la riconversione da guida autonoma a manuale possa avvenire in maniera rapida, sicura e fluida su semplice richiesta del sistema di controllo del veicolo. Nell'eventualità, poi, in cui il conducente non risponda prontamente e adeguatamente ai segnali di allerta ricevuti, il sistema opera la transizione alla guida manuale in totale autonomia e sicurezza, rallentando, accostando ed arrestando infine il veicolo sulla corsia di emergenza o comunque in area protetta.

Nell'ottica di massimizzare la sicurezza stradale, il Regolamento n. 157 UN/ECE prevede anche l'obbligo di installare una scatola nera ⁽²⁴⁾ a bordo dei veicoli con autonomia

⁽²⁴⁾ La riforma 2022 del Regolamento n. 157 UN/ECE, ha introdotto l'obbligo di installare a bordo dei veicoli muniti di ALKS un sistema di archiviazione dei dati per la guida automatizzata (DSSAD) e per il recupero dei dati in caso di incidente, analogo alle scatole nere presenti su aeromobili o imbarcazioni. Lo scopo è registrare ogni singola attivazione e disattivazione del sistema di guida automatizzata, i cambi di corsia realizzati in modalità autonoma, e tutti i dati di riferimento incrociati, per verificare i parametri e i dati rilevanti prima, durante e dopo un incidente. Trattasi evidentemente di informazioni da raccogliere e gestire con estrema cautela, nel rispetto di quanto previsto dal Regolamento n. 155 in tema di cybersicurezza e di aggiornamenti del software. Sulle sfide alla sicurezza nel contesto dell'IoT, R.H. WEBER -E. STUDER, *Cybersecurity in the Internet of Things: Legal aspects*, in *Computer Law & Security Review* 32(5)/2016, 715; M. CHANNON-J. MARSON, *The liability for cybersecurity breaches of connected and autonomous vehicles*, in *Computer Law & Security Review* 43/2021; M. MINZLAFF-C. KUSCH-H-P. FISCHER, *Cybersicherheit in voller Fahrt*, in *Automobil-Elektronik* 3/2020,

di livello SAE pari o superiore al 3, così che, attraverso la disamina dei dati generati dal veicolo, sia possibile accertare eventuali responsabilità in caso di incidente, oltre che migliorare le prestazioni delle tecnologie in uso.

Anche il Regolamento n. 155 UN/ECE in tema di cyber-sicurezza e di aggiornamenti del software è stato riformato nel mese di giugno 2022, con introduzione in capo alle case automobilistiche del nuovo obbligo di certificazione di conformità rispetto alle norme tecniche del sistema di gestione della sicurezza informatica installato su ciascun veicolo ⁽²⁵⁾.

Sempre del giugno 2022 sono pure le modifiche al Regolamento n. 152 UN/ECE sul sistema avanzato di frenata d'emergenza e quelle al Regolamento n. 140 UN/ECE sui sistemi elettronici di controllo della stabilità, che interessano necessariamente anche il settore della guida autonoma.

Le recenti modifiche apportate dalla Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite agli standard tecnici che regolano il sistema veicolo in ogni suo singolo componente, sollecitano alcune brevi considerazioni.

Il quadro tecnico e normativo entro cui si sviluppa la guida autonoma in Europa è in rapida e continua evoluzione, sulla spinta evidente delle importanti case automobilistiche presenti sul territorio, che fanno sistema per perorare i loro interessi economici, orientando ed influenzando la normativa internazionale così da dare nuovo impulso al settore.

Ancora una volta, il diritto segue e rincorre il progresso

26.

⁽²⁵⁾ La certificazione in questione deve essere rilasciata da apposita autorità nazionale, e non riguarda i veicoli omologati prima del 1° luglio 2024, per i quali è sufficiente la prova da parte del costruttore che la sicurezza informatica è stata adeguatamente considerata durante la fase di progettazione e sviluppo del veicolo. Sull'impatto della guida autonoma alla sicurezza del traffico stradale, per i profili attinenti ai dati personali ma anche alla contestuale presenza di veicoli a conduzione autonoma e manuale, si veda anche l'interessante approfondimento in C. INGRATOCCI, *Autonomous Vehicles in Smart Roads: an Integrated Management System for Road Circulation*, in *Dir. trasp.* 2020, 501 ss.

tecnologico, che imprime la direzione alla mobilità del futuro.

Inoltre, è particolarmente interessante la contestualità con cui sono entrate in vigore tutte le modifiche normative e regolamentari sopra esaminate: sono infatti convogliati a giugno 2022 gli sforzi congiunti dei diversi settori tecnico-giuridico-ingegneristici coinvolti per i rispettivi ambiti di competenza nell'avvio della guida autonoma. Si tratta dell'implicito invito rivolto dai grandi attori del cambiamento ai legislatori nazionali, perché quest'ultimi aggiornino tempestivamente le rispettive normative interne e si aprano finalmente alla circolazione stradale del terzo millennio.

4.4. Il futuro della circolazione stradale secondo il WP.29
– Per garantire la piena osservanza delle regole, le tecnologie ALKS e ADAS presenti sui veicoli sono progettate per sbloccarsi ed assumere il controllo del veicolo in modalità autonoma, solo allorché le mappe del navigatore geolocalizzano il sistema all'interno delle aree consentite, ovvero sia su strade dotate di carreggiate separate, precluse a pedoni e ciclisti ⁽²⁶⁾.

L'integrazione tra ALKS, ADAS e i dati memorizzati nelle mappe, assicura altresì il rispetto dei limiti di velocità da parte del veicolo autonomo, il cui sistema di controllo viene tarato sulle velocità massime consentite localmente, e non ammette forzature né eccezioni.

⁽²⁶⁾ L'agenzia statunitense responsabile della sicurezza sulle strade, NHTSA, con lo *Standing General Order* No. 2021-01, in vigore fino al 29 giugno 2024, ha stabilito che i produttori e gli operatori di sistemi avanzati di assistenza alla guida (ADAS) debbano riferire informazioni specifiche sugli incidenti legati alla sicurezza che coinvolgono veicoli in circolazione su strade pubbliche; i dati così raccolti vengono utilizzati per valutare eventuali difetti di sicurezza di apparecchiature, sistemi o produttori specifici: cfr. M.E. McNEELEY-S.L. ADLE-J.H. DORMINY-E.M. BROOKS-S.G. LOWRY, *Commercial Transportation*, in *Mercer Law Review* 73(4)/2022, 1173.

Ecco allora che, dall'analisi congiunta di norme tecniche, Regolamenti UN/ECE e stato della ricerca tecnico-ingegneristica, il Working Party 29 ha enucleato le caratteristiche imprescindibili per il funzionamento in sicurezza dei veicoli autonomi: presenza di passeggeri nel numero massimo di otto oltre al conducente; controllo dei movimenti laterali e longitudinali tramite sistema ALKS; possibilità per il conducente di astenersi dalla supervisione del veicolo in modalità autonoma, con obbligo di pronta riassunzione del controllo manuale dietro segnalazione del sistema.

Si tratta in buona sostanza di un approccio standardizzato a livello internazionale ⁽²⁷⁾ per i sistemi SAE di livello 3, atto a consentire alle case automobilistiche di implementare sistemi di guida altamente automatizzata di serie nei veicoli di nuova uscita.

5. Prospettive di diritto comparato: dove possono circolare oggi i veicoli autonomi? – Seppur con qualche rallentamento per la pandemia da Covid-19, la guerra in Ucraina e la crisi energetica, la guida autonoma è tornata prepotentemente al centro del focus normativo internazionale, come dimostrano le numerose modifiche regolamentari sopra esaminate.

Come noto, tuttavia, la circolazione stradale rientra tra gli ambiti di competenza concorrente dell'Unione europea ex articolo 4 TFUE, e soggiace pertanto alla doppia regolamentazione centrale e nazionale. Come dire che il potere legislativo dell'Unione non esaurisce l'intera disciplina dei

⁽²⁷⁾ Interessanti sono le riflessioni sulla responsabilità civile per i sinistri causati dalla circolazione dei veicoli, da inquadrare alla stregua di compromesso necessario tra responsabilità per colpa e responsabilità sociale, in G. CALABRESI, *Costo degli incidenti e responsabilità civile: analisi economico-giuridica*, Milano, 2015, 399. Cfr. M. FERRARI, *Danni alla persona da sinistro della circolazione, surrogazione dell'assicuratore sociale e prevalenza del principio indennitario: una contaminazione fra sistemi assicurativi (Nota a Cass., ord. 13 giugno 2022, n. 18975, e App. Palermo 12 luglio 2022)*, in *Foro it.* 9/2022, 2719.

trasporti ⁽²⁸⁾, ben potendo gli Stati membri ulteriormente definire la disciplina interna oltre i limiti comunitari ⁽²⁹⁾.

Considerato allora che i recenti aggiornamenti 2022 della Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale e dei Regolamenti UN/ECE sui sistemi di guida autonoma erano attesi da tempo, non sorprende il tempestivo aggiornamento approntato da alcuni legislatori europei, onde facilitare la transizione verso la guida autonoma.

5.1. Germania: la nuova legge 2021 sulla guida autonoma – Dopo una prima riforma del 2015 ⁽³⁰⁾, allorché il Ministero federale dei trasporti e delle infrastrutture digitali tedesco ha autorizzato la sperimentazione in deroga di veicoli automatizzati e connessi in condizioni reali, nel 2017 la Germania ha modificato il codice della strada (*Straßenverkehrsgesetz*) per autorizzare i test su strada dei veicoli a guida autonoma, a condizione che fossero raddoppiati i massimali assicurativi rispetto a quelli minimi legali previsti per i veicoli tradizionali ⁽³¹⁾, e fossero installati a bordo una sca-

⁽²⁸⁾ Per un inquadramento comparato in chiave storica delle norme in materia di circolazione stradale, W. ERNST (a cura di), *The Development of Traffic Liability*, Cambridge, 2014.

⁽²⁹⁾ Cass., sez. un. 29 aprile 2015 n. 8620 e Cass. 24 gennaio 2000 n. 749, in *Responsabilità Civile e Previdenza* 1/2016, 205, hanno incluso la circolazione stradale nell'alveo delle attività pericolose: Sui diversi livelli di sovrapposizione delle fonti normative in Europa, A. SANTOSUOSSO-C. BOSCARATO-F. CAROLEO, *Robot e diritto: una prima ricognizione*, in *La nuova giurisprudenza civile commentata* 2012, 495.

⁽³⁰⁾ Risale al 2015 anche la Strategia per la guida automatizzata e connessa, formulata dal governo federale tedesco per fissare l'obiettivo nazionale di rendere la Germania il "fornitore principale di veicoli automatizzati e connessi" e il "mercato principale" per queste nuove tecnologie, all'uopo intervenendo sul quadro normativo.

⁽³¹⁾ I massimali assicurativi sono stati elevati da 1 a 2 milioni di euro per i danni alle cose e da 5 a 10 milioni di euro per morte e lesioni personali. Per un approfondimento sulla riforma 2017 del codice della strada tedesco, cfr. E. HILGENDORF-U. SEIDEL (a cura di), *Robotics*,

tola nera e un sistema di *eCall* di emergenza.

Lo *Straßenverkehrsgesetz* 2017 non ha modificato tuttavvia l'iter di sperimentazione. Infatti, i veicoli da omologare, siano essi autonomi o tradizionali, soggiacciono tuttora alla medesima procedura autorizzativa, che prevede la verifica caso per caso della sussistenza in concreto di alti e solidi livelli di sicurezza stradale ed informatica⁽³²⁾. Solo all'esito positivo di siffatto controllo, il Ministero competente rilascia una licenza speciale per la sperimentazione su strada, con indicazione dei limiti spazio-temporali entro cui eseguire i test.

La Germania ha infine adottato un'ulteriore consistente riforma, con un intervento di modifica sia del codice della strada che della materia assicurativa, sfociata nell'entrata in vigore in data 28 luglio 2021 della legge tedesca sulla guida autonoma (*Gesetz zum automatisierten Fahren*).

Con questa importante novità normativa, che costituisce un *unicum* in Europa, la Germania ha approntato il substrato normativo indispensabile alla circolazione su strada pubblica dei veicoli a guida altamente automatizzata (entro il livello 4 SAE), così da poter implementare internamente l'articolo 34-*bis* della Convenzione di Vienna (*supra*) non appena quest'ultimo fosse entrato in vigore⁽³³⁾. Ciò in quanto la legge federale tedesca ha recepito *ex ante* le mo-

Autonomics, and the Law: Legal Issues Arising from the AUTONOMICS for Industry 4.0 Technology Programme of the German Federal Ministry for Economic Affairs and Energy, Baden-Baden, 2017, 171; S. GLESS-K. SEELMANN (a cura di), *Intelligente Agenten Und Das Recht*, Baden-Baden, 2016, 225.

⁽³²⁾ In conformità alle norme interne di cui al § 20 StVZO, o in alternativa alle Direttive europee 2002/24/EC, 2003/37/EC O 2007/46/EC.

⁽³³⁾ Così nel Preambolo alla Legge tedesca 18 luglio 2021: «Per tenere conto delle dinamiche di innovazione della tecnologia di guida autonoma, il quadro normativo nazionale deve creare le condizioni adeguate per l'introduzione di un funzionamento regolare nel periodo intermedio fino all'armonizzazione con la legislazione dell'UE».

difiche internazionali in materia di guida autonoma, condizionandone sospensivamente l'efficacia all'entrata in vigore della modifica della Convenzione di Vienna, avvenuta solo successivamente (in data 14 luglio 2022).

Allo stato attuale, dunque, possono circolare in Germania veicoli in modalità altamente automatizzata nelle aree e alle condizioni previste *ex lege*, ovvero esclusivamente sulle tratte stradali individuate a livello centrale e nei limiti del normale utilizzo previsto dalle case automobilistiche per ciascun veicolo prodotto. A tale scopo, ciascun costruttore deve descrivere accuratamente il sistema operativo installato, specificando eventuali vincoli di funzionamento, e indicando con chiarezza e in maniera inequivocabile quali usi siano ammissibili in concreto e quali invece siano preclusi.

Al di là, dunque, dell'individuazione ministeriale delle tratte stradali percorribili in modalità autonoma, spetta alle singole case automobilistiche definire in concreto dove e a quali condizioni attivare la funzione di guida autonoma, avuto riguardo alla specificità progettuale di ciascun sistema-veicolo. Un veicolo potrebbe essere stato progettato infatti per la circolazione autonoma in sicurezza solo all'interno delle tratte urbane, dove i limiti di velocità sono relativamente contenuti, o all'opposto solo in autostrada, dove difettano incroci, semafori e parcheggi.

L'eventuale violazione delle indicazioni d'uso fornite dal produttore rende inoperante la garanzia assicurativa, ed espone conseguentemente il proprietario e il conducente del veicolo alla responsabilità solidale personale per gli eventuali danni che ne derivino in capo ai terzi ⁽³⁴⁾.

⁽³⁴⁾ La nuova legge specifica poi all'articolo 2 che «Il proprietario di un veicolo a motore con funzione di guida autonoma ai sensi dell'articolo 1d del Codice della Strada è tenuto a stipulare e mantenere un'assicurazione di responsabilità civile ai sensi del comma I [articolo 1 della legge sull'assicurazione obbligatoria del 5 aprile 1965 e ss mm.] anche per il supervisore tecnico». Col che resta ferma la disciplina

Nel rispetto delle indicazioni d'uso, il conducente può demandare al sistema la guida longitudinale e laterale del veicolo, l'accelerazione e la decelerazione nei limiti di un contesto spazio-temporale definito, con possibilità non solo di sollevare le mani dallo sterzo, ma anche di distogliere lo sguardo dalla strada, e persino di dedicarsi all'*infotainment* di bordo ⁽³⁵⁾, restando però sempre vigile, sveglio e in grado di riassumere il controllo manuale del veicolo, se necessario ⁽³⁶⁾.

La legge tedesca del 2021 sulla guida autonoma impone anche stringenti requisiti tecnici per la costruzione e l'equipaggiamento dei veicoli autonomi, con specifico obbligo di predisporre sistemi di controllo ridondanti, atti a garantire la sicurezza complessiva pur nell'eventualità di guasti al sistema di controllo principale. A ciò si affianca l'obbligo di installare appositi sistemi di prevenzione degli incidenti ⁽³⁷⁾, programmati per condurre autonomamente il veico-

ordinaria relativa all'obbligo assicurativo di responsabilità civile per i veicoli a motore di cui al § 4 della PflVG (*Pflichtversicherungsgesetz*), con semplice ampliamento della platea dei soggetti da assicurare al fine di includervi anche colui che supervisiona da remoto il veicolo autonomo di livello 4 SAE. Il sistema tedesco della responsabilità civile per i danni arrecati dalla circolazione stradale si basa infatti sulla responsabilità oggettiva solidale di conducente (o supervisore tecnico) e proprietario, con obbligo assicurativo in capo a quest'ultimo, cui si affianca la responsabilità del costruttore per i danni causati da un difetto nel prodotto o in un singolo componente. Questa distribuzione del rischio, che la legge sulla guida autonoma estende anche al supervisore tecnico, è volta a garantire, per quanto possibile, la piena tutela risarcitoria di eventuali danni occorsi.

⁽³⁵⁾ Va precisato tuttavia che, *ex lege*, hardware e software devono tenere strettamente distinte e separate le funzioni operative del veicolo dalle applicazioni di *infotainment*, telematica e navigazione.

⁽³⁶⁾ Quando valuta necessaria la transizione da controllo autonomo a manuale, il sistema di controllo allerta il conducente inviando segnalazioni sonore e/o luminose.

⁽³⁷⁾ Il sistema di guida autonoma deve essere progettato per evitare o comunque ridurre i danni emergenti in ipotesi di incidente inevitabile,

lo in uno stato di rischio minimo, quando la prosecuzione nella circolazione sia possibile solo in violazione del codice della strada.

Quanto, infine, agli aspetti di *data privacy*, sono stabilite *ex lege* le modalità di raccolta e trattamento dei dati del veicolo ⁽³⁸⁾: in particolare, il software di controllo del veicolo deve essere impostato nel rispetto costante del codice della strada, senza tuttavia che i dati raccolti dal sistema e trasmessi ai soggetti competenti possano da quest'ultimi essere utilizzati per introdurre nuovi e indiretti controlli sulla circolazione stradale. In sostanza, le informazioni relative a tempi di guida, percorso eseguito e velocità media di cir-

nel rispetto massimo della vita umana dei soggetti coinvolti (esclusa ogni valutazione su caratteristiche personali, quali età, genere e costituzione fisica o mentale, cfr. § 1-e, comma 2, n. 4, in linea con le indicazioni fornite dalla Commissione etica tedesca sulla guida automatizzata e connessa: cfr. Commissione etica tedesca sulla guida automatizzata e connessa, Relazione illustrativa, 2021, 22. Sulla necessità di istituire un codice etico per i sistemi autonomi intelligenti, ad uso di macchine e progettisti, si rinvia a G. ALPA (a cura di), *Diritto e Intelligenza Artificiale*, Pisa, 2020, 45; M. CHATZIPANAGIOTIS-G. LELOUDAS, *Automated Vehicles and Third-Party Liability: A European Perspective*, in *University of Illinois Journal of Law, Technology & Policy* 1/2020, 149.

⁽³⁸⁾ Il veicolo deve memorizzare e conservare informazioni sul numero di identificazione del veicolo, sulla sua geolocalizzazione, sui tempi di utilizzo, su attivazione e disattivazione della funzione di guida autonoma, su numero e tempi di autorizzazione delle manovre di guida alternative, sui dati di monitoraggio del sistema, sullo stato del software, le condizioni ambientali e meteorologiche, i parametri di rete (latenza di trasmissione e larghezza di banda disponibile), sul nome dei sistemi di sicurezza passivi e attivi attivati e disattivati, sullo stato dei sistemi di sicurezza, sull'accelerazione del veicolo in direzione longitudinale e trasversale, su velocità, illuminazione, alimentazione del veicolo, comandi esterni e informazioni esterne ricevute dal veicolo. Per una distinzione tra *data protection* e *privacy*, basata nel primo caso sulla pubblica protezione dei dati, e nel secondo caso sull'autodeterminazione espressa tramite consenso, si rinvia a J. DUMORTIER-P. GRYFFROY-R. ROEX-Y. S. VAN DER SYPE, *Europe*, in *IEL Privacy and Technology Law* 2022, 22.

colazione, non possono sfociare nell'irrogazione di sanzioni amministrative per le eventuali infrazioni commesse.

Il Ministero federale tedesco dei trasporti e delle infrastrutture digitali dovrà rivalutare la legge sulla guida autonoma alla fine del 2023, eventualmente adeguandola alle necessità che saranno emerse all'esito del primo periodo di sua applicazione.

5.2. Self-driving vehicles in Gran Bretagna – La Gran Bretagna ha avviato nel 2018 una riforma volta a permettere la circolazione su strade pubbliche di veicoli completamente autonomi, prima ancora che le necessarie tecnologie operative fossero effettivamente disponibili.

Ché infatti l'*Automated and Electric Vehicles Act 2018* definisce la cornice regolamentare per veicoli autonomi ed elettrici, dalla iniziale fase di sperimentazione sino alla circolazione ad uso privato di veicoli autonomi di livello 5 SAE.

In sostanza, applicando tale nuova norma, il conducente verrebbe da subito esonerato da ogni responsabilità civile, come fosse un semplice passeggero ⁽³⁹⁾. Per arginare simili pericolose derive interpretative, il governo ha istituito sin dal 2015 il *Centre for Connected and Autonomous Vehicles* ⁽⁴⁰⁾, con il preciso compito di individuare le linee po-

⁽³⁹⁾ La rigida applicazione dell'*Automated and Electric Vehicles Act 2018* porterebbe all'applicazione estensiva del principio *vulneratus ante omnia reficiendus*, con risarcibilità di tutti i passeggeri coinvolti (incluso il conducente, anche nell'ipotesi di condotta colposa o negligente di quest'ultimo). Per un confronto comparato su giurisprudenza italiana e della Corte di Giustizia dell'Unione europea, in punto alla necessità di garantire la massima tutela del passeggero, si veda N. DE LUCA-R. PARDOLESI (a cura di), *Diritto delle Assicurazioni: Problemi e Prospettive*, in *Foro it.* 2/2022; R. LOBIANCO, *Veicoli a guida autonoma e responsabilità civile: regime attuale e prospettive di riforma-II parte*, in *Responsabilità Civile e Previdenza* 4/2020, 1093.

⁽⁴⁰⁾ Cd. CAV: A. KOUROUTAKIS, *Autonomous Vehicles: Regulatory Challenges And The Response From Germany And Uk*, in *Mitchell Hamline*

litiche per lo sviluppo in sicurezza delle nuove tecnologie, per mezzo del confronto e della collaborazione tra tutte le parti interessate, inclusi enti e centri di ricerca sulle nuove tecnologie, case automobilistiche, università, autorità amministrative locali, organismi operanti nel settore del trasporto, ecc.

Poiché la riforma contempla un particolare meccanismo di entrata in vigore, con termini di efficacia diversi per i diversi titoli della norma (cfr. articolo 21 dell'*Automated and Electric Vehicles Act 2018*), è stato da subito implementato il Titolo 2 sulla mobilità elettrica, mentre è ancora in fase di discussione il Titolo 1 sulla guida autonoma, in attesa del vaglio e della correzione dei tecnici competenti.

Ad oggi, il *Centre for Connected and Autonomous Vehicles* ha presentato formale stanza di revisione dell'atto in esame, sulla base delle 75 proposte di emendamento, di seguito descritte succintamente.

Innanzitutto, è stata prospettata l'istituzione di due nuovi soggetti giuridici, titolari di diritti e doveri loro propri: l'utente responsabile e l'operatore NUIC ⁽⁴¹⁾, ovvero sia il conducente-supervisore che siede a bordo del veicolo, e l'operatore che supervisiona da remoto un veicolo senza conducente.

Oltre all'obbligo di vigilanza del veicolo, per poterne riassumere il controllo manuale in caso di pericolo o necessità, gravano sull'utente responsabile e sull'operatore NUIC gli oneri assicurativi e manutentivi, l'obbligo di attenersi al

Law Review 46(5)/2020, 1111.

⁽⁴¹⁾ Le proposte della *Law Commission* in punto all'operatore NUIC sono ben dettagliate, e prevedono una licenza da richiedere al Ministero dei Trasporti della durata di cinque anni, previo accertamento della buona reputazione del richiedente, nonché della sua adeguata capacità finanziaria e competenza professionale. Il richiedente inoltre dovrà documentare le modalità di gestione della sicurezza fisica e digitale del veicolo e dei passeggeri; dovrà specificare connettività, attrezzature e personale che intende utilizzare, ecc.

rispetto dei limiti di circolazione e della segnaletica stradale (anche in fase di sosta), il pagamento di pedaggi o di altri oneri connessi alla circolazione, alla sosta o alla detenzione del veicolo. Di contro tali due supervisori resterebbero esenti da ogni responsabilità penale per le infrazioni commesse dal veicolo circolante in modalità autonoma.

Tra gli emendamenti proposti, vi è anche la tassativa individuazione dei requisiti standard da inserire di serie su tutti i veicoli autonomi, come ad esempio segnali chiari e multisensoriali da associare alla richiesta di transizione da guida autonoma a manuale, o la taratura del sistema perché restituisca il veicolo al supervisore in un tempo congruo, sufficiente per prendere contezza del pericolo ed agire di conseguenza.

L'intervento di riforma sulla guida autonoma non può peraltro prescindere dai necessari adeguamenti di complemento: il codice della strada dovrà essere integrato mediante l'indicazione specifica delle attività consentite e vietate ai supervisori; il Ministero per i Trasporti dovrà redigere uno standard di sicurezza uniforme e approntare un sistema nazionale di omologazione tecnica per i veicoli autonomi circolanti sul territorio interno; il settore penale dovrà essere rimodulato, per introdurre nuove fattispecie di reato⁽⁴²⁾ e istituire una nuova unità indipendente di polizia, con compiti investigativi per i casi di sinistri che coinvolgano i veicoli autonomi.

A luglio 2022 è stata approvata solo una minima parte di questi emendamenti proposti, introducendo nel codice della strada i nuovi articoli da H1 a H3⁽⁴³⁾ sui *self-driving*

⁽⁴²⁾ In particolar modo, dovrà essere prevista apposita sanzione per le dichiarazioni false rese in sede di omologazione del veicolo, allorché viene presentata la richiesta d'autorizzazione alla circolazione in modalità autonoma, oppure contenute nell'istanza per ottenere la licenza ad operare in qualità di utente responsabile o operatore NUIC.

⁽⁴³⁾ Alla modifica in esame del codice della strada, si affiancano le ulteriori modifiche al *Road Traffic Act* (sezioni 2, 3, 4, 5, 5A, 14 e 15),

vehicles. Ai sensi e per gli effetti della riforma 2022, si definiscono *self-driving* i veicoli dotati di tecnologie di guida autonoma, operanti senza necessità di controlli esterni, che siano inclusi in apposito elenco pubblicato a cura del Segretario di Stato per i Trasporti. In base a tale riforma 2022, la circolazione autonoma può sempre essere limitata per ragioni sopravvenute e contingenti, così come può essere circoscritta a determinate tratte stradali. Inoltre, il proprietario del veicolo autonomo che si attenga scrupolosamente alle norme di legge e alle indicazioni d'uso del produttore, va esente da responsabilità penale per quanto avvenga in fase di circolazione autonoma, mentre resta obbligato in via diretta al risarcimento dei danni fisici o materiali arrecati ai passeggeri o alle merci trasportate, a prescindere dall'accertamento di dolo o colpa in concreto.

Dopo un lungo periodo di stallo, contestualmente all'entrata in vigore del nuovo articolo 34-*bis* della Convenzione di Vienna, è stata infine varata la normativa inglese sulla guida autonoma. L'improvvisa accelerazione normativa del 2022 è chiaro indice della centralità del settore automotive rispetto alle politiche economiche, industriali e di sviluppo sostenibile nazionali. Col che vi è da ritenere che potranno essere approvati a breve anche gli ulteriori emendamenti dell'*Automated and Electric Vehicles Act 2018*, suggeriti dal *Centre for Connected and Autonomous Vehicles* e sopra abbozzati.

5.3. *L'approccio francese ai véhicules autonomes* – Dopo l'iniziale sperimentazione in deroga dei *véhicules autonomes* (in forza di autorizzazioni rilasciate caso per caso dal Ministero dei Trasporti), tra il 2019 e il 2022 la Francia ha avviato una profonda riforma legislativa per implementare la guida autonoma all'interno dei confini nazionali.

Automated and Electric Vehicles Act 2018 (sezione 1), *Road Vehicles (Construction and Use) Regulations 1986* (regolamenti 100, 104, 109 e 110), per gli aspetti collegati alla guida autonoma.

Dapprima, infatti, con la *loi* n. 2019-1428 è stato autorizzato l'intervento legislativo in materia di guida autonoma; poi con l'*ordonnance* n. 2021-443 e il *décret* n. 2021-873 sono stati modificati i settori della responsabilità civile e penale, dell'assicurazione, delle procedure di autorizzazione alla sperimentazione e di omologazione di mezzi di trasporto nuovi, per consentire la circolazione di veicoli altamente automatizzati nei limiti del livello 4 SAE.

Più precisamente, gli articoli da 319-1 a 319-4, inseriti nel capitolo IX del *code de la route*, dedicato alla guida autonoma e in vigore da luglio 2021 ⁽⁴⁴⁾, istituiscono nuovi obblighi di legge in capo ai diversi attori della *smart mobility*: ché infatti, da un lato, le case automobilistiche sono tenute a definire dettagliatamente *ex ante* le condizioni d'utilizzo sicuro del veicolo in modalità autonoma; dall'altro lato, incombe su proprietario e conducente l'obbligo di formazione personale ⁽⁴⁵⁾, interessandosi in particolare delle modalità di transizione dal controllo autonomo a quello dinamico.

Per l'effetto, attivato il sistema di guida automatizzata, il conducente non è più tenuto a monitorare costantemente il veicolo, ma solo a restare vigile per rispondere prontamente all'eventuale richiesta di recupero proveniente dal sistema, alle intimazioni delle forze dell'ordine, e per agevolare il passaggio di ambulanze, vigili del fuoco e polizia con sirene accese nell'espletamento dei servizi urgenti di loro competenza.

⁽⁴⁴⁾ La Francia è il primo Paese europeo ad aver adattato il proprio codice della strada alle auto autonome: infatti il decreto attuativo 2021-873, in vigore dal 1° luglio 2021, ha inserito nel codice della strada il Capitolo IX intitolato *Dispositions applicables au véhicule à délégation de conduite* (Disposizioni applicabili al veicolo con guida delegata). Per un'introduzione sull'avvio della regolamentazione francese della guida autonoma, M. GUILBOT, *Le véhicule «autonome» et les conditions juridiques du déploiement*, Riseo, 2018, 49.

⁽⁴⁵⁾ L'obbligo formativo deve essere inserito anche nei contratti di vendita o di noleggio di veicoli autonomi, con le conseguenti modifiche al Codice del Consumo, capo IV, titolo II, libro II, sezione 6, sottosezione 6 sulla guida autonoma.

Cambia radicalmente anche il regime di responsabilità penale da adottare in caso di incidente provocato dal veicolo che circoli in modalità autonoma nel rispetto delle condizioni di utilizzo indicate dal produttore: la nuova normativa esonera infatti il conducente da ogni responsabilità penale, fermi gli obblighi assicurativi, per consentire il pronto risarcimento delle parti lese.

La riforma 2021 è intervenuta anche sul *code des transports*, integrandolo col nuovo Titolo V in materia di sistemi di trasporto stradale automatizzati, al cui interno trovano sistemazione requisiti, qualifiche, licenze e obblighi dei supervisori che controllano da remoto flotte di veicoli altamente automatizzati, dediti al trasporto pubblico o privato di passeggeri e merci ⁽⁴⁶⁾. L'operatore da remoto deve infatti essere non solo medicalmente idoneo alla guida, ma anche dotato delle competenze necessarie, acquisite nell'ambito di appositi corsi di formazione della durata minima di quattro giorni ⁽⁴⁷⁾, e delle esercitazioni pratiche integrative, organizzate presso i centri di intervento a distanza.

La stagione delle riforme francesi sulla guida autonoma è proseguita anche nel corso del 2022, con le due *ordonnances* del 2 agosto sulle procedure di omologazione e l'autorizzazione degli operatori a distanza nell'ambito dei sistemi di trasporto stradale automatizzati, e con il *décret* e l'*ordonnance* del 5 agosto sul contenuto dei pareri degli organismi qualificati riconosciuti e di quelli autorizzati. Tra gli altri,

⁽⁴⁶⁾ Per approfondimenti sulla lettera di vettura, ricevuta di carico e contratto di trasporto di merci, si rinvia a S. ZUNARELLI, *Trasporto internazionale*, in *Digesto/comm.* XVI, Torino, 8; S. ZUNARELLI-M.M. COMENALE PINTO (a cura di), *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Padova, 2009, 357; G. SILINGARDI-A. CORRADO-A. MEOTTI-F. MORANDI (a cura di), *La disciplina uniforme del contratto di trasporto di cose su strada*, Torino, 1994, 7.

⁽⁴⁷⁾ La formazione dell'operatore da remoto si compone di due moduli, entrambi obbligatori: l'uno, generale, sull'attività di intervento a distanza adattata al sistema tecnico considerato, e l'altra, specifica, adattata alle specificità del sistema sulle rotte o zone in cui viene impiegato.

è stato introdotto il requisito del previo parere vincolante degli organismi qualificati riconosciuti, in vista del rilascio dell'autorizzazione alla circolazione in modalità autonoma dei veicoli che siano già stati omologati nella versione tradizionale; mentre sui veicoli autonomi da omologare si pronuncia il Servizio tecnico per gli impianti di risalita e il trasporto guidato (STRMTG).

Da quanto sopra, emerge evidente la forte spinta francese all'introduzione, prima in Europa, della cornice normativa indispensabile per la circolazione dei veicoli autonomi, con una forte collaborazione tra amministrazioni centrali e locali, costruttori e operatori francesi del settore dei trasporti, che ha permesso di varare rapidamente le riforme al codice della strada, al codice dei trasporti e al codice di procedura penale.

Col che già a decorrere da settembre 2022 è possibile presentare istanza d'autorizzazione alla circolazione autonoma e all'omologazione dei veicoli di nuova costruzione, previa dimostrazione che il sistema è in grado di rispondere in sicurezza alle situazioni di traffico prevedibili su percorsi determinati.

La Francia ha dunque recepito prontamente la riforma di cui all'articolo 34-*bis* della Convenzione di Vienna del 14 luglio 2022, implementando anzi tempo (e cioè addirittura con un anno d'anticipo rispetto all'entrata in vigore della riforma 2022 della Convenzione di Vienna) non solo la disciplina sulla circolazione dei veicoli a guida autonoma sulle strade pubbliche nazionali, ma anche quella su omologazione e vendita dei *véhicules autonomes*, per dare così ulteriore impulso ad un settore trainante per l'intera economia nazionale, ovvero sia quello del trasporto su strada.

5.4. La sperimentazione nei Paesi nordici – I paesi nordici sono particolarmente attivi nel campo della guida autonoma, siccome sistema potenzialmente idoneo ad incrementare la sicurezza dei trasporti sulle strade locali, al buio,

innestate e ghiacciate anche oltre i sei mesi all'anno ⁽⁴⁸⁾.

Le condizioni metereologiche avverse e la mancanza di visibilità, che limitano l'attivazione della guida autonoma nei territori a clima temperato, sono invece la ragione primaria della forte spinta nordica alla ricerca in materia e allo sviluppo della *smart mobility*.

Ed infatti, già a partire dal 2015, il *Riksdag* svedese ha dato mandato ad un investigatore speciale perché individuasse ed indicasse le riforme legislative da adottare per consentire lo sviluppo e l'utilizzo *in loco* dei veicoli autonomi di livello 3-5 SAE. Mentre proseguono da ormai sette anni i lavori preparatori della nuova legge, è comunque già possibile sperimentare i veicoli autonomi sulle pubbliche strade in forza di apposita delega amministrativa dell'Agenzia svedese dei trasporti ⁽⁴⁹⁾.

La riforma è stata invece ben più rapida in Norvegia, dove è stata varata nel 2017 la legge per la sperimentazione dei veicoli a guida autonoma su strada pubblica ⁽⁵⁰⁾. La procedura da adottare in sede di richiesta di autorizzazione alla sperimentazione è pressoché identica a quella svedese, con la sola differenza che l'agenzia nazionale autorizzante è la Direzione delle strade pubbliche (collocata presso l'Amministrazione norvegese delle strade pubbliche), che,

⁽⁴⁸⁾ Le diversificazioni su base geografica nella ricerca e nello sviluppo dei veicoli autonomi sono esaminate in N. THOMOPOULOS-S. COHEN-D. HOPKINS-L. SIEGEL-S. KIMBER, *All work and no play? Autonomous vehicles and non-commuting journeys*, in *Transport Reviews* 41(4)/2021, 459.

⁽⁴⁹⁾ La procedura di autorizzazione in delega dei test sperimentali è stata introdotta mediante ordinanza governativa nel 2017.

⁽⁵⁰⁾ *Lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy* (LOV-2017-12-15-112); legge norvegese n. 112 del 15 dicembre 2017 relativa alla sperimentazione di veicoli a guida autonoma. Cfr. B. TORVETJØNN HAUGLAND-T. MOE SKJØLSVOLD, *Promise of the obsolete: expectations for and experiments with self-driving vehicles in Norway*, in *Sustainability: Science, Practice and Policy* 16/2020, 37; B. TORVETJØNN HAUGLAND, *Changing oil: self-driving vehicles and the Norwegian state*, in *Humanities and Social Sciences Communications* 7/2020, 5.

previa verifica della sussistenza in concreto dei requisiti di legge (sicurezza del traffico, capacità di controllare il veicolo, eventualmente riassumendone la guida manuale, ecc.), concede la licenza d'uso.

In particolare, in presenza di tecnologie adeguate e capaci di gestire tutte le situazioni di guida, la legge norvegese del 2017 consente la circolazione in via sperimentale anche di veicoli autonomi senza conducente a bordo. Per effetto della antesignana legislazione del 2017, la Norvegia ha convogliato per anni sul suo territorio la sperimentazione su strada di veicoli progettati e prodotti in tutto il resto del mondo. Solo di recente, a seguito della riforma 2022 della Convenzione di Vienna, si è registrato un lieve calo della sperimentazione autonoma in Norvegia, inversamente proporzionale al contestuale incremento dei test sulle strade francesi, tedesche, italiane e inglesi.

5.5. Il ritardo italiano – La definizione codicistica italiana di veicolo è, nel 2023, ancora strettamente legata alla presenza di un conducente umano a bordo del veicolo: in base all'articolo 46 sono infatti considerati veicoli «tutte le macchine di qualsiasi tipo che circolano sulle strade guidate dall'uomo».

Col che l'implementazione in Italia della riforma 2022 della Convenzione di Vienna sulla guida autonoma richiede necessariamente la previa modifica del Codice della strada italiano.

In attesa dell'intervento legislativo sul punto, a decorrere dal 2018 è possibile fare domanda ai sensi del Decreto Smart Road per testare su strada pubblica i veicoli autonomi nei limiti del livello 3 SAE ⁽⁵¹⁾, mentre dal settembre

⁽⁵¹⁾ Cfr. Decreto *Smart Road* del 2018, con la contestuale istituzione dell'Osservatorio tecnico nazionale, col compito di coordinare le sperimentazioni e supportare ricerche e studi soprattutto per i profili di sicurezza stradale. Il decreto impone la presenza a bordo del veicolo autonomo in fase di sperimentazione di un supervisore adeguatamente formato e in grado di passare dalla modalità automatica a quella manuale

2020 possono essere sperimentati anche «mezzi di trasporto innovativi», privi di volante o pedaliera.

Dunque, pur essendo in Italia tuttora preclusa la circolazione ad uso privato e l'omologazione di veicoli a guida autonoma ⁽⁵²⁾, si continua a lavorare assiduamente al progresso del settore sia sotto il profilo progettuale e produttivo, che sotto quello giuridico e regolamentare. Inoltre, ancorché il PNRR ⁽⁵³⁾ non preveda interventi specifici per la guida autonoma, si occupa tuttavia ampiamente di mobilità, essendo stati stanziati consistenti finanziamenti per il Fondo Automotive, dedicato allo sviluppo, alla ricerca e all'avanzamento tecnologico nel settore dei trasporti, in linea con gli obiettivi di sostenibilità ambientale imposti dal Green Deal europeo.

Il ritardo normativo italiano non va pertanto ascritto a disinteresse per un settore, invero trainante per l'economia nazionale, quanto piuttosto alle congiunture geo-politiche

in qualsiasi momento. Gli aspetti assicurativi, così come quelli tecnici, devono essere documentati nell'istanza di autorizzazione presentata al Ministero dei Trasporti, e ogni 15 giorni lo sperimentatore deve consegnare una relazione su eventi o problematiche capaci di impattare, anche solo potenzialmente, la pubblica sicurezza. Nell'eventualità in cui la sperimentazione sia effettuata da soggetti diversi dal costruttore del veicolo, ad esempio centri di ricerca o istituti universitari, occorre il nulla osta del costruttore. Nel rispetto di tali condizioni tecniche, il Decreto Smart Road autorizza la sperimentazione, ponendo solo due condizioni in termini di responsabilità civile, ovvero sia che il conducente sia considerato responsabile del veicolo, anche quando la circolazione avviene in modalità autonoma (articolo 10), e che il veicolo autonomo sia assicurato con un massimale minimo pari a quattro volte quello previsto dalla legge per i veicoli non autonomi.

⁽⁵²⁾ Sulla responsabilità penale di coloro che circolano su veicoli privi di omologazione, ovvero oltre i limiti previsti in sede di omologazione, si veda M. DE GIORGI, *Terzo Trasportato: Tutela e Risarcimento del Danno*, Milano, 2022, 94.

⁽⁵³⁾ Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, approvato nel 2021 dall'Italia per rilanciare l'economia post-pandemica (da COVID-19), e agevolare lo sviluppo verde e digitale del Paese.

ed economiche, che hanno reso prioritari gli interventi atti a tamponare la crisi economica conseguente alla pandemia da Covid-19 prima e dalla guerra in Ucraina poi. Mentre dunque il focus delle discussioni parlamentari si è spostato prevalentemente su temi economici ed energetici, il governo è intervenuto in via d'urgenza, autorizzando l'istituzione a Torino della prima *sandbox* normativa italiana nell'ambito del programma Sperimentazione Italia⁽⁵⁴⁾, per consentire la sperimentazione di progetti innovativi con una temporanea deroga alla normativa vigente.

La *sandbox* normativa è stata mutuata dal settore finanziario: utilizzata infatti per la prima volta nel 2015 nel Regno Unito, è stata poi raccomandata dalle Nazioni Unite in quanto strumento di riforma del diritto, utile ed innovativo, che permette di testare nuovi prodotti finanziari, nuove tecnologie e modelli di business in tempo reale e in ambiente protetto, sotto supervisione costante, e con garanzie di tutela per tutti i soggetti coinvolti. Questo sistema consente alle autorità di regolamentazione di valutare possibili riforme normative *ex ante*, prima cioè della loro adozione ufficiale, così da poter modulare il successivo intervento normativo in base alle esigenze effettive e reali del settore.

Traslando brillantemente questo strumento di riforma normativa dall'ambito finanziario a quello della mobilità, il governo italiano ha istituito ambienti di prova per la sperimentazione della guida autonoma su strada all'interno di contesti controllati e sotto la supervisione delle autorità

⁽⁵⁴⁾ Sperimentazione Italia rientra nella strategia per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione italiane, ed è stata avviata con l'articolo 36 del d.l. 76 del 16 luglio 2020 in materia di semplificazione e innovazione digitale, convertito con l. 11 settembre 2020 n. 120. Tale progetto, avviato a Torino, ha visto la collaborazione del Dipartimento per la trasformazione digitale, il Ministero dello Sviluppo Economico e il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. Sulla «sabbiera giuridica», T.E. FROSINI, *L'Orizzonte giuridico dell'intelligenza artificiale*, in *La via europea per l'Intelligenza artificiale*, Venezia, 2022, 10.

competenti, per valutare in concreto le condizioni e le modalità da adottare in sede di successiva riforma normativa.

Non resta pertanto che attendere ulteriori sviluppi regolamentari in materia.

6. *Conclusioni* – L'emendamento 2022 della Convenzione di Vienna, con l'introduzione del nuovo articolo 34-bis sulla guida autonoma, ha tracciato una netta linea di demarcazione tra i paesi promotori dello sviluppo normativo, e una retroguardia più adagiata in *statu quo ante*.

La distinzione non riguarda affatto l'ambito tecnico-ingegneristico, che procede rapido in tutti i contesti nazionali esaminati ai paragrafi che precedono, quanto piuttosto la diversa velocità di adeguamento normativo adottata dai singoli legislatori⁽⁵⁵⁾. Mentre infatti Germania, Regno Unito e Francia hanno anticipato sul piano del diritto interno le riforme internazionali entrate in vigore nel 2022, Italia, Svezia e Norvegia registrano invece una perdurante fase di stallo normativo.

Questo ritardo si allinea peraltro con quello europeo: è assordante, infatti, il silenzio dell'Unione sulla guida autonoma, che, in mancanza di regolamenti o direttive europee uniformi, viene integralmente devoluta alle singole iniziative nazionali.

Al di là del fatto che l'inazione europea in un settore in verità centrale per la transizione ecologica ed energetica dell'Unione, è del tutto anacronistica ed illogica, è anche causa di profonde divergenze normative, *ex multis*, in materia di responsabilità civile, di obbligo assicurativo e di onere della prova.

⁽⁵⁵⁾ Sulle difficoltà del diritto nell'imporsi sulla tecnologia, A. PAJNO-M. BASSINI-G. DE GREGORIO-M. MACCHIA-F.P. PATTI-O. POLLICINO-S. QUATTROCOLO-D. SIMEOLI-P. SIRENA, *1. AI: profili giuridici - Intelligenza artificiale: criticità emergenti e sfide per il giurista*, in *BioLaw Journal* 3/2019, 205; L. LESSIG, *The Law of the Horse: What Cyberlaw Might Teach*, in *Harvard Law Review* 113(2)/1999, 501.

Simili derive nazionali, foriere di enorme incertezza giuridica, possono seriamente compromettere il progresso del settore tecnico-ingegneristico, giacché i produttori saranno più propensi a testare e vendere i loro veicoli dove il diritto è certo e consolidato.

Col che è auspicabile un intervento centralizzato a livello europeo ⁽⁵⁶⁾, per definire linee guida uniformi in materia di guida autonoma.

⁽⁵⁶⁾ In attesa dell'armonizzazione comunitaria, sarebbe auspicabile il tempestivo coordinamento dei legislatori interni, con uno sforzo congiunto di diritto comparato: N. LUPO-L. SCAFFARDI (a cura di), *Comparative Law in Legislative Drafting: The Increasing Importance of Dialogue Amongst Parliaments*, L'Aia 2014. Sulla necessità del ricorso ad una cd. analogia comparata, P.G. MONATERI-A. SOMMA, «*Alien in Rome*». *L'uso del diritto comparato come interpretazione analogica ex art. 12 preleggi*, in *Foro it.* 3/1999, 5.

CURIOSITÀ

LEOPOLDO TULLIO

I VINCITORI DEI CONCORSI A CATTEDRA E LE SCUOLE DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

SOMMARIO: 1. Dedicà e metodo. – 2. I professori ordinari della materia vincitori di concorso in altra materia. – 3. Il primo concorso di diritto marittimo del 1938: Antonio Lefebvre d'Ovidio. – 4. Il concorso del 1948: Sergio Ferrarini ed Eugenio Spasiano. – 5. Il concorso del 1966: Guido De Vita, Umberto Leanza e Dante Gaeta. – 6. Il concorso del 1968: Giuseppe Riccardelli e Gustavo Romanelli. – 7. Il concorso del 1970: Francesco Berlingieri, Marcello Foschini e Francesco Alessandro Querci. – 8. Il concorso del 1970-1975: Michele Grigoli, Elio Fanara e Giorgio Righetti. — 9. Il concorso del 1979-1980: Giacinto Auriti. – 10. Il concorso del 1984-1988: Leopoldo Tullio, Mauro Casanova, Maria Luisa Corbino, Giuseppe Vermiglio e Gabriele Silingardi. – 11. I concorsi successivi.

1. Dedicà e metodo – Questo scritto è dedicato ai giovani (e anche ai meno giovani) studiosi di diritto della navigazione e dei trasporti, allo scopo di far loro conoscere meglio le vicende accademiche di coloro che nel passato hanno insegnato la materia e, indirettamente, le varie scuole che si sono formate nel tempo.

Ho preso in considerazione i concorsi a cattedra della materia, che si sono svolti dal 1938 (il primo) al 1988. Ho menzionato i relativi vincitori, nonché i loro maestri e i loro allievi, in modo da fornire una panoramica delle diverse scuole che si sono succedute. Non ho trattato dei concorsi successivi, perché sarei entrato nell'attualità, mentre ho voluto offrire soltanto una ricostruzione storica. Solo nell'ultimo paragrafo ho elencato tutti i concorsi fino al loro esau-

rimento nel 2008, ma fornendo solo i nomi dei vincitori e la loro presa di servizio.

Ho voluto aggiungere per completezza, nel § 2, i professori che hanno vinto il concorso in altra materia, ma che poi sono andati a insegnare, non per incarico ma da professori ordinari, materie del nostro raggruppamento disciplinare.

Mi si perdonerà se talvolta ho derogato a questi criteri, prendendomi la libertà di menzionare docenti che, pur non avendo vinto concorsi, hanno dato un contributo significativo alla materia.

Nella narrazione, per semplicità, non ho distinto fra professore straordinario e ordinario e ho usato quasi sempre l'espressione «ordinario». Del resto, tutti i professori straordinari menzionati sono divenuti ordinari dopo il triennio.

Per quanto abbia fatto il possibile, in questa rassegna potranno riscontrarsi errori od omissioni, dei quali mi scuso con i lettori.

2. I professori ordinari della materia vincitori di concorso in altra materia – **ANTONIO BRUNETTI** (nato l'8 settembre 1877 e morto il 12 dicembre 1950), libero docente nell'Università di Padova, nel 1921 vinse il concorso per la cattedra di diritto commerciale e diritto industriale e marittimo presso l'Istituto superiore di studi commerciali di Bari.

La Commissione, composta da Enrico Bensa (presidente), Umberto Navarrini (segretario), Luigi Abello, Roberto Montessori e Luigi Ferrara, formulò il seguente giudizio ⁽¹⁾: «Brunetti Antonio, libero docente a Padova, già

⁽¹⁾ Il verbale è pubblicato nel *Bollettino dei Ministeri per l'agricoltura e per l'industria e il commercio* del 9 luglio 1921, p. 114. A questo concorso si presentò pure Antonio Ambrosini, allora libero docente di diritto civile all'Università di Palermo e incaricato nell'Università di Messina, ma i commissari giudicarono le sue pubblicazioni «senza alcuno addentellamento colla materia commerciale che nemmeno di scorcio è trattata».

incaricato del corso di integrazione pel diritto commerciale nella stessa Università, ha coltura specifica commercialistica ed ha pubblicazioni pregevoli in varie parti del diritto commerciale. Sono da rammentarsi quali trattazioni precise e recanti seri contributi quelle sulla “Cambiale in bianco” e sui titoli di credito, ma soprattutto il commento al libro del Codice sul commercio marittimo, notevole per la cura della raccolta del materiale, e che è quanto di più completo (sebbene l’organizzazione non sia perfetta) sia stato finora scritto in Italia sul vasto argomento: la sua conoscenza giuridica e tecnica di questa materia risulta evidente dalle sue opere».

Dopo la vittoria di questo concorso Brunetti, con d.m. 24 gennaio 1923, fu nominato professore di diritto marittimo nell’Università di Trieste, occupando così la prima cattedra di ordinario di diritto marittimo istituita in Italia ⁽²⁾.

⁽²⁾ Nel 1925 Brunetti fu promosso da professore straordinario a ordinario da una Commissione presieduta da Umberto Navarrini e composta da Ageo Arcangeli, Alberto Asquini (segretario), Roberto Montessori e Antonio Scialoja. Questo fu il giudizio della Commissione stilato da Montessori (la relazione è pubblicata nel *Bollettino ufficiale del personale del Ministero dell’economia nazionale* del 25 settembre 1926, 650): «Fra i lavori presentati, quest’ultimo [uno studio sulla teoria del contratto di noleggio] è il più importante, perché partendo dal concetto tecnico ed economico del trasporto marittimo nella sua evoluzione, offre un’analisi sottile ed accurata degli elementi essenziali e caratteristici del trasporto per mare, giunge a risultati persuasivi, ed è capace di orientare utilmente dottrina e giurisprudenza. Sebbene il prof. Brunetti non abbia presentato una monografia organica di più vasto disegno sopra un tema nuovo, ed anche nei recenti lavori, ad avviso della maggioranza della Commissione, non appaia sempre adeguata ai copiosi elementi raccolti nella dottrina, nella giurisprudenza e nella legislazione la personale elaborazione e la manifestazione del pensiero non sia sempre facile ed agile, tuttavia il prof. Brunetti ha perseverato a coltivare quale campo speciale di studi, nei quali con la pubblicazione del *Commentario* edito dal Vallardi, dimostrò una particolare competenza. Per la persistente attività negli studi di diritto marittimo, privato e pubblico, e per l’opera didattica, che si attesta essere lodevole, come ne fa fede anche il *Corso* in due volumi rispondente alle esigenze dell’insegnamento, la

Fra i più stimati marittimisti dell'epoca, è celebre, non soltanto per il suo corposo *Del commercio marittimo e della navigazione* di oltre mille pagine (pubblicato nel 1920 nel *Commentario al codice di commercio* di Vallardi), ma soprattutto per i suoi quattro tomi del *Diritto marittimo privato italiano*, pubblicati dal 1929 al 1938 e tradotti in spagnolo ⁽³⁾, che costituirono il primo completo e organico trattato di diritto marittimo privato italiano, nonché la trattazione più autorevole della materia anteriore al codice della navigazione. Come disse l'autore nella prefazione, «vuol essere il primo tentativo di un'esposizione sistematica dei rapporti relativi alla navigazione, secondo una visione integrale di adattamento nel più vasto territorio del diritto privato», tenendo conto che «il diritto marittimo è ignorato dai più e negletto anche dai maggiori giuristi». Frase, quest'ultima, che riveste tuttora grande attualità.

Brunetti criticò il codice della navigazione nella *Premessa* al suo *Manuale del diritto della navigazione marittima e interna* del 1947: «un codice impregnato di forte tecnicismo giuridico, in molte parti inaccessibile ai profani, che adotta talvolta una nomenclatura disorientante». E sminuì i meriti della scuola napoletana di Antonio Scialoja: «Non contesto le benemerienze della giovane scuola, ma credo che essa nulla abbia restituito alla scienza che questa già non possedesse, e non vorrei essere tacciato di arroganza se dicessi che anche i miei quattro volumi sono stati dai redattori del codice discretamente utilizzati».

ANTONIO SCIALOJA (nato il 19 novembre 1879 e morto il 30 settembre 1962) ⁽⁴⁾ conseguì la libera docenza in diritto

Commissione unanime ritiene anche che il prof. Antonio Brunetti sia meritevole della promozione a stabile (ordinario) di diritto marittimo nella Regia Università degli studi economici e commerciali di Trieste».

⁽³⁾ *Derecho marítimo privado italiano*, del 1950-51. La traduzione fu fatta da R. Gay de Montellá.

⁽⁴⁾ Sulla figura di Scialoja, cfr.: *In memoria di Antonio Scialoja*, in *Foro it.* 1962, I, 2041 (con il discorso alla Camera dei deputati tenuto il

civile nel 1905 (a 26 anni), per poi diventare professore ordinario di diritto commerciale il 16 novembre 1908 (a 29 anni) ⁽⁵⁾. Dal 4 gennaio 1924 (con r.d. 6 dicembre 1923) fu trasferito dalla cattedra di diritto commerciale dell'Università di Siena alla cattedra di diritto marittimo dell'Istituto superiore di scienze economiche e commerciali di Napoli. Passò successivamente alla facoltà di giurisprudenza dell'Università di Napoli, dove fu anche preside.

Approvato il codice della navigazione nel 1942, nelle

3 ottobre 1962 dal presidente Giovanni Leone ed i ricordi di Gabriele Pescatore, Andrea Torrente e Giuseppe Branca); P. GRECO, *La vita e l'opera di Scialoja*, in *Riv. dir. nav.* 1963, I, 6 (è la commemorazione letta all'Accademia nazionale dei Lincei il 9 maggio 1964); G. PESCATORE, *Antonio Scialoja: il sistema e la codificazione del diritto della navigazione*, in *Foro it.* 1985, V, 405.

⁽⁵⁾ Nel 1906 vinse il concorso di diritto commerciale bandito dall'Università di Sassari, al secondo posto dopo Ageo Arcangeli. La Commissione, composta da Cesare Vivante (presidente), Ulisse Manara (segretario), Vittorio Polacco, Leone Bolaffio e Alberto Marghieri, formulò il seguente giudizio (la relazione, approvata il 2 novembre 1906, è pubblicata nel *Bollettino ufficiale del Ministero dell'istruzione pubblica* del 21 marzo 1907, 670): «Ha iniziato la propria attività scientifica con un lavoro promettente "L'offerta a persona indeterminata e il contratto concluso mediante automatico, 1902" in cui emergono la coscienziosa preparazione, l'ordine e la chiarezza dello svolgimento. Sotto il titolo: Studi di diritto privato, il concorrente presenta dieci monografie, le principali determinate da casi controversi. Nelle diverse soluzioni prevale il senso della realtà, l'intima conoscenza dei bisogni economici ai quali le teorie astratte e le costruzioni più ormai che devono piegarsi [*sic*]. È questa una qualità preziosa per un commercialista [...]. Deficiente è invece nello Scialoja la ricerca dei legami storici degli istituti che studia col passato, ricerca che tanto giova a spiegare la loro ragione d'essere attuale, e il loro continuo divenire. Questo lato è dal concorrente trascurato, mentre si compiace invece di quello polemico bene addestrato come è alla tecnica insuperabile del diritto romano. Alcuni di questi studi sono veramente notevoli per il contributo che recano in modo speciale alla teoria generale dei negozi giuridici e per l'insieme delle ricerche parziali sulle società commerciali. Il giudizio che dello Scialoja deve darsi è pertanto assai favorevole, pur esprimendosi il voto che egli non disperda in lavori frammentari la sua colta intelligenza».

università italiane furono soppressi gli insegnamenti di diritto marittimo e di diritto aeronautico e sostituiti con l'unitario insegnamento di diritto della navigazione (con r.d. 5 settembre 1942 n. 1319). All'epoca, nella facoltà di giurisprudenza dell'Università di Roma erano insegnati per incarico il diritto marittimo e il diritto aeronautico. Il diritto marittimo era insegnato dal 1938 da **Roberto Sandiford** (nato il 16 agosto 1887 e morto il 29 luglio 1965), che conseguì la libera docenza nel 1934 e nel 1942 divenne consigliere di Stato ⁽⁶⁾. Il diritto aeronautico era insegnato dal 1927 da **Amedeo Giannini** (nato il 19 settembre 1886 e morto il 18 dicembre 1960) ⁽⁷⁾, che fu consigliere di Stato, ambasciatore, senatore. In conseguenza di quella sostituzione, la facoltà di giurisprudenza dell'Università di Roma soppresse le cattedre di diritto marittimo e di diritto aeronautico, dando il benservito ai rispettivi titolari Sandiford e Giannini, e le sostituì con quella di diritto della navigazione, auspicando che a ricoprirla fosse chiamato Scialoja ⁽⁸⁾. Sicché, con d.m. 18 ottobre 1942, Scialoja fu

⁽⁶⁾ Sandiford si occupò prevalentemente di diritto di guerra. Il suo libro *Diritto marittimo di guerra* giunse alla VI ed. nel 1940. Nel 1937 scrisse *Diritto aeronautico di guerra*.

⁽⁷⁾ Nell'Università di Roma Giannini fu anche direttore del primo Istituto di diritto aeronautico fondato in Italia nel 1927, che nel 1942 mutò la denominazione in Istituto di diritto della navigazione e passò sotto la direzione di Scialoja: cfr. L. TULLIO, *Documenti per la storia dell'Istituto di diritto della navigazione dell'Università La Sapienza di Roma*, in *Dir. trasp.* 2002, 125. Giannini fu un appassionato studioso di diritto aeronautico. I suoi numerosi articoli furono raccolti nel volume di *Saggi di diritto aeronautico*, del 1932, e nei due volumi di *Nuovi saggi di diritto aeronautico*, del 1940. Presiedette il comitato che provvide alla redazione del testo definitivo della Convenzione di Varsavia del 1929 sul trasporto aereo internazionale.

⁽⁸⁾ Dal verbale del Consiglio di facoltà del 16 ottobre 1942: «[La facoltà] manda in pari tempo un grato saluto ai due valentissimi docenti, eccellenza senatore Giannini e professore Sandiford, che per molti anni dedicarono con tanta solerzia e con così alta competenza la loro attività all'insegnamento delle due materie ora soppresse, con

trasferito dall'Università di Napoli a quella di Roma ad insegnare la nuova materia: il diritto della navigazione ⁽⁹⁾.

Come è noto, Scialoja è considerato il fondatore del diritto della navigazione. La sua attività scientifica, maturata dal ceppo del diritto commerciale e sorretta da una forte vocazione storicistica, lasciò la sua impronta

alto decoro della facoltà ed ottimo profitto degli studenti, sperando di potersi ulteriormente giovare della loro opera in altra guisa. La facoltà, nella eventualità che venga inferito il diritto della navigazione allo statuto della R. Università di Roma e che venga assegnato alla facoltà stessa un nuovo posto di ruolo, tenuto conto dell'alta fama scientifica raggiunta in tale materia dal sen. prof. Antonio Scialoja e della preziosa opera da lui data al nuovo codice della navigazione, esprime il voto a che egli sia chiamato a coprire la nuova cattedra». Il voto espresso dalla facoltà che fosse Scialoja ad insegnare la nuova materia fu raccolto prontamente, giacché solo due giorni dopo, il 18 ottobre, il Ministro per l'educazione nazionale Giuseppe Bottai firmò il decreto di trasferimento, senza neanche attendere né il parere favorevole del Senato accademico, che fu formulato il 21 ottobre, né addirittura l'inserimento della nuova materia nello statuto dell'Università, che fu perfezionato col r.d. 24 ottobre 1942 n. 1672 (in G.U. 27 gennaio 1943 n. 21).

⁽⁹⁾ Scialoja tenne l'insegnamento fino al 1950, quando fu collocato fuori ruolo per raggiunti limiti di età. Francesco Carnelutti redasse l'ordine del giorno approvato dalla facoltà di giurisprudenza il 27 giugno 1950: «La facoltà considera con tristezza il distacco di Antonio Scialoja dall'insegnamento della materia, alla quale ha saputo conferire una dignità ormai indelebile nel campo degli studi come in quello della legislazione. La tristezza è dovuta non meno alla valutazione del passato che alla preoccupazione del futuro. La facoltà è consapevole che le opere compiute dal docente, per quanto siano meritevoli, non possono sottrarlo alla legge concernente il limite di età. Perciò non ricorda ora la mirabile attività del professore Scialoja come scienziato e come insegnante prima del diritto commerciale e poi, in particolare, del diritto della navigazione se non per compiacersi di aver avuto tra i suoi membri uno dei più nobili, colti e perspicaci giuristi di cui l'Italia moderna si onora. Piuttosto essa constata che tale Maestro fino a ieri, anzi fino ad oggi ha continuato la sua opera nella scienza e dalla cattedra senza la minima flessione, anzi con autorità e con amore ogni giorno accresciuti; né vede chi possa prendere il suo posto con pari efficacia dell'insegnamento e prestigio della scuola».

più duratura nella sistemazione del diritto marittimo, cui poi affiancò organicamente il diritto aeronautico compenetrandolo in quello. La sua opera sistematica si basò sulla caratterizzazione autonoma della disciplina rispetto al diritto pubblico e al diritto commerciale e, più tardi, sulla considerazione unitaria del diritto aeronautico e del diritto marittimo. Tale programma fu formulato sin dal 1922 nella prima edizione del *Sistema del diritto della navigazione*, ma compiutamente precisato nella prolusione letta all'Università di Napoli il 31 gennaio 1928 ⁽¹⁰⁾, che trovò poi svolgimento nelle successive edizioni del *Sistema* stesso (1929 e 1933).

Quattro volumi di *Scritti giuridici in onore di Antonio Scialoja per il suo XLV anno d'insegnamento*, coordinati da Antonio Lefebvre d'Ovidio e Francesco Messineo, furono pubblicati nel 1952-53; gli scritti in materia di diritto della navigazione sono raccolti nel vol. I.

Scialoja fu un caposcuola formidabile e un tenace difensore della sua scuola, detta «scuola napoletana», che portò alla redazione del vigente codice della navigazione ⁽¹¹⁾. Sotto la cupola della *Rivista del diritto della navigazione*,

⁽¹⁰⁾ La prolusione fu pubblicata col titolo *La sistemazione scientifica del diritto marittimo*, in *Riv. dir. comm.* 1928, I, 1.

⁽¹¹⁾ Deputato, senatore, sottosegretario ai lavori pubblici, Scialoja aderì al regime fascista. Tuttavia, si può sottolineare l'indipendenza scientifica del codice della navigazione rispetto al regime politico dell'epoca, con le parole espresse il 3 ottobre 1962 alla Camera dei deputati dal suo presidente Giovanni Leone, che aveva collaborato alla stesura della parte penale del codice della navigazione: «Egli, in un momento nel quale molti, anche non richiesti, facevano atto di ossequio servile al regime imperante, elaborò un codice del tutto distaccato dalle ideologie del tempo. La relazione che accompagnò il codice della navigazione, e che porta la firma del guardasigilli Grandi, ma fu redatta com'è prassi da noi collaboratori, fu elaborata sotto la sua personale direzione e sotto il suo controllo; essa non rende omaggio, per nessun aspetto, al regime politico, ma mantiene quel codice su un piano di superiore distacco e di autonomia legislativa e scientifica. [...] Resta cioè un monumento legislativo, nel quale si esprimono la grande

giudicata come uno dei migliori periodici italiani ⁽¹²⁾, raccolse i numerosi suoi allievi. Fra questi, i più cari furono: Bernardino Scorza, il migliore secondo Scialoja; Antonio Lefebvre d'Ovidio; Eugenio Spasiano; **Gabriele Pescatore** (nato il 21 ottobre 1916 e morto il 7 luglio 2016), libero docente di diritto marittimo nel 1942 ⁽¹³⁾, incaricato del diritto della navigazione nella facoltà di economia e commercio dell'Università di Roma dal 1952 al 1985 ⁽¹⁴⁾,

dignità morale dell'uomo che diresse l'*équipe* di lavoro ed anche la sua autonomia di pensiero di fronte agli orientamenti politici del tempo» (*In memoria di Antonio Scialoja*, cit., 2042). Col d.m. 31 luglio 1944 Scialoja fu sospeso dall'insegnamento a partire dal 1° agosto 1944, in conseguenza dei provvedimenti di epurazione. Con decisione del 16 maggio 1945, la Commissione centrale per l'epurazione revocò la sospensione ed inflisse a Scialoja la più lieve sanzione disciplinare della censura, consentendogli così di riprendere servizio nell'Università. La censura fu poi revocata *ex lege* in base all'art. 13 del d.lg.lt. 9 novembre 1945 n. 702. Operando peraltro la revoca legale *ex nunc*, Scialoja propose ugualmente ricorso al Consiglio di Stato contro l'inflizione della censura, per ottenerne l'annullamento *ex tunc*, ottenendo giustizia con la sentenza del 6 dicembre 1946.

⁽¹²⁾ «La Rivista [...] raccolse le forze dei migliori marittimisti e commercialisti, costituendo altresì centro di attrazione per alcuni tra i più validi cultori delle discipline finitime; era dunque destinata a divenire – come divenne – palestra della “scuola napoletana del diritto della navigazione” e officina della nuova elaborazione dommatica degli istituti di questo settore dell'ordinamento»: così G. DE VITA, *Note biografiche*, in *Studi in onore di Lefebvre d'Ovidio*, Milano, 1995, XXII.

⁽¹³⁾ Con la monografia su *La corporazione dei piloti* del 1942.

⁽¹⁴⁾ L'attività scientifica di Pescatore si evidenzia per aver fissato con particolare efficacia alcuni punti fermi nella caratterizzazione del diritto della navigazione. Basterà qui ricordare la raffinatezza con la quale sviluppò la teoria dell'oggetto della materia, superando il concetto di trasporto autarchico, affermato da Scialoja, e sostituendolo con quello fondato sull'esercizio (*Oggetto e limiti del diritto della navigazione*, in *Scritti giuridici in onore di A. Scialoja*, I, Bologna, 1952, 191). E ancora, più recentemente, si può ricordare la teorizzazione dei principi speciali della materia, che dà ragione del riaffermato carattere di autonomia del diritto della navigazione (*Diritto della navigazione e principi generali*, in

fu anche presidente della Cassa del Mezzogiorno dal 1954 al 1976, presidente del Consiglio di Stato e vicepresidente della Corte costituzionale; **Andrea Torrente** (nato il 25 aprile 1908 e morto il 25 dicembre 1965), libero docente di diritto della navigazione nel 1948 ⁽¹⁵⁾, dal 1956 incaricato di Istituzioni di diritto privato nella facoltà di scienze politiche dell'Università di Roma ⁽¹⁶⁾, fu presidente di sezione della Corte di cassazione e componente del primo Consiglio superiore della magistratura.

ANTONIO AMBROSINI (nato il 10 settembre 1888 e morto il 15 agosto 1983) conseguì la libera docenza in diritto civile nel 1921. Ma già nel 1919-20 Ambrosini aveva tenuto nell'Università di Palermo un corso di lezioni di diritto aeronautico, il primo in Italia. Nel 1922 vinse il concorso per la cattedra di diritto civile ⁽¹⁷⁾ e andò a insegnare

Foro it. 1994, V, 434; nonché *Principi speciali (in materia di navigazione) e principi generali*, in *Dir. trasp.* 2000, 1). Pescatore fu anche autore, insieme a Lefebvre d'Ovidio, del primo completo *Manuale di diritto della navigazione*, la cui prima edizione è del 1950.

⁽¹⁵⁾ Con una pregevole monografia su *I contratti di lavoro della navigazione. Arruolamento e contratto di lavoro del personale di volo*, del 1948. Scrisse poi anche *L'impresa e il lavoro nella navigazione - I contratti di utilizzazione della nave o dell'aeromobile* (nel Trattato Grosso-Santoro Passarelli), del 1964.

⁽¹⁶⁾ Torrente è ricordato soprattutto per il suo celeberrimo *Manuale di diritto privato*, del 1952, proseguito da Piero Schlesinger e giunto nel 2022, con la collaborazione di altri studiosi, alla XXV edizione. Due volumi di *Studi in memoria* furono pubblicati nel 1968.

⁽¹⁷⁾ Il concorso fu bandito dall'Università di Perugia. La Commissione, composta da Pietro Bonfante (presidente), Giuseppe Messina, Angelo Criscuoli e Giovanni Pacchioni (relatore), chiuse i lavori il 19 febbraio 1922. Ambrosini arrivò terzo, dopo Ruggero Luzzatto e Gioacchino Scaduto. Questo fu il giudizio della Commissione (pubblicato nel *Bollettino ufficiale del Ministero dell'istruzione pubblica* del 22 marzo 1923, 963): «È libero docente di Diritto Civile alla Università di Roma ed ha tenuto per incarico gli insegnamenti delle Istituzioni di diritto romano e di storia del diritto romano a Messina, e di diritto civile e commerciale a Macerata. Presenta un'ampia monografia sulle disposizioni di ultima volontà fiduciarie [...].

nell'Università di Camerino, dove fu anche rettore. Fu trasferito poi all'Università di Perugia e infine, nel 1933, alla Scuola di ingegneria aeronautica di Roma, dove insegnò diritto e legislazione aeronautica e fu anche preside.

Dal 1947 al 1953 si trasferì a Buenos Aires, dove collaborò alla redazione del codice aeronautico argentino.

Appassionato ed esperto di diritto aeronautico, nel 1924 fondò la rivista *Il diritto aeronautico*, cessata nel 1930 e ripresa nel 1932 col nome di *Rivista di diritto aeronautico*. Nel 1939 scrisse le *Istituzioni di diritto aeronautico*, rapidamente esaurite e riprodotte in seconda edizione, con poche modifiche, nel 1940. Un volume di *Studi* in suo onore fu pubblicato nel 1957.

FRANCESCO MARIA DOMINEDÒ (nato il 25 luglio 1903 e morto il 26 ottobre 1964) fu allievo di Cesare Vivante ⁽¹⁸⁾.

È certo questo un lavoro degno di ogni considerazione. Il vasto materiale offerto dalla più recente dottrina sull'argomento è stato dall'Ambrosini rielaborato e completato; l'esposizione corre limpida e piana. La ricerca non vi è però sempre condotta con eguale profondità e in più di un punto i risultati ai quali l'Ambrosini perviene sono sembrati alla Commissione non sufficientemente dimostrati. La Commissione ha anche rilevato che la produzione scientifica dell'Ambrosini ha negli ultimi anni subito un arresto. [...] La Commissione peraltro apprezzando debitamente i titoli scientifici e didattici dell'Ambrosini lo ritiene degno di essere proposto per la cattedra».

⁽¹⁸⁾ Il 13 ottobre 1929 Vivante scrisse al preside della facoltà di giurisprudenza dell'Università di Roma la seguente lettera: «A proposito del mio assistente Francesco Dominedò, sciolgo una riserva che ho fatta nella mia precedente relazione sulla sua attività scientifica. Da lungo tempo il medesimo aveva raccolto le sue indagini sul tema delle società irregolari. Ora le sta stampando presso la società editrice del Foro italiano e il volume supererà il centinaio di pagine. L'ho esaminato nelle sue pagine dattilografate. È un lavoro di seria preparazione e di utili risultati sia per l'interpretazione del sistema vigente, che per la sua riforma. Esso dimostra nel mio assistente l'abitudine delle ricerche originarie, delle argomentazioni rigorose e del sicuro contatto con fenomeni dell'attività commerciale. Di queste mie dichiarazioni sull'opera sua La prego di tener conto per valutare la medesima nella distribuzione degli assegni. Colla più cordiale deferenza».

Nel 1930 (a 26 anni) conseguì la libera docenza in diritto commerciale (con d.m. 8 febbraio 1930) ⁽¹⁹⁾, materia che andò a insegnare per incarico nell'Università di Siena. Nel 1933 vinse il concorso per la cattedra di diritto commerciale bandito dall'Università di Urbino, dove fu terzo ternato. La Commissione formulò il seguente giudizio: «Presenta varie note e monografie, fra le quali sono notevoli quelle su le *Società irregolari*, su le *Anonime apparenti* e su la *Vendita su documenti*. La Commissione ha trovato da elogiare il buon intuito del candidato nella scelta di argomenti che richiedono in ispecial modo l'indagine del giurista, e la serietà, la compiutezza e, spesso, l'acutezza delle sue ricerche, anche se non sempre appaiano a queste proporzionati i risultati che egli raggiunge» ⁽²⁰⁾. Il 1° dicembre di quell'anno prese servizio nell'Università di Siena come professore straordinario di diritto commerciale ⁽²¹⁾.

⁽¹⁹⁾ Presentò una monografia su *Il problema delle società irregolari nel diritto positivo e nella prossima codificazione*. Ecco uno stralcio della relazione della Commissione per la libera docenza, composta da Cesare Vivante, Ageo Arcangeli e Antonio Scialoja: «Il Dominedò conosce a fondo la ricca letteratura e la giurisprudenza; la padroneggia e rivela in questa materia acume, vigore dialettico e anche originalità di vedute».

⁽²⁰⁾ La Commissione era composta da Alfredo Rocco (presidente), Giuseppe Messina, Alfredo de Gregorio (estensore della relazione), Filippo Vassalli e Lorenzo Mossa (segretario). Primo classificato all'unanimità risultò Mario Casanova, secondo con tre voti Francesco Ferrara e terzo con tre voti Dominedò; escluso dalla terna, con due voti, fu Giuseppe Ferri. La relazione della Commissione è pubblicata nel *Bollettino ufficiale del Ministero dell'educazione nazionale* del 3 maggio 1934, 1241.

⁽²¹⁾ Dal 1° dicembre 1936 fu promosso da professore straordinario a professore ordinario da una Commissione composta da Alfredo de Gregorio, Paolo Greco e Antonio Scialoja, la quale espresse il seguente giudizio: «Ha confermato, nell'attività scientifica svolta, le sue doti di chiaro e accurato scrittore, come pure quelle di espositore sobrio e coscienzioso. Gli ultimi suoi lavori, su varii e interessanti argomenti, segnano un deciso progresso sulla sua precedente produzione. Soprattutto pregevole è la monografia sul "Sistema dei contratti di utilizzazione della nave", dove, anche se la trattazione non appare in tutti i punti

Dal 1° dicembre 1935, col sostegno dell'autorità di Scialoja, passò a insegnare il diritto marittimo (e dal 1942 il diritto della navigazione), nella facoltà di economia e commercio dell'Università di Roma. Nel 1952 fu trasferito nella facoltà di giurisprudenza della stessa Università, cosa che non gli impedì di assumere anche un incarico biennale (1955/56 e 1956/57) nell'Università di Trieste.

Collaborò con la scuola di Scialoja alla redazione del codice della navigazione: a lui si deve l'elaborazione della parte sulla proprietà navale, nonché la sistemazione dei contratti di utilizzazione della nave sulla base di quanto da lui scritto nel 1937 nel volume *Il sistema dei contratti di utilizzazione della nave*.

La sua opera di maggiore impegno è costituita dai *Principi di diritto della navigazione*, purtroppo rimasti incompiuti, dove interpretazioni rigorose si accostano a fermenti innovatori illuminanti ⁽²²⁾.

Dominedò si segnala anche per la strenua difesa dell'importanza dell'insegnamento del diritto della navigazione, che condusse in vista di una riforma (non attuata) dell'ordinamento didattico delle facoltà di giurisprudenza, criticando con forza l'esclusione del diritto della navigazione dalle materie obbligatorie dell'indirizzo forense ⁽²³⁾.

adeguatamente sviluppata, si dimostra tuttavia un sicuro orientamento nei problemi del diritto marittimo visti nei loro aspetti tecnici ma sotto la luce delle teorie generali, e si raggiungono attraverso una serena ed equilibrata valutazione delle norme legislative e delle varie dottrine, risultati molto apprezzabili ed in parte anche nuovi per la sistemazione della complessa ed importante materia».

⁽²²⁾ Dei *Principi* furono pubblicati due volumi; il primo, del 1957, tratta della *Parte generale e Delle persone*; il secondo, del 1963, tratta *Dei beni*. Della parte incompiuta, sulle obbligazioni, furono pubblicati tre saggi postumi nella *Rivista del diritto della navigazione* del 1965: *Cenni generali sui rapporti giuridici nascenti dall'esercizio della navigazione*; *Il sistema dei rapporti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*; *La locazione di nave e di aeromobile*.

⁽²³⁾ Per l'occasione, svolse una relazione pubblicata in *Foro it.*

Svolse anche un'intensa attività politica. Fu deputato, senatore, più volte sottosegretario e nel 1963 Ministro della marina mercantile.

Un convegno in suo onore fu organizzato a Roma da Guido Rinaldi Baccelli il 27 ottobre 1999 sul tema *La nuova disciplina del trasporto aereo internazionale: l'impronta multidisciplinare e la dimensione pubblicistica del diritto della navigazione*; i relativi atti sono pubblicati in *Dir. prat. av. civ.* 2/1999.

Suoi allievi nella facoltà di economia e commercio furono: **Felice Ghionda**, libero docente di diritto della navigazione ⁽²⁴⁾; **Achille Lordi**, incaricato di diritto commerciale nell'Università di Urbino ⁽²⁵⁾; **Raffaele Russo**, consigliere di Stato ⁽²⁶⁾.

Nella facoltà di giurisprudenza, si ricordano gli allievi Giacinto Auriti, Michele Grigoli e **Guido Rinaldi Baccelli** (nato il 30 giugno 1938 e morto in circostanze misteriose il 19 aprile 2010), uomo di grande coerenza morale e profondo conoscitore del diritto aeronautico, il quale insegnò nell'Istituto universitario navale di Napoli come professore associato dal 1988 e professore ordinario dal 1991 ⁽²⁷⁾.

ANDREA ARENA (nato il 1° gennaio 1905 e morto il 25

1960, IV, 162, col titolo *Il diritto della navigazione e l'insegnamento delle discipline giuridiche*.

⁽²⁴⁾ Nel 1945 scrisse una monografia su *Il principio della indivisibilità del premio nel contratto di assicurazione*.

⁽²⁵⁾ Nel 1947 scrisse una breve monografia su *La circolazione della polizza di carico*.

⁽²⁶⁾ Nel 1949 scrisse una monografia *Sulla natura giuridica della polizza di carico*.

⁽²⁷⁾ Degli scritti di Rinaldi Baccelli si ricordano le monografie *La natura della responsabilità del vettore di persone nel trasporto aereo internazionale*, del 1967, e *La responsabilità extracontrattuale del costruttore di aeromobile*, del 1987. Raccolse tre ampi articoli, già pubblicati in *Temi romana*, in un volume di *Studi di diritto aeronautico*, del 1977. Inoltre fondò e curò per trenta anni, dal 1977 al 2007, la rivista *Diritto e pratica dell'aviazione civile*.

dicembre 2003) fu allievo di Salvatore Pugliatti.

Laureato in economia e commercio, conseguì la libera docenza in diritto commerciale nel 1938, prima di laurearsi anche in giurisprudenza. Il 15 dicembre 1943 divenne, senza concorso, professore ordinario di diritto della navigazione nell'Università di Messina. In quell'anno, infatti, il Governo militare alleato promosse in Sicilia la nomina in ruolo, a domanda, di trentanove professori, che furono chiamati *Allied Military (AM) Professors*. Fra questi ottenne la nomina Andrea Arena. Così diceva il bando: «Avviso: coloro che desiderano conseguire la nomina a professore di ruolo nelle Università siciliane possono presentare, non più tardi del 28 novembre corrente, regolare domanda al rettore corredata da un curriculum vitae e da quegli altri titoli che essi riterranno utili per il giudizio che dovrà essere formulato da apposite commissioni esaminatrici».

Arena tornò poi a insegnare diritto commerciale nella facoltà di giurisprudenza dell'Università di Palermo, tenendo però anche l'incarico del diritto della navigazione.

Il suo più importante contributo scientifico di diritto della navigazione è rappresentato dai due volumi su *La polizza di carico e gli altri titoli rappresentativi di trasporto*, del 1951.

Cinque volumi di *Studi* in suo onore furono pubblicati nel 1981.

Fra i suoi allievi, si segnala **Riccardo Mancuso**, assistente ordinario di diritto commerciale, che dal 1975 subentrò ad Arena nell'incarico di diritto della navigazione nella facoltà di giurisprudenza dell'Università di Palermo, fino a diventare professore associato della stessa materia nel 1985 ⁽²⁸⁾.

Nella facoltà di economia e commercio della stessa

⁽²⁸⁾ Di Mancuso si ricordano una breve monografia del 1972 su *Gli ordini di consegna marittimi e terrestri*, nonché una più ampia del 1974 su *Il fallimento dell'impresa amatoriale*. Scrisse anche nel 2002 *Istituzioni di diritto della navigazione*, che vide una seconda edizione nel 2008.

Università insegnò il diritto della navigazione **Guido Camarda**, consigliere della Corte dei conti, dal 1972 in qualità di professore incaricato, poi dal 1987 come professore associato e dal 1995 come professore ordinario ⁽²⁹⁾.

BERNARDINO SCORZA (nato nel 1909 e morto il 26 giugno 1937) fu il migliore degli allievi di Scialoja ⁽³⁰⁾.

Nel 1934 (a 25 anni) conseguì la libera docenza, che gli valse l'incarico dell'insegnamento del diritto marittimo nell'Università di Bari. Nel 1936 (a 27 anni) vinse il concorso per professore ordinario di diritto commerciale nell'Università di Cagliari, con un importante libro in due volumi su *La polizza di carico*. Arrivò secondo ternato. Questo fu il giudizio espresso dalla Commissione: «Gli studi dell'autore rivelano tutti una non comune vivacità d'ingegno, spiccate attitudini alla ricerca scientifica, originalità di concezioni e una piena padronanza non solo del diritto marittimo (ove i contributi del candidato sono particolarmente pregevoli e numerosi), ma di tutto il diritto commerciale e della teoria generale del diritto. Il libro sulla polizza di carico costituisce l'opera più organica fra tutte quelle presentate e verte su un importante istituto, rivelando serie capacità costruttive e una sensibilità ai problemi pratici, non sempre invece presente nei precedenti studi del candidato. Spesso il candidato parte da premesse non sufficientemente sicure o è condotto dalla stessa vivacità del suo ingegno a conclusioni non persuasive ed unilaterali, ma non ostante queste mende, le sicure doti d'ingegno,

⁽²⁹⁾ Fra le numerose pubblicazioni di Camarda (fra cui: *La polizza di carico e altre figure nella teoria dei negozi astratti*, del 1970; *Inquinamento marino e danno erariale*, del 1982; *Fonti e strutture organizzatorie nel diritto della navigazione*, del 1988), si segnala soprattutto l'approfondito studio su *Il soccorso in mare. Profili contrattuali ed extracontrattuali*, del 2006, inserito nel Trattato Cicu-Messineo-Mengoni-Schlesinger.

⁽³⁰⁾ Notevole fu l'apprezzamento di Scialoja nel necrologio, in *Riv. dir. nav.* 1937, 242: «Egli era il migliore tra tutti noi. Avrebbe preso tra pochi anni il mio posto a capo della nostra famiglia».

preparazione e attitudine alla ricerca scientifica rivelate dai titoli presentati fanno di questo candidato uno studioso che merita una posizione preminente in questo concorso»⁽³¹⁾.

Prese servizio come ordinario nell'Università di Bari, dove continuò a insegnare il diritto marittimo.

Morì giovanissimo l'anno dopo per una grave malattia.

Un volume di *Studii in memoria*, presentato dal rettore dell'Università di Bari Biagio Petrocelli, fu pubblicato nel 1940.

LUDOVICO MATTEO BENTIVOGLIO (nato il 15 luglio 1924 e morto il 5 aprile 1980), allievo di Rolando Quadri, fu tra i più profondi studiosi italiani del diritto internazionale.

Si laureò all'Università di Pavia con 7 trenta e 14 trenta e lode (su 21 esami). Libero docente nel 1954⁽³²⁾, primo ternato al concorso di diritto internazionale bandito dall'Università di Urbino, fu chiamato dall'Università di Messina nel 1959 a insegnare diritto internazionale⁽³³⁾. Nel

⁽³¹⁾ La Commissione era composta da Umberto Navarrini (presidente), Antonio Scialoja, Isidoro La Lumia, Tullio Ascarelli, Paolo Greco e Mario Casanova (segretario). Scorza arrivò secondo ternato all'unanimità dopo Giuseppe Ferri. La relazione della Commissione è pubblicata nel *Bollettino ufficiale del Ministero dell'educazione nazionale* dell'8 aprile 1937, 867.

⁽³²⁾ La Commissione per l'attribuzione della libera docenza, composta da Manlio Udina, Roberto Ago e Rolando Quadri, così si espresse: «Tali pubblicazioni attestano una conoscenza approfondita della letteratura concernente i problemi trattati e un sicuro orientamento nella valutazione critica di essa. Il rigore del metodo e la capacità costruttiva del candidato si rivelano in modo particolarmente spiccato nella recente monografia *Interpretazione del diritto e diritto internazionale*».

⁽³³⁾ Il 19 novembre 1962 il Consiglio della facoltà di giurisprudenza dell'Università di Messina espresse parere favorevole per il passaggio di Bentivoglio da professore straordinario a ordinario, approvando la relazione di una Commissione composta da Rodolfo de Nova, Giancarlo Venturini e Pietro Ziccardi: «La recente produzione scientifica del prof. Bentivoglio conferma pienamente la sua spiccata attitudine a individuare il punto essenziale dei vari problemi e delle diverse concezioni, delineando nozioni chiare e ben definite, in uno stile letterariamente pregevole».

1964 fu trasferito all'Università di Parma e al contempo gli fu attribuito l'incarico di diritto aeronautico nell'Università Cattolica di Milano, dove fu trasferito nel 1968. Dal 1977 passò a ricoprire la cattedra di diritto della navigazione nella facoltà di giurisprudenza dell'Università La Sapienza di Roma ⁽³⁴⁾.

Nel settore del diritto aeronautico pubblicò studi che s'impongono per la solidità dell'impianto sistematico e per la lucidità e originalità delle soluzioni ⁽³⁵⁾.

Nella breve stagione romana la sua attività scientifica si focalizzò sulla teorizzazione del diritto dei trasporti, che già era emersa con la fondazione, nel 1973, insieme a Francesco Alessando Querci e all'economista dei trasporti Francesco Santoro, della rivista quadrimestrale *Trasporti*. Partendo dall'approccio sistemico, che già aveva approfondito in sede di teoria generale con uno studio magistrale ⁽³⁶⁾, Bentivoglio configurò il fenomeno del trasporto come un sistema (tecno-

⁽³⁴⁾ Cfr. L. TULLIO, *In memoria di Ludovico Matteo Bentivoglio*, in *Annali dell'Istituto di studi europei A. De Gasperi* 1980, 408: «Era a tutti nota la sua intelligenza superiore, manifestatasi nella brillante carriera universitaria e nella produzione scientifica: un'intelligenza chiara, lucida, tagliente, che con brevissima riflessione penetrava in ogni problema, riducendo tutto al semplice e all'essenziale, con un vigore creativo al di sopra della norma».

⁽³⁵⁾ Basta ricordare il fondamentale *Conflicts Problems in Air Law*, in *Recueil des Cours de l'Académie de droit international* 119/1966, 69; nonché *International Air Carriage of Passengers and Cargo: from Warsaw (1929) to Montreal (1975) and beyond*, in *Thesaurum Acroasium*, X/1981, 289. Così F.A. QUERCI, *Ludovico Matteo Bentivoglio*, in *Trasp.* 22/1980, 182: «Conoscitore come pochi della legislazione aeronautica internazionale, egli vi dedicò ricerche illuminanti, che contribuirono a fondare, su basi rigorosamente tecniche, il più serio e moderno approccio sistematico del diritto aeronautico. Partecipò, in tale veste, a numerosi consessi internazionali ed alla redazione delle relative convenzioni, avendo così modo di dispiegare la sua eccelsa autorità di studioso e di fine operatore del diritto».

⁽³⁶⁾ *Ordinamento giuridico o sistema di diritto?*, in *Riv. trim. dir. pubbl.* 1976, 873.

economico) sociale, cioè come un complesso di strutture sociali organizzative interagenti con forme normative che si pongono al loro servizio ⁽³⁷⁾. Costruzione originalissima, che lancia nuove prospettive nell'approfondimento dell'interdisciplinarietà del fenomeno unitario.

Quando insegnava diritto internazionale nell'Università di Messina ebbe, fra i suoi allievi, Elio Fanara.

Nell'Università cattolica di Milano ebbe come allievo **Silvio Busti**, il quale fu prima incaricato di diritto dei trasporti internazionali nella facoltà di scienze politiche dell'Università di Catania dal 1977; divenne poi professore associato nel 1985 e ordinario nel 2001, andando a insegnare nell'Università di Trento ⁽³⁸⁾.

Nella Sapienza i suoi allievi furono Leopoldo Tullio e **Alessandro Zanelli** (nato il 21 dicembre 1939 e morto il 29 dicembre 2017), il quale divenne professore associato nel 1985, chiamato dall'Università di Catanzaro, all'epoca sede distaccata dell'Università di Reggio Calabria ⁽³⁹⁾.

3. *Il primo concorso di diritto marittimo del 1938: Antonio Lefebvre d'Ovidio* – Nel 1938 si svolse il primo concorso bandito in Italia per il diritto marittimo per l'Università di Messina.

⁽³⁷⁾ *Profili organizzativi nei diversi tipi di trasporto*, in *Trasp.* 9/1976, 36.

⁽³⁸⁾ Di Busti, oltre a *Nuovi documenti del contratto di trasporto di cose*, del 1983, si segnalano soprattutto le due pregevoli monografie inserite nel Trattato Cicu-Messineo-Mengoni: *Contratto di trasporto aereo*, del 2001, e *Contratto di trasporto terrestre*, del 2007.

⁽³⁹⁾ Dopo il pensionamento di Zanelli, la sua allieva Anna Melania Sia e Umberto La Torre, a lui subentrato nell'insegnamento a Catanzaro, nel febbraio 2009 organizzarono un convegno in suo onore, i cui atti furono pubblicati nel 2011 col titolo *La sicurezza nel trasporto e nelle infrastrutture della navigazione marittima ed aerea*; del celebrato si parla nella *Presentazione* a cura di La Torre (p. 5) e in una mia relazione intitolata *Frammenti della produzione scientifica di Alessandro Zanelli* (p. 9).

Riporto per intero la relazione della Commissione giudicatrice, pubblicata nel *Bollettino ufficiale del Ministero dell'educazione nazionale* del 1939, a p. 395-398.

«Eccellenza, la Commissione da Voi nominata per giudicare del concorso di diritto marittimo per la R. Università di Messina, composta dai professori Umberto Navarrini, ordinario di diritto commerciale nella R. Università di Roma, sen. Antonio Scialoja, ordinario di diritto marittimo nella R. Università di Napoli, Antonio Ambrosini, ordinario di diritto aeronautico nella Scuola di ingegneria aeronautica della R. Università di Roma, Gennaro M. Monti, ordinario di storia della navigazione del R. Istituto superiore navale di Napoli, Francesco Dominedò, ordinario di diritto marittimo nella R. Università di Roma, convocata dal Ministero per il giorno 25 ottobre 1938-XVI, si è riunita in tale data in una sala della Facoltà di economia e commercio della R. Università di Roma ed ha proseguito i suoi lavori nei giorni 5, 6, 7 novembre.

«La Commissione, costituitasi con la nomina del prof. Navarrini a presidente e del prof. Dominedò a segretario e relatore, ha espresso il proprio compiacimento per veder bandito il concorso di diritto marittimo per la prima volta in Italia, manifestando l'unanime convinzione che la cattedra messa a concorso possa essere coperta, in seguito a rigorosa valutazione dei titoli, solamente da chi risulti scientificamente affermatosi nell'ambito della disciplina speciale.

«Dopo di che, la Commissione ha proceduto all'esame dei documenti e dei titoli scientifici e didattici dei candidati regolarmente sottoposti a giudizio, che così risultarono per ordine alfabetico: Carboni Enrico, Donadio Giuseppe, Ferrarini Sergio, Lefebvre D'Ovidio Antonio, Manara Giovanni, Spasiano Eugenio, Stolfi Mario, Vitali Domenico.

«L'esame si è svolto in base alla valutazione analitica delle pubblicazioni presentate da ciascun candidato ed in seguito a discussione ampia ed esauriente, cui hanno partecipato tutti i Commissari, come risulta dai verbali di seduta. In conseguenza di tale esame, la Commissione è pervenuta a formulare i seguenti giudizi individuali sui singoli candidati.

«CARBONI Enrico. – Libero docente di diritto marittimo

dal 1936, incaricato della stessa disciplina nella R. Università di Cagliari dall'anno accademico 1936-37. Presenta oltre alcune note, tre studi di maggiore ampiezza su i temi *La comunione di nave e di armamento*, *Polizza di carico e contratti su merci*, *Il registro navale ed aeronautico*. Trattasi di un lavoratore diligente, il fondamento delle cui tesi, tuttavia, appare talora discutibile. Notasi pertanto una preparazione scientifica non sempre sufficiente. L'ultimo lavoro rappresenta un miglioramento, specie per quanto concerne la chiarezza di esposizione.

«DONADIO Giuseppe. – Libero docente di diritto commerciale dal 1934. Incaricato di istituzioni di diritto privato e di diritto privato comparato nella R. Università di Bari, rispettivamente negli anni accademici 1934-38 (salvo 1 anno di interruzione) e 1936-38. Maturo a maggioranza nel concorso di istituzioni di diritto privato dal 1937. Presenta numerosi lavori, tra cui principalmente lo studio su *Le cassette-forti di sicurezza*, quello sui *Titoli rappresentativi di merci*, il volume su *Gli accreditamenti bancari*, ed un capitolo dell'ultimo lavoro sulla *Vendita cif*. Nella produzione di questo candidato, rivolta in notevole parte a problemi di diritto commerciale e particolarmente bancario, la Commissione ritiene che emerga la trattazione sugli accreditamenti, nella quale è da segnalare lo studio completo del fenomeno tecnico e la precisione ed efficacia dell'indagine giuridica. In altri lavori la Commissione nota qualche imprecisa formulazione, da cui il candidato, avendo già fornito sicura prova di scrupoloso studioso, dovrà e potrà liberarsi nella futura attività scientifica.

«FERRARINI Sergio. – Libero docente di diritto commerciale dal 1937. Campagna di guerra in Spagna. Presenta note e monografie, quasi totalmente dedicate alla materia delle assicurazioni: principalmente *L'interesse nell'assicurazione* e, per le assicurazioni marittime, *L'assicurazione del nolo*. Dimostra maturità di criterio nella trattazione scientifica dei problemi giuridici, per cui la Commissione ritiene di incoraggiare negli studi il candidato, pur dovendo rilevare che attualmente la sua pregevole produzione è limitata ad un solo settore della disciplina.

«LEFEBVRE D'OVIDIO Antonio. – Incaricato nella R. Università di Bari per il diritto marittimo dal 1936-37 ad oggi e per il diritto commerciale dal 1937-38. Presenta un'abbondante produzione di note e monografie in tutto il campo del diritto

marittimo. Spiccano per importanza il volume sulla *Teoria generale delle avarie comuni*, ancora alquanto scolastico nella parte dedicata al fondamento giuridico dell'obbligo di contribuzione, ma più vivo ed interessante nella parte concernente la liquidazione, e lo studio, non ancora completato, sul tema fondamentale della *Responsabilità del vettore marittimo*, ove appare particolarmente importante l'impostazione e l'indagine sui limiti di validità e di efficacia delle clausole d'esonero nel nostro sistema. A parte può considerarsi il volume sulla *Nazionalità delle società commerciali*, che rappresenta lo sviluppo, anche bibliografico, di una relazione presentata sul tema all'Accademia di diritto comparato. In complesso, la Commissione ravvisa nel candidato particolare capacità nella trattazione scientifica dei problemi del diritto marittimo, riconoscendogli profondità di ricerca ed acutezza di criterio. Pur rilevando dei difetti di forma, come, talora, prolissità di trattazione o scarsa chiarezza, la Commissione è lieta di constatare che il candidato, nei problemi affrontati, porta interessanti contributi personali, e lo ritiene pertanto all'unanimità degno di coprire la cattedra universitaria messa a concorso.

«MANARA Giovanni. – Libero docente di diritto marittimo dal 1930. Incaricato della stessa disciplina nella R. Università di Messina negli anni 1933-35 e nella R. Università di Genova dal 1935 ad oggi. Campagna di guerra europea. Il candidato si è dedicato attivamente da molti anni allo studio del diritto marittimo e presenta numerose pubblicazioni, la più notevole delle quali è formata dalla collana *La legge del mare*, ivi compreso il primo capitolo del nuovo volume sul *Contratto di noleggi*. La Commissione, pur apprezzando l'assidua laboriosità del candidato, ha dovuto in genere constatare dei difetti di organicità ed alcune mende che occorre siano eliminate al fine di pervenire ad una trattazione scientifica della materia.

«SPASIANO Eugenio. – Incaricato di diritto areonautico [*sic*] nella R. Università di Napoli dall'anno 1936-37. Presenta note ed articoli, fra cui sono da mettere in rilievo lo studio sul *Concetto giuridico di nave*, ed inoltre una monografia, non ancora completata, sull'*Urto di nave*. Il candidato manifesta chiarezza di idee e precisione di dettato, per cui la Commissione, pur rilevando che una notevole parte della sua produzione è dedicata al diritto areonautico [*sic*], ritiene di dover prendere in considerazione le sue disposizioni di studioso, esortandolo ad un tempo alla trattazione di temi più generali.

«STOLFI Mario. – Libero docente di diritto commerciale dal 1934. Incaricato di diritto marittimo nella R. Università di Messina negli anni 1934-37 e di diritto commerciale nell'Università di Urbino dal 1937. Maturo nei concorsi di diritto commerciale del 1936 e di istituzioni di diritto privato del '37. Oltre a vari lavori di diritto civile, non esibiti nell'attuale concorso, il candidato presenta solo alcuni brevi lavori in diritto marittimo, come quello sull'*Abbandono all'assicuratore*, e, fra gli altri titoli, soprattutto il volume sulla *Liquidazione delle società commerciali*, che appare il migliore studio recente in argomento, sia per ampiezza di indagine che per finezza di particolari. La Commissione, pur apprezzando la maturità scientifica del candidato, che produrrebbe buoni frutti anche nel campo del diritto marittimo, è dolente, per ragione di competenza per materia, di non poter prendere in considerazione questo candidato al fine del presente concorso.

«VIDALI Domenico (Dino). – Libero docente di diritto marittimo dal 1930. Incaricato della stessa disciplina presso la R. Università di Trieste dal 1930-31 ad oggi. La produzione di questo candidato, pregevole per chiarezza di esposizione, può dirsi, se si eccettua qualche breve articolo, (come quello sui rapporti fra *Rischio ed evento nell'assicurazione*), di carattere prevalentemente espositivo: così è del volume su *L'assicurazione marittima nel diritto inglese* e di minori scritti informativi su legislazioni estere. Nell'ultimo diligente lavoro di carattere storico sull'*Accertamento di sinistro* appare discutibile l'impostazione della tesi. Il candidato tuttavia merita considerazione per la conoscenza dei problemi pratici della materia, ciò che rappresenta un utile presupposto onde egli possa dedicarsi più adeguatamente all'ulteriore trattazione dei problemi giuridici.

«Esaurito in tal modo il giudizio individuale sui singoli candidati, la Commissione ha proceduto al giudizio sulla loro maturità scientifica e didattica, tenendo conto della valutazione complessiva di tutti i titoli e documenti allegati. In base ai risultati della relativa votazione, la Commissione ha ritenuto maturi a pieni voti i candidati Carboni, Donadio, Ferrarini, Lefebvre D'Ovidio, Manara, Spasiano, Vidali, essendosi ritenuto escluso il candidato Stolfi per le dette ragioni di competenza per materia.

«Dopo di che la Commissione ha proceduto all'ulteriore discussione e votazione per la formazione della terna in base al giudizio comparativo fra i singoli candidati. Per il primo

posto della terna, la Commissione decide a voti unanimi che debba conferirsi al candidato Lefebvre D'Ovidio. Passando alla votazione per il secondo posto risulta che i candidati Donadio, Ferrarini, Manara, Spasiano, Vidali hanno ottenuto, ciascuno di essi, un voto per la terna. Si rinnova per il terzo posto la votazione che dà i medesimi risultati.

«Pertanto la Commissione giudicatrice ha l'onore di proporVi la nomina del dott. Lefebvre D'Ovidio Antonio a professore straordinario di diritto marittimo presso la R. Università di Messina».

Gli atti del concorso furono approvati con d.m. 11 novembre 1938.

ANTONIO LEFEBVRE D'OVIDIO DE CLUNIÈRES DI BALSORANO (nato il 17 gennaio 1913 e morto il 5 febbraio 2011) già dal 1936 (a 23 anni) era stato incaricato dell'insegnamento del diritto marittimo nella facoltà di economia e commercio dell'Università di Bari. Vinto questo concorso, il 1° gennaio 1939 prese servizio come professore straordinario nella facoltà di giurisprudenza dell'Università di Bari ⁽⁴⁰⁾,

⁽⁴⁰⁾ Col d.m. 20 dicembre 1939 Lefebvre fu nominato dal 1° gennaio 1939 professore straordinario di diritto marittimo presso la facoltà di giurisprudenza dell'Università di Bari per un triennio solare ed assegnato al grado 7°, gruppo A, con lo stipendio di L. 19.000 più L. 5.200 di supplemento di servizio attivo ridotti a L. 17.551,99 più L. 4.803,70 di supplemento di servizio attivo. Col d.m. 4 luglio 1940 fu collocato in congedo dal 31 agosto 1939 al 1° febbraio 1940 per richiamo alle armi «per esigenza di carattere eccezionale». A decorrere dal 1° gennaio 1942 fu nominato professore ordinario, con forte apprezzamento per la sua attività scientifica. La Commissione giudicatrice per la promozione da professore straordinario a ordinario (composta da Antonio Scialoja, Alfredo De Gregorio e Francesco Messineo) formulò un lungo e articolato giudizio sull'attività scientifica del candidato: «Entrambi questi volumi [*Disciplina convenzionale della responsabilità del vettore marittimo e Nazionalità delle società commerciali*] rivelano nel Lefebvre una forte personalità di giurista, che va delineandosi sempre meglio in progresso di tempo, e fanno di questo ancor giovane docente e studioso una delle più belle promesse dei nostri studi. Il tono dell'esposizione e della discussione vi si manifesta singolarmente elevato; la vigoria

dove rimase per diciotto anni a insegnare prima il diritto marittimo e poi il diritto della navigazione.

In quell'epoca produsse le sue pubblicazioni monografiche: *La nazionalità delle società proprietarie di navi e di aeromobili nell'ordinamento italiano*, del 1938; *Teoria generale delle avarie comuni*, del 1938 (rimasto in edizione provvisoria); *La disciplina convenzionale della responsabilità del vettore marittimo*, del 1939 ⁽⁴¹⁾. Nel 1951 raccolse i suoi studi destinati alla codificazione in un volume di *Studi per il codice della navigazione*.

Dal 1956-57 fu trasferito alla cattedra di diritto della navigazione della facoltà di giurisprudenza dell'Università di Napoli, dove rimase per nove anni, fino a quando, dal 1965-66 fu chiamato dalla facoltà di giurisprudenza dell'Università di Roma.

Allievo di Scialoja, contribuì alla fondazione, con Bernardino Scorza, della *Rivista del diritto della navigazione*, assumendo la funzione di segretario di direzione. Nel 1948 sostituì Scialoja nella direzione, fino alla cessazione delle pubblicazioni avvenuta nel 1972. Fu anche autore, insieme a Gabriele Pescatore, del primo completo *Manuale di diritto della navigazione* basato sul codice della navigazione, la cui I edizione risale al 1950 ⁽⁴²⁾.

La figura e l'opera di Lefebvre si connettono indissolubilmente alla redazione del codice della navigazione

del ragionamento, la penetrazione dei fenomeni giuridici indagati e la padronanza dei vari strumenti di studio vi appaiono fuori del comune».

⁽⁴¹⁾ Nella materia del diritto commerciale: *La nazionalità delle società commerciali*, del 1939; *Istituzioni di diritto commerciale nordamericano*, del 1945; *L'impresa*, del 1946; *Introduzione allo studio del diritto commerciale*, del 1947.

⁽⁴²⁾ Così G. DE VITA, *Note biografiche*, cit., XXV s.: «Il Manuale, giunto nel 90 alla settima edizione (con la collaborazione anche di Leopoldo Tullio), è un'opera ormai classica, conosciuta e apprezzata dai navigazionisti, ma forse sarebbe più esatto dire dai giuristi di tutto il mondo».

di cui fu il principale fattore ⁽⁴³⁾.

Coinvolto nello scandalo Lockheed, Lefebvre fu prima sospeso cautelatamente dal servizio dal 22 marzo 1976 e successivamente, con d.m. 23 agosto 1979, destituito di diritto dalla stessa data. Il provvedimento di destituzione fu poi annullato dal TAR Lazio con sentenza del 22 ottobre 1997 n. 1591.

Due volumi di *Studi in onore, in occasione dei cinquant'anni del diritto della navigazione*, a cura di Elda Turco, furono pubblicati nel 1993.

Nell'Università di Napoli Lefebvre ebbe come allievi Guido De Vita e **Luigi Scotti**, libero docente di diritto della navigazione nel 1967 ⁽⁴⁴⁾, incaricato della stessa materia nella facoltà di economia e commercio dell'Università di Napoli dal 1969 e vincitore nel secondo giudizio di idoneità a professore associato del 1985; tuttavia non prese mai servizio di ruolo, preferendo la carriera da magistrato; fu anche Ministro della giustizia nel 2008.

Nell'Università di Roma ebbe come assistenti ordinari: Giacinto Auriti, che era già stato nominato «aiuto» da Dominedò; **Michele de Meo**, che lasciò l'Università nel 1985 per dedicarsi alla professione forense; Leopoldo

⁽⁴³⁾ Al riguardo, così si espresse Gabriele Pescatore cinquant'anni dopo: «Sono uno dei superstiti di quell'epoca e posso attestare, con profonda convinzione e commozione, che senza Lefebvre il codice della navigazione non si sarebbe realizzato. L'ho visto impegnato in momenti decisivi, risolti sempre con la sua capacità creativa e di adattamento. [...] Le fasi salienti del passaggio dalla normativa uniforme alla normativa del codice [...] sono frutto dell'intelligenza, della competenza e della capacità di Lefebvre di tradurre in formule specifiche disomogenei concetti, che a livello normativo internazionale assumevano una particolare configurazione, ma che, tradotti nell'organicità di un codice, offrivano gravi difficoltà in relazione ai principi e alle norme entro i quali si andavano a collocare»: G. PESCATORE, in *Il cinquantenario del codice della navigazione (Cagliari, 28-30 marzo 1992)* (a cura di L. Tullio e M. Deiana), Cagliari, 1993, 18.

⁽⁴⁴⁾ Con la monografia *La rimozione di cose sommerse*, del 1967.

Tullio; **Alessandra Xerri**, che insegnò nell'Università di Cassino come professoressa associata dal 1997 e come ordinaria dal 2001 ⁽⁴⁵⁾; **Elda Turco**, che, dopo un incarico dal 1976 nell'Istituto universitario navale di Napoli, divenne professoressa associata dal 1982 nello stesso Istituto e poi ordinaria dal 1991 nell'Università di Macerata e dal 1994 nell'Università Tor Vergata di Roma; riattivò inoltre meritoriamente la *Rivista del diritto della navigazione* dal 2010 ⁽⁴⁶⁾; Alessandro Zanelli.

4. *Il concorso del 1948: Sergio Ferrarini ed Eugenio Spasiano* – Il concorso, bandito dall'Università di Trieste e concluso nel 1948, vide la vittoria di Sergio Ferrarini e di Eugenio Spasiano.

SERGIO FERRARINI (nato il 7 marzo 1911 e morto il 7 gennaio 2004) inizialmente fu allievo di Lorenzo Mossa, autorevole professore di diritto commerciale nell'Università di Pisa, ma poi, da studioso di diritto della navigazione, aderì alla scuola di Antonio Scialoja.

Ottenne la libera docenza di diritto commerciale nel 1938, a 27 anni. Fu professore incaricato di diritto commerciale nell'Università di Pisa dal 1938 al 1947. Vinto questo concorso, il 31 marzo 1948 prese servizio come professore ordinario di diritto della navigazione nell'Università di Trieste. Nel 1951 fu trasferito nella facoltà di economia e commercio dell'Università di Genova, dove fu anche preside dal 1958 al 1962. Dal 1962 passò alla facoltà di giurisprudenza della stessa Università.

Fra i suoi numerosi scritti, particolarmente rilevanti sono le monografie *L'impresa di navigazione*, 2 voll. del 1945-

⁽⁴⁵⁾ Fra gli scritti di Xerri si ricordano: *L'ordinamento giuridico dei porti italiani*, del 1998; *Profili giuridici e programmatici dell'esplorazione marina*, del 1999.

⁽⁴⁶⁾ Fra gli scritti di Turco si ricordano le due monografie: *La disciplina giuridica degli accordi aerei bilaterali*, del 1984, e *Impresa di navigazione e servizi aerei di linea*, del 1988.

46, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, del 1947, e *Il soccorso in mare*, del 1964. Ma è soprattutto sulle assicurazioni marittime che si accentrò la sua lucida attenzione, valorizzata dalla profonda conoscenza del fenomeno, a cominciare da *L'interesse nell'assicurazione*, del 1935 ⁽⁴⁷⁾, *L'assicurazione del nolo*, del 1937, fino a *Le assicurazioni marittime* (uscito in tre edizioni nel 1971, 1984 e 1991), divenuto un classico.

Una *Raccolta di giurisprudenza* in suo onore, diretta e coordinata da Sergio Maria Carbone, fu pubblicata nel 1988.

Suoi allievi genovesi furono Giorgio Righetti e **Corrado Medina**, libero docente dal 1967 ⁽⁴⁸⁾, incaricato del diritto della navigazione nell'Università di Cagliari dal 1968 al 1979 e poi di materie giuridiche nella facoltà di ingegneria dell'Università di Genova, dal 1982 insegnò diritto aeronautico nella facoltà di giurisprudenza dell'Università di Genova in qualità di professore associato.

Nella facoltà di giurisprudenza dell'Università di Genova crebbe anche **Nicola Balestra** (nato il 5 dicembre 1936 e morto il 19 marzo 2013). Allievo dell'illustre docente di diritto commerciale Mario Casanova ⁽⁴⁹⁾, conseguì la

⁽⁴⁷⁾ Nel 1935 la rivista *Assicurazioni* bandì un concorso per una monografia scientifica su un tema di diritto ed economia o finanza delle assicurazioni «privative», con premio di lire 2.000. La Commissione ritenne che l'unico lavoro degno di premio fosse quello di Ferrarini dal titolo *L'interesse nell'assicurazione*; essendo però il lavoro incompleto, la Commissione non attribuì il premio del concorso, ma attribuì al suddetto lavoro un premio di lire 1.000 a titolo d'incoraggiamento (la notizia è nella rivista *La ricerca scientifica* del 15-30 settembre 1935, p. 212).

⁽⁴⁸⁾ Con una monografia del 1965 intitolata *Problemi giuridici relativi alla costruzione dell'aeromobile*. Nel 1973 scrisse *Il fallimento dell'armatore*.

⁽⁴⁹⁾ Mario Casanova, padre di Mauro, ebbe anche un incarico di diritto della navigazione nell'Università di Genova e scrisse un volumetto litografato di *Appunti di diritto della navigazione*, la cui prima edizione è del 1944.

libera docenza nel 1968 ⁽⁵⁰⁾ ed esercitò con successo la professione forense.

Quando Ferrarini lasciò l'insegnamento per raggiunti limiti di età, nella facoltà di giurisprudenza la cattedra di diritto della navigazione fu sdoppiata in due tronconi: diritto marittimo e diritto aeronautico. In netta controtendenza rispetto alle convinzioni sull'unitarietà della materia del diritto della navigazione marittima e aerea, all'epoca, come tutt'ora, dominanti ⁽⁵¹⁾. La cattedra di diritto marittimo fu assegnata per incarico a **Sergio Maria Carbone**, libero docente di diritto internazionale nel 1968, ordinario dal 1975, titolare di diritto internazionale e poi di diritto dell'Unione europea nella stessa facoltà di giurisprudenza ⁽⁵²⁾. La cattedra di diritto aeronautico fu affidata a Corrado Medina.

EUGENIO SPASIANO (nato 17 giugno 1912 e morto nel luglio 1986), fu allievo di Antonio Scialoja.

Dapprima incaricato di diritto aeronautico nella facoltà di giurisprudenza nell'Università di Napoli, fu immesso in ruolo come professore ordinario il 1° dicembre 1949 nell'Università di Messina. Nel 1960 fu trasferito nell'Istituto universitario navale di Napoli e nel 1965 nella facoltà di giurisprudenza dell'Università di Napoli.

Fra i suoi numerosi contributi scientifici, spiccano le monografie: *L'urto di navi*, del 1938; *La limitazione della responsabilità armatoriale nella navigazione per acqua e per*

⁽⁵⁰⁾ Con un'interessante monografia su *La polizza di carico nel trasporto di carico e nel noleggio a viaggio*, del 1968. Scrisse pure *Le assicurazioni marittime dei rischi di guerra*, del 1991.

⁽⁵¹⁾ Cfr. L. TULLIO, *Il diritto marittimo nel sistema del diritto della navigazione*, in *Dir. trasp.* 2005, 425.

⁽⁵²⁾ Fra gli scritti marittimistici di Carbone si segnalano: *Legge della bandiera e ordinamento italiano*, del 1970; *La disciplina giuridica del traffico marittimo internazionale*, del 1982; *Contratto di trasporto marittimo di cose* (nel Trattato Cicu-Messineo-Mengoni), del 1988, cui seguì una seconda edizione del 2010 curata da Andrea La Mattina.

aria, del 1943 ⁽⁵³⁾; e *Contratto di noleggio*, del 1986.

Fra i suoi allievi napoletani si ricordano: **Italo Abbate** (nato nel 1936 e morto il 29 ottobre 2021), dal 1966 assistente ordinario di diritto della navigazione nell'Istituto universitario navale di Napoli e dal 1971 incaricato di diritto aeronautico e spaziale nello stesso Istituto; **Daniele Carsana**, libero docente di diritto della navigazione dal 1972 ⁽⁵⁴⁾ e dal 1973 incaricato di diritto della navigazione nell'Università di Salerno; **Valeria Mengano** e **Lia Verde**, assistenti ordinarie nella facoltà di giurisprudenza dell'Università di Napoli ⁽⁵⁵⁾.

Parlando delle Università di Napoli, si può ricordare anche **Wanda D'Alessio**, assistente ordinaria nell'Istituto universitario navale di Napoli dal 1971 e dal 1979 incaricata di diritto della navigazione nella facoltà di giurisprudenza dell'Università di Bari. Superato il secondo giudizio di idoneità per professore associato, dal 7 gennaio 1986 andò a insegnare nella facoltà di economia e commercio dell'Università di Napoli ⁽⁵⁶⁾. Nel 1996 fu nominata segretaria

⁽⁵³⁾ Si tratta di un'edizione provvisoria di soli tre capitoli (per 221 pagine) di un'opera programmata in 14 capitoli.

⁽⁵⁴⁾ Con una pregevole monografia su *L'attività di rimorchio nei porti*, del 1968. Riporto uno stralcio del giudizio formulato dalla Commissione di libera docenza composta da Lefebvre d'Ovidio (presidente), Sergio Ferrarini, Giorgio Oppo, Eugenio Spasiano e Gabriele Pescatore (segretario): «Ha pubblicato un lavoro a carattere monografico sulla "attività di rimorchio nei porti", che si segnala per il rigore critico, per l'ampia informazione specie per quanto concerne la letteratura pubblicistica e per impostazioni personali che portano un contributo originale degno di apprezzamento alla dottrina specialistica sul tema».

⁽⁵⁵⁾ Mengano scrisse una monografia nel 1983, rimasta in edizione provvisoria, su *Le Regole di Amburgo e la responsabilità del vettore*. Verde scrisse una monografia nel 1984, anch'essa rimasta in edizione provvisoria, su *Il contratto di trasporto multimodale*.

⁽⁵⁶⁾ Queste sono le sue monografie: *La vendita di nave italiana a stranieri*, del 1975; *Nazionalità della nave tra codificazione e decodificazione*, del 1984; *L'organizzazione a bordo della nave*, del 1992. Scrisse anche un manuale di *Diritto dei trasporti*, del 2003.

generale dell'Autorità portuale di Napoli.

5. *Il concorso del 1966: Guido De Vita, Umberto Leanza e Dante Gaeta* – Bisognò attendere molti anni prima che un altro concorso di diritto della navigazione fosse bandito dall'Università di Macerata. Vincitori furono Guido De Vita, Umberto Leanza e Dante Gaeta.

GUIDO DE VITA (nato l'11 settembre 1932 e morto il 19 gennaio 2008) fu allievo di Antonio Lefebvre d'Ovidio.

Primo ternato di questo concorso, insegnò dal 1° novembre 1966 nell'Università di Macerata, per poi passare nell'Istituto universitario navale di Napoli e in seguito nella facoltà di scienze politiche dell'Università Federico II di Napoli (dove fu anche preside); fu infine chiamato nella facoltà di giurisprudenza della stessa Università dopo l'uscita dal ruolo di Eugenio Spasiano. Fu anche presidente della società Tirrenia di navigazione.

Il suo *Contributo alla teoria del trasporto marittimo di cose determinate*, del 1964, costituisce un punto fermo per la comprensione dell'istituto. L'anno dopo scrisse *La società di mutua assicurazione contro i rischi della navigazione*, rimasto però in edizione provvisoria.

A De Vita fu dedicato un importante convegno intitolato *Il diritto marittimo nel terzo millennio*, organizzato a Udine il 27-28 maggio 2005 da Alfredo Antonini.

UMBERTO LEANZA (nato il 2 maggio 1933 e morto il 7 giugno 2022), allievo di Rolando Quadri, prese la libera docenza in diritto internazionale nel 1963.

Secondo ternato di questo concorso, privilegiò sempre tuttavia l'insegnamento del diritto internazionale. Dal 1981, passato nella facoltà di giurisprudenza dell'Università Tor Vergata di Roma, assunse per incarico l'insegnamento del diritto della navigazione. Fu anche capo del contenzioso diplomatico del Ministero degli esteri.

Fra i suoi scritti monografici di diritto della navigazione, si ricordano: *Fenomeni di contiguità aerea nel diritto internazionale*, del 1961; *Problemi giuridici della navigazione*

nucleare. La responsabilità dell'armatore, del 1965; *Il nuovo diritto del mare e la sua applicazione nel Mediterraneo*, del 1993; *Il diritto degli spazi internazionali*, 2 voll., del 1999.

Tre volumi di *Studi* in suo onore, concepiti da Maria Clelia Ciciriello (che lo sostituì nell'insegnamento del diritto internazionale nell'Università di Tor Vergata), furono pubblicati nel 2008.

DANTE GAETA (nato il 3 novembre 1910 e morto l'8 aprile 1997) fu ispettore generale nel Ministero della marina mercantile. Libero docente dal 1949, dal 1956 fu incaricato dell'insegnamento del diritto nella navigazione nell'Università di Pisa. Terzo ternato di questo concorso, fu nominato professore ordinario nella stessa Università dal 16 novembre 1967.

Scrittore fecondo, il suo libro su *Le fonti del diritto della navigazione*, del 1965, è ancora prezioso per le concise ma precise notizie storiche sulle fonti stesse dalle leggi di Hammurabi all'attuale codice della navigazione. Si ricordano pure: *Il demanio marittimo*, del 1965; *Il lavoro della gente dell'aria*, in seconda edizione nel 1984. Raccolse poi nel 1991 i suoi numerosi articoli in un volume di *Scritti di diritto della navigazione*. Insieme a Gabriele Pescatore redasse un'utilissima (per l'epoca) raccolta di legislazione: *Codice delle leggi sulla navigazione marittima interna e aerea*, la cui prima edizione risale al 1952 e fu da me continuata dalla IV ed. del 1994 alla VI ed. del 2004.

Suoi allievi furono Francesco Alessandro Querci; **Patrizio Rossi**, professore associato di diritto della navigazione nell'Università di Pisa dal 1983 ⁽⁵⁷⁾; **Enrico Vincenzini** (nato nel 1934 e morto d'infarto mentre svolgeva una lezione a Pescara il 21 febbraio 1997), stimato avvocato livornese ⁽⁵⁸⁾, che divenne professore ordinario

⁽⁵⁷⁾ Rossi scrisse una monografia su *La figura giuridica del caposcalo*, del 1977.

⁽⁵⁸⁾ La sua passione per l'attività forense è documentata nel suo volumetto *Una toga intrisa di sale. Racconti di mare, di legge e di varia umanità*, in II ed. nel 1991.

nel 1995 ⁽⁵⁹⁾, andando a insegnare diritto internazionale della navigazione nella facoltà di economia e commercio dell'Università di Genova ⁽⁶⁰⁾.

6. *Il concorso del 1968: Giuseppe Riccardelli e Gustavo Romanelli* – Solo due anni dopo fu concluso un altro concorso, bandito dall'Università di Bologna, vinto da Giuseppe Riccardelli e Gustavo Romanelli.

GIUSEPPE RICCARDELLI (nato il 26 giugno 1922 e morto l'8 gennaio 1970) fu uno dei tanti allievi di Antonio Scialoja.

Libero docente di diritto della navigazione dal 1958 ⁽⁶¹⁾, fu incaricato della materia per un decennio nella facoltà di giurisprudenza dell'Università di Bologna, finché prese servizio nella stessa facoltà come ordinario il 1° novembre 1968, in seguito alla vittoria di questo concorso come primo ternato.

Poco più di un anno dopo morì a soli 47 anni insieme alla madre ed al figlio in un tragico incidente d'auto avvenuto sull'autostrada A1, mentre da Siena tornava a Minturno, sua città natale. Alla guida era il figlio, che tamponò un autocarro.

Riccardelli scrisse tre pregevoli monografie: *Il contratto*

⁽⁵⁹⁾ È stato detto che Vincenzini vinse il concorso anche per la «poderosa opera di segnalazione» effettuata da Francesco Busnelli, Sergio Carbone e Alberto Mazzoni: F.D. BUSNELLI, *Alberto Mazzoni*, in F. BARACHINI (a cura di), *La tutela del socio e delle minoranze*, Torino, 2018, 2.

⁽⁶⁰⁾ Vincenzini si occupò prevalentemente di soccorso, con le monografie: *Profili internazionali del soccorso in mare*, del 1985; *La convenzione internazionale di Londra del 1989 sul salvataggio ed il contratto L.O.F. 1990*, del 1992. Scrisse anche *Il sequestro conservativo di nave straniera*, del 1988.

⁽⁶¹⁾ La libera docenza nell'Università di Roma gli fu confermata nel 1963, con una relazione di Dominedò, di cui si riporta uno stralcio: «ha svolto un'intensa attività didattica ed una non meno pregevole attività scientifica, la quale lo ha posto in primo piano fra i cultori della disciplina. [...], trattandosi di valoroso cultore della disciplina, appassionatamente dedito all'insegnamento ed agli studi».

di rimorchio, del 1957; *La colpa nautica*, del 1965; *Il vizio occulto nell'assicurazione della nave*, pubblicata postuma nel 1970.

In ricordo di Riccardelli fu pubblicato nel 1974, a cura dell'avvocato Cosmo Damiano Pontecorvo, un volume intitolato *L'opera di Giuseppe Riccardelli riassunta ed esposta*.

Allievo di Riccardelli fu **Carlo Lobietti**, avvocato ravennate, specialista nel diritto processuale della navigazione ⁽⁶²⁾.

Anch'io mi posso annoverare fra gli allievi di Riccardelli. Mi piace ricordare che, quando ero ancora studente universitario, Riccardelli si assunse l'onere di seguirmi nella stesura della mia tesi di laurea; lo accompagnavo dunque con la mia auto da Roma, dove abitavamo entrambi, a Bologna, dove ebbi l'opportunità di frequentare la ricca biblioteca Antonio Cicu, ottenendo i suggerimenti e l'incoraggiamento, oltre che di Riccardelli, anche di Paolo Mengozzi, che insegnava diritto internazionale. Essendomi laureato nel 1969 ⁽⁶³⁾, fui poi seguito da Riccardelli nella redazione della mia prima nota a sentenza ⁽⁶⁴⁾.

GUSTAVO ROMANELLI (nato il 27 novembre 1923 e morto il 26 maggio 2005) fu allievo di Gabriele Pescatore, col quale si laureò nel 1945 quando Pescatore teneva per incarico la cattedra di diritto della navigazione nella facoltà di giurisprudenza dell'Università di Roma, in seguito alla sospensione di Antonio Scialoja conseguente ai provvedimenti di epurazione.

Libero docente nel 1958, professore incaricato nell'Università di Modena dal 1962, secondo ternato di questo concorso, prese servizio come ordinario nella stessa

⁽⁶²⁾ Nel 2014 Lobietti scrisse una monografia su *Il sequestro di nave nel diritto italiano*.

⁽⁶³⁾ La mia tesi di laurea compare fra i miei *Scritti inediti di diritto della navigazione*, del 2016.

⁽⁶⁴⁾ *Casi di irrilevanza delle clausole di esonero da responsabilità del vettore*, in *Riv. dir. nav.* 1969, II, 112.

Università dal 1° novembre 1968. Nel 1974 fu chiamato dall'Università di Bologna. Passò poi nella facoltà di giurisprudenza della Sapienza nel 1980, dopo la morte di Bentivoglio ⁽⁶⁵⁾.

Fra la numerosa produzione scientifica di Romanelli spiccano le tre importanti monografie sui contratti di utilizzazione (*Il trasporto aereo di persone*, del 1959; *La locazione di nave e di aeromobile*, del 1965; *Profilo del noleggjo*, del 1979), nonché quella su *I danni da aeromobile sulla superficie*, del 1970. Inoltre, non si può non menzionare l'impulso che Romanelli, più di ogni altro, diede alla configurazione di un diritto dei trasporti, che allargasse i confini del diritto della navigazione estendendo il proprio oggetto alle altre modalità ⁽⁶⁶⁾; impulso che sfociò nella fondazione della rivista *Diritto*

⁽⁶⁵⁾ In occasione della sua proclamazione come professore emerito, Diego Corapi redasse la relazione approvata per acclamazione dal consiglio di facoltà. Se ne riporta uno stralcio: «Gustavo Romanelli ha dato un contributo fondamentale allo sviluppo degli studi del diritto della navigazione. La sua produzione scientifica è copiosa e ininterrotta e spazia per oltre cinquant'anni su tutte le problematiche offerte dalla materia, testimoniando la costanza nell'attività di ricerca, la fecondità del metodo, l'originalità degli esiti. La presenza di Gustavo Romanelli nella scienza giuridica della navigazione è nota per la sua qualità chiara e illuminante, tesa sempre alla soluzione dei problemi più intricati e diretta all'elaborazione di tematiche nuove, inquadrata con grande coerenza nell'unità del sistema. [...] Questi studi rappresentano un contributo unico e inimitabile per il rigore del metodo, l'originalità della ricostruzione sistematica e l'apprezzabilità dei risultati conseguiti. La perfetta aderenza nell'esegesi delle norme alla ragione storica, sociale, economica della loro esistenza, la tensione a cogliere il dinamismo nell'evoluzione del diritto vivente, l'ampia visione d'insieme che non limita il diritto della navigazione nei confini della sua autonomia ma ne coglie la sua valenza formidabile nel sistema generale dell'ordinamento: questi elementi caratterizzano il metodo scientifico di Gustavo Romanelli e si fondono nella sua prosa piana e scorrevole, che ne rende la lettura agile e piacevole».

⁽⁶⁶⁾ Cfr. la prolusione al corso dell'Università di Bologna in occasione della sua chiamata, poi pubblicata col titolo *Diritto aereo, diritto della navigazione e diritto dei trasporti*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.* 1975, 1331.

dei trasporti, avvenuta nel 1988 con la collaborazione mia e di Gabriele Silingardi e la benedizione di Gabriele Pescatore.

Un volume di *Studi* in suo onore, promosso da Alfredo Antonini, Raffaele Botta (preside della facoltà di giurisprudenza dell'Università di Modena), Maurizio Riguzzi, Gabriele Silingardi, Leopoldo Tullio e Stefano Zunarelli, fu pubblicato nel 1997.

Romanelli fu anche un formidabile *talent scout*. I suoi allievi a Modena, Bologna e Roma furono innumerevoli. Quelli che poi raggiunsero la cattedra sono: i modenesi Gabriele Silingardi e **Maurizio Riguzzi** (nato il 22 marzo 1949 e morto il 27 marzo 2016), che insegnò il diritto della navigazione nell'Università di Sassari come professore associato dal 1992 e poi come professore ordinario dal 1995, finché fu trasferito nel 2001 nell'Università di Verona per insegnare diritto dei trasporti e della logistica ⁽⁶⁷⁾; il bolognese **Stefano Zunarelli**, professore ordinario dal 1991 nell'Università di Camerino, passato poi all'Università di Bologna nel 1995, dove fu anche preside e dove ha allevato una ricca schiera di allievi ⁽⁶⁸⁾; i romani **Rita Tranquilli Leali**, professoressa ordinaria dal 2002 nell'Università di Teramo, dove fu anche rettrice

⁽⁶⁷⁾ Fra le pubblicazioni di Riguzzi, emergono le due monografie: *L'impresa aeroportuale*, del 1984, e *La responsabilità limitata del vettore marittimo di merci*, del 1993, nonché *Il contratto di trasporto* (nel Trattato di diritto privato diretto da Bessone), in seconda edizione nel 2006. Riporto qui alcune delle parole che una sua allieva studentessa gli dedicò *on-line* in occasione della sua morte: «Grande chiarezza espositiva, attitudine a relazionarsi con gli allievi del corso. Uomo di grande spessore umano e culturale». Alla sua memoria fu dedicato un convegno, organizzato a Modena il 25-26 novembre 2016 da Bruno Franchi e Simone Vernizzi, intitolato *La normativa nazionale e UE del trasporto aereo*.

⁽⁶⁸⁾ Di Zunarelli si ricorda la monografia *La nozione di vettore (contracting carrier ed actual carrier)*, del 1987. Scrisse poi, insieme alla sua allieva Alessandra Romagnoli, *Contratto di trasporto marittimo di persone* (nel Trattato Cicu-Messineo-Mengoni-Schlesinger), del 2012, e, insieme a Chiara Alvisi, *Del trasporto* (nel Commentario Scialoja-Branca-Galgano), del 2014. Scrisse anche, insieme a Comenale Pinto, un *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, la cui V edizione è del 2023.

(⁶⁹); **Michele Maria Comenale Pinto**, professore ordinario dal 2001 nell'Università di Sassari (⁷⁰); **Elisabetta Rosafio**, professoressa ordinaria dal 2013 nell'Università di Teramo (⁷¹).

Fra gli allievi romani, alcuni dei quali furono anche allievi miei, vorrei ricordare: **Giovanni Marchiafava**, ricercatore nell'Università di Genova (⁷²), **Nicola Adragna**, **Giampiero Bova**, **Massimiliano Colafigli**, **Federico Bianca**, **Maurizio Corain**, **Liliana Curtilli**, **Francesca d'Orsi**, **Enzo Fogliani**, **Sara Giacobbe**, **Alberto Improda**, **Gianluigi Lallini**, **Anton Giulio Lana**, **Giuseppe Loffreda**, **Giulio Masotti**, **Rosario Panebianco**, **Emanuela Quici**, **Francesca Smirolfo**, **Anna Spanò**, **Raffaele Sperati**, **Francesco Trotta**, tutti avvocati, **Vito Cervelli**, magistrato, **Pietro Ciarletta**, notaio, **Saverio Galasso**, vice-segretario generale della Corte dei conti, **Gerardo Mastrandrea**, presidente di sezione del Consiglio di Stato, **Tiziana Pompei**, vicesegretaria generale di Unioncamere, **Francesco Tufarelli**, segretario generale del CNEL (⁷³), e mi scuso con i numerosi altri che non sono nominati.

7. *Il concorso del 1970: Francesco Berlingieri, Marcello Foschini e Francesco Alessandro Querci* – Dopo altri due

(⁶⁹) Tranquilli Leali scrisse una monografia sui *Porti turistici*, del 1996.

(⁷⁰) Fra i numerosi suoi scritti, spiccano le due monografie: *La responsabilità per inquinamento da idrocarburi nel sistema della C.L.C.* 1969, del 1993, e *L'assistenza al volo*, del 1999. Insieme a Zunarelli, scrisse anche un *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, giunto alla V edizione nel 2023.

(⁷¹) Di Rosafio si ricorda la monografia su *Il trasporto aereo di cose*, del 2007.

(⁷²) Marchiafava scrisse una monografia su *La natura giuridica dei Protecting & Indemnity Clubs inglesi*, del 2013.

(⁷³) Mastrandrea scrisse una pregevole monografia su *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, del 1994, e si rese promotore ed esecutore della riforma della parte aeronautica del codice della navigazione, avvenuta nel 2005 e 2006.

anni fu concluso un altro concorso bandito dall'Università di Camerino, vinto da Francesco Berlingieri, Marcello Foschini e Francesco Alessandro Querci. Fra i commissari, a quanto mi consta, c'erano Massimo Severo Giannini, Antonio Lefebvre d'Ovidio e Rolando Quadri.

Francesco Berlingieri (nato il 20 febbraio 1922 e morto il 6 marzo 2018) appartenne a quella importante scuola genovese, il cui capostipite fu il nonno Francesco senior.

FRANCESCO BERLINGIERI SENIOR (nato il 15 maggio 1857 e morto il 28 maggio 1939) ⁽⁷⁴⁾ nel 1889 ottenne, insieme a **Enrico Bensa** (nato il 5 novembre 1848 e morto il 18 maggio 1931) ⁽⁷⁵⁾, la libera docenza in diritto commerciale marittimo nell'Università di Genova, forse le prime libere docenze in questa materia ⁽⁷⁶⁾. Pochi anni dopo, nel 1894, nella stessa Università ottenne la libera docenza in diritto commerciale marittimo **Umberto Pipia** ⁽⁷⁷⁾.

⁽⁷⁴⁾ Cfr. M. FORTUNATI, *Francesco Berlingieri e la prima scienza marittimistica genovese*, in *Studi in onore di Franca De Marini Avonzo*, Torino, 1999, 42.

⁽⁷⁵⁾ Bensa insegnò dal 1886 al 1924 diritto commerciale marittimo nel Regio Istituto superiore di studi economici e commerciali di Genova, di cui fu anche direttore. Si dedicò prevalentemente agli studi storici. Notevole è il suo *Il contratto di assicurazione nel Medio Evo*, del 1884, che fu anche tradotto in francese da Jules Valéry nel 1897 col titolo *Histoire du contrat d'assurance au moyen age*.

⁽⁷⁶⁾ Francesco Berlingieri senior ottenne la libera docenza grazie al corposo volume *Delle avarie e della contribuzione nelle avarie comuni*, del 1888.

⁽⁷⁷⁾ Pipia ottenne la libera docenza con una monografia su *Il contratto di noleggio e la polizza di carico*, del 1893. Scrisse poi un *Trattato di diritto marittimo* in due volumi, la cui II edizione uscì nel 1922 e 1925. Pipia non ebbe buona fama; nei concorsi cui partecipò ottenne pessimi giudizi; eccone un paio: «Quello che soprattutto manca al Pipia si è lo studio, la coltura e il metodo, che è quanto dire la base essenziale per l'insegnamento universitario» (concorso del 1913 bandito dall'Università di Urbino, in *Bollettino ufficiale del Ministero dell'istruzione pubblica* del 22 ottobre 1914, 2511); «Questo sistema di lavoro industriale scredita

Ma solo nel 1904-05 il diritto marittimo fu istituito come insegnamento complementare nella facoltà di giurisprudenza e attribuito al romanista **Enrico Gandolfo** (nato il 6 marzo 1854 e morto l'8 gennaio 1907) ⁽⁷⁸⁾. Dopo la morte di Gandolfo, nel 1907, la cattedra fu assegnata, sempre per incarico, a Francesco Berlingieri senior.

Francesco senior ebbe il grande merito di fondare nel 1899 la rivista *Il diritto marittimo*, ancora oggi in vita ⁽⁷⁹⁾. La rivista si pose fin dall'inizio come espressione di una scuola genovese attenta all'internazionalità del diritto marittimo e fautrice dell'uniformità, contrapponendosi alla scuola di Antonio Scialoja in termini spesso assai polemici ⁽⁸⁰⁾. Nel

la scienza; né può quindi professarla da una cattedra che apparisce inconsapevole del danno permanente che reca alla medesima con la sua opera» (concorso del 1920 bandito dall'Università di Sassari, in *Bollettino ufficiale del Ministero dell'istruzione pubblica* del 29 dicembre 1921, 1915). Fu anche accusato di plagio da Francesco Perrone in una lettera al direttore di *La scienza del diritto privato. Rivista critica di studi giuridici e sociali* 1895, 356.

⁽⁷⁸⁾ La prolusione al corso di Gandolfo fu *La telegrafia senza filo nel diritto marittimo*, pubblicata nel 1905.

⁽⁷⁹⁾ Cfr. G. BERLINGIERI JR., «*Il diritto marittimo*»: 120 anni di dottrina, giurisprudenza e legislazione italiana e straniera, in *Dir. mar.* 2020, 3.

⁽⁸⁰⁾ Nel 1935, nella *Presentazione* del primo numero della *Rivista del diritto della navigazione*, Scialoja, fra l'altro, criticò gli apostoli e i professionisti dell'internazionalismo giuridico e giudicò la Convenzione sulla limitazione della responsabilità dell'armatore con una frase rimasta celebre: «un informe e indigeribile polpettone in salsa anglosassone». Berlingieri si sentì chiamato in causa e rispose dalle pagine del *Diritto marittimo (Verso l'unificazione del diritto del mare. Parole al Prof. Antonio Scialoja*, in *Dir. mar.* 1935, 449), criticando vivacemente le parole espresse da Scialoja. La replica di Scialoja fu violentissima e velenosissima, adattando al suo interlocutore (che aveva 79 anni) passi del *De senectute* di Cicerone (*Utopie. Risposta al prof. Francesco Berlingieri*, in *Riv. dir. nav.* 1936, I, 3). Velenosa fu pure la controreplica di Berlingieri (*Verso l'unificazione del diritto del mare. Parole in replica al prof. Antonio Scialoja*, in *Dir. mar.* 1936, 105). Nel dibattito s'inserì pure, in forma di recensione molto critica alla replica di Berlingieri, anche il ventitreenne Antonio Lefebvre d'Ovidio (in *Riv. dir. nav.* 1936, 337; la recensione termina

1920 entrò nella direzione della rivista il figlio **Giorgio Berlingieri senior** (nato nel 1884 e morto nel 1973), che subentrò al padre nell'insegnamento, per incarico, del diritto marittimo nell'Università di Genova. Dal 1972 Francesco junior affiancò il padre nella direzione della rivista.

Fra gli allievi di Francesco senior, si può ricordare l'avvocato genovese **Giovanni Manara**, che prese la libera docenza in diritto marittimo nel 1930 e fu incaricato nelle Università di Messina e di Genova ⁽⁸¹⁾.

Francesco Berlingieri junior conseguì la libera docenza in diritto della navigazione nel 1954, con la monografia *Prescrizione e decadenza nel trasporto marittimo di merci*. Con la vittoria di questo concorso, prese servizio il 1° novembre 1970 nella facoltà di economia e commercio dell'Università di Genova. Fu anche presidente del *Comité maritime international* per quindici anni, dal 1976 al 1991.

Studioso prolifico, si ricordano: *I diritti di garanzia sulla nave, l'aeromobile e le cose caricate*, del 1965; *Stallie e controstallie*, del 1970; *Il trasporto marittimo: Noleggio a tempo, noleggio a viaggio, trasporto di linea*, del 1975; la curatela dell'utilissimo *The Travaux préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules*, del 1998; il corposo volume su *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, del 2009; i due volumi di *Arrest of Ships. A Commentary on the 1952 Arrest Convention*, in VI edizione nel 2017.

Due volumi di *Scritti* in suo onore, promossi da Giorgio Berlingieri junior, Angelo Boglione, Sergio Maria Carbone e

con una *Chiosa a suggello* di Scialoja). Tale fu lo scontro, che il figlio di Berlingieri, Giorgio senior, sfidò a duello Scialoja. I contrasti si dovettero poi comporre, poiché lo stesso Giorgio senior, alla morte di Scialoja, scrisse di lui un ricordo altamente elogiativo (in *Dir. mar.* 1962, 189).

⁽⁸¹⁾ Giovanni Manara era figlio del più celebre Ulisse (illustre professore di diritto commerciale, autore, fra l'altro, di una monografia sulla *Responsabilità delle amministrazioni ferroviarie*, del 1884). Scrisse *La legge del mare*, in 4 volumi dal 1929 al 1938.

Francesco Siccardi, furono pubblicati nel 2010.

Fra i suoi allievi, si ricordano: **Giorgetta Maria Boi**, dal 1992 professoressa associata di diritto della navigazione nella facoltà di economia e commercio dell'Università di Genova e dal 2002 ordinaria nella stessa facoltà ⁽⁸²⁾; **Alfredo Dani**, dal 1985 professore associato di diritto delle assicurazioni marittime nella facoltà di economia e commercio dell'Università di Genova ⁽⁸³⁾.

MARCELLO FOSCHINI (nato il 12 dicembre 1932 e morto il 3 aprile 2020), dopo la vittoria di questo concorso, fu chiamato dal 1° novembre 1970 ad insegnare diritto della navigazione nell'Università di Macerata, per poi passare, dal 1972 al 1976 nell'Istituto universitario navale di Napoli. Successivamente abbandonò il diritto della navigazione per andare a insegnare diritto commerciale e materie contigue prima nella facoltà di giurisprudenza dell'Università di Napoli e poi nella LUISS di Roma, dove fu anche rettore.

Foschini fu uno studioso del diritto commerciale. Il suo interesse per il diritto della navigazione fu solo strumentale. L'unica pubblicazione di diritto della navigazione è *La limitazione del debito dell'armatore nella sua attuazione*, del 1974.

FRANCESCO ALESSANDRO QUERCI (nato il 22 marzo 1937), allievo di Dante Gaeta, cresciuto nell'Università di Pisa, libero docente, dopo la vittoria di questo concorso prese servizio il 1° novembre 1970 e andò a insegnare nell'Università di Trieste, dove fu anche preside.

È in mio possesso un singolare carteggio intervenuto fra i commissari Massimo Severo Giannini e Antonio

⁽⁸²⁾ Boi è scrittrice feconda; queste sono le sue monografie: *Gli impedimenti all'esecuzione del contratto di trasporto marittimo*, del 1990; *La lettera di trasporto marittimo*, del 1995; *Le piattaforme marine*, del 2006; *I contratti marittimi. La disciplina dei formulari*, del 2008; *Principi e tendenze nel diritto marittimo*, del 2016.

⁽⁸³⁾ Dani scrisse un saggio sulla *Responsabilità limitata per crediti marittimi*, del 1983, rimasto però in edizione provvisoria.

Lefebvre d'Ovidio, che si riferiva alla posizione di Querci in questo concorso. Preliminarmente Giannini rimproverò ai navigazionisti di stare «operando la lenta distruzione del carattere interdisciplinare del diritto della navigazione, riducendolo ad una porzioncina del diritto commerciale». E Lefebvre rispose che «al contrario, è proprio l'indirizzo scientifico al quale apparteniamo che ha riscattato il diritto della navigazione da tale limitata classificazione, e – assumendo a cardine fondamentale la ricostruzione di questo settore dell'ordinamento giuridico nell'unità dei suoi profili pubblicistici e privatistici – ha assicurato i primi contributi impegnativi su istituti pubblicistici della nostra disciplina, da quello ormai classico di Pescatore sulla corporazione dei piloti a quello recentissimo di Scotti sulla rimozione di cose sommerse; istituti prima del tutto inesplorati, e che altrimenti avrebbero continuato ad esserlo». Sulla posizione di Querci, poi, Lefebvre scrisse a Giannini una lettera di ben dieci pagine commentando con estremo dettaglio le tre monografie presentate dal candidato: *Pubblicità marittima e aeronautica*, *La figura giuridica del comandante di nave e di aeromobile* e *Il lavoro portuale*, formulando un dettagliatissimo giudizio nettamente negativo. Ma Giannini non si fece influenzare e Querci vinse il concorso.

Querci, persona di rara intelligenza e spregiudicatezza, si dedicò prevalentemente a studi pubblicistici della materia (*Pubblicità marittima e aeronautica*, del 1961; *La figura giuridica del comandante di nave e di aeromobile*, del 1964; *L'ammissione della nave e dell'aeromobile alla navigazione*, del 1965; *Il lavoro portuale*, del 1972; *Note in tema di equipaggio della nave e dell'aeromobile*, del 1977), senza però disdegnare sia gli aspetti privatistici (con la sua monografia sulla *Polizza di carico e lettera di garanzia* del 1971), sia le problematiche di teoria generale ⁽⁸⁴⁾.

Fu amico di Ludovico Matteo Bentivoglio, col quale

⁽⁸⁴⁾ *Diritto della navigazione: tendenze di sviluppo e tematiche dottrinali*, in *Trasp.* 5/1975, 3.

fondò la rivista *Trasporti*, proseguita, anche dopo la morte di Bentivoglio, fino al 2010.

Fra gli allievi di Querci si ricordano: Maria Luisa Corbino; **Alfredo Antonini**, il quale divenne professore associato di diritto della navigazione nell'Università di Modena nel 1988, ordinario dal 1995 nella stessa Università, per poi passare nel 2001 nell'Università di Udine ⁽⁸⁵⁾; **Massimiliano Rimaboschi**, dottore di ricerca ⁽⁸⁶⁾ e ora professore a contratto di diritto assicurativo nell'Università di Udine.

Parlando dell'Università di Trieste ⁽⁸⁷⁾, si possono ricordare: **Dino Vidali** (nato nel 1896 e morto il 9 aprile 1968), libero docente di diritto marittimo dal 1930, da quell'anno incaricato della stessa disciplina nella facoltà di economia e commercio, poi passato nella facoltà di giurisprudenza nel 1938 ⁽⁸⁸⁾; **Mario Iannuzzi**, già assistente ordinario di diritto commerciale nell'Università di Roma, poi

⁽⁸⁵⁾ Antonini è tuttora studioso prolifico e acuto. Le sue monografie sono incentrate sulle avarie comuni: *L'obbligazione contributiva nelle avarie comuni*, del 1983, e *La liquidazione delle avarie comuni*, del 1992. Ha scritto anche un pregevole *Corso di diritto dei trasporti*, giunto alla III ed. nel 2015, e ha coordinato un prezioso *Trattato breve di diritto marittimo*, in 4 voll., dal 2007 al 2013, dedicato a Guido De Vita.

⁽⁸⁶⁾ La tesi di dottorato di Rimaboschi, scritta in francese perché frutto di una convenzione fra l'Università di Trieste e quella di Nizza, fu poi pubblicata nel 2005 in tre volumi di quasi mille pagine: *Méthodes d'unification du droit maritime. Contribution à l'interprétation uniforme*. L'anno dopo pubblicò *L'unification du droit maritime. Contribution à la construction d'un ordre juridique maritime*. Rimaboschi raccolse anche nel 2008, insieme a Giorgio Righetti, *Le convenzioni internazionali della navigazione marittima, interna e aerea*, in due volumi.

⁽⁸⁷⁾ Sull'evoluzione della cattedra di diritto della navigazione nell'Università di Trieste, cfr. A. ANTONINI, *La cattedra di diritto della navigazione nella facoltà di giurisprudenza dell'Università di Trieste*, in *Dir. mar.* 2021, 646.

⁽⁸⁸⁾ Vidali scrisse *L'assicurazione marittima nella legislazione inglese*, del 1937, e *L'accertamento del sinistro di mare nel diritto intermedio*, del 1938.

libero docente di diritto della navigazione, tenne l'incarico di diritto della navigazione nella facoltà di giurisprudenza dal 1957-58 al 1969-70 ⁽⁸⁹⁾; lasciò poi l'insegnamento per entrare in Assonime, dove divenne vice direttore generale.

Anche se insegnò per un solo anno (1970-71) nell'Università di Trieste, non si può omettere di menzionare un raffinato giurista quale fu **Enzio Volli** (nato il 9 febbraio 1922 e morto il 7 gennaio 2017). Massone, si laureò nel 1944 in Ingegneria chimica al Politecnico di Zurigo, dove conseguì anche un dottorato in chimica pura nel 1946. Si laureò poi in giurisprudenza nel 1950. Ebbe la libera docenza nel 1957, con la monografia *Assistenza e salvataggio*. Credo che non abbia mai partecipato a un concorso a cattedra, ma insegnò per incarico diritto della navigazione nell'Università di Venezia. Un volume di *Studi* in suo onore, presentati da Gabriele Pescatore, fu pubblicato nel 1993.

8. *Il concorso del 1970-1975: Michele Grigoli, Elio Fanara e Giorgio Righetti* – I vincitori del concorso, bandito dall'Università di Camerino nel 1970 e concluso nel 1975, furono Elio Fanara, Michele Grigoli e Giorgio Righetti. Commissari furono Ludovico Matteo Bentivoglio, Antonio Lefebvre d'Ovidio, Antonio Malintoppi, Pietro Rescigno e Manlio Udina.

MICHELE GRIGOLI (nato il 18 ottobre 1936), allievo di Francesco Maria Dominedò e poi di Gabriele Pescatore, conseguì la libera docenza nel 1965. Dal 1967 fu incaricato del diritto della navigazione nella facoltà di economia e commercio dell'Università di Catania, dove fu chiamato da ordinario dal 1° novembre 1975, dopo la vittoria di questo concorso.

⁽⁸⁹⁾ Il suo lavoro più importante fu la monografia *Del trasporto*, inserita nel Commentario Scialoja-Branca, in II ed. nel 1970. Scrisse inoltre: *Le compagnie portuali*, del 1954, *Oneri del destinatario e liberazione coattiva del vettore nel trasporto marittimo e aereo*, del 1965, *Contributo allo studio degli impedimenti alla riconsegna nei trasporti marittimi e aerei*, del 1968.

Dopo le prime monografie (*La limitazione del debito amatoriale*, del 1963; *L'abbandono all'assicuratore*, del 1963, *L'assicurazione obbligatoria dei passeggeri*, del 1971) continuò a produrre una quantità notevole di pubblicazioni, peraltro con uno stile di scrittura sempre più involuto e di difficile lettura.

ELIO FANARA (nato il 1° marzo 1939 e morto suicida il 19 maggio 2004), allievo di Ludovico Matteo Bentivoglio, iniziò come studioso di diritto internazionale, nella cui materia conseguì la libera docenza nel 1966. Si convertì al diritto della navigazione scrivendo una corposa monografia su *Le assicurazioni aeronautiche*, che gli valse la vittoria di questo concorso. Dal 1° novembre 1975 insegnò diritto della navigazione nell'Università di Messina.

Promotore formidabile di iniziative scientifiche, nel 1981 fondò il CUST (Centro universitario di studi sui trasporti, presso l'Università di Messina), nel cui seno fu istituito il primo dottorato di ricerca in diritto della navigazione e dei trasporti. Memorabili sono rimasti i convegni balneari, organizzati nel contesto del dottorato nell'hotel Marispica, vicino a Pozzallo. Non resse a uno scandalo connesso alla gestione del CUST.

Due volumi di *Studi in memoria*, curati dai suoi allievi, furono pubblicati nel 2006-2008.

I suoi allievi che hanno raggiunto la cattedra furono: **Maria Piera Rizzo**, professoressa ordinaria dal 2001 nell'Università di Messina⁽⁹⁰⁾; **Umberto La Torre**, professore ordinario nell'Università di Catanzaro dal 2005⁽⁹¹⁾; **Francesca**

⁽⁹⁰⁾ I poliedrici interessi di Rizzo spaziano, sempre con proprietà, su tutti gli aspetti della materia, dal diritto internazionale, al diritto privato, al diritto pubblico. Le sue monografie sono: *Principi di libertà ed istanze di solidarietà nel regime giuridico internazionale dei mari*, del 1987; *La nuova disciplina internazionale del soccorso in acqua e il codice della navigazione*, del 1996; *La gestione del traffico aereo in Europa tra competenze di enti internazionali e prerogative statali*, del 2004.

⁽⁹¹⁾ La Torre scrisse due monografie: *Comando e comandante*

Pellegrino, prima professoressa associata dal 2001, poi ordinaria dal 2006 nell'Università di Messina ⁽⁹²⁾; **Cinzia Ingratoci**, professoressa associata dal 2015, poi ordinaria dal 2020 nell'Università di Messina ⁽⁹³⁾; Giuseppe Vermiglio, che, dopo aver raggiunto la cattedra, si può annoverare fra i suoi più stretti collaboratori.

L'Università di Messina, dunque, prima con Fanara, poi coi suoi successori, si pone in prima linea nella fecondità di iniziative scientifiche.

GIORGIO RIGHETTI (nato il 29 settembre 1925 e morto il 17 agosto 2012), magistrato genovese specializzato in diritto marittimo, libero docente nel 1963, fu incaricato del diritto della navigazione nelle facoltà di economia e commercio e di ingegneria dell'Università di Genova e nell'Università di Cagliari. Nel 1972 lasciò la magistratura per esercitare la professione forense.

Dopo la vittoria di questo concorso, non prese mai servizio; il Ministero, con nota del 16 gennaio 1979 n. 8906, chiese il parere della facoltà di giurisprudenza dell'Università di Cagliari circa la sua nomina d'ufficio alla cattedra di diritto della navigazione, ma la facoltà, rilevando che Righetti non aveva mai presentato domanda di nomina, ritenne che non sussistessero i presupposti per una nomina d'ufficio.

Scrittore prolifico (si ricordano le monografie su *La responsabilità del vettore marittimo nel sistema dei pericoli eccettuati*, del 1960; *La compravendita di nave*, del 1961; *Il*

nell'esercizio della navigazione, del 1997, e *La definizione del contratto di trasporto*, del 2000.

⁽⁹²⁾ Pellegrino scrisse quattro monografie: *Sulla limitazione del debito del vettore terrestre di merci*, del 1994; *La nuova disciplina uniforme dei privilegi e delle ipoteche marittimi*, del 2000; *Sicurezza e prevenzione degli incidenti aeronautici, nella normativa internazionale, comunitaria e interna*, del 2007; *Sviluppo sostenibile dei trasporti marittimi comunitari*, del 2009.

⁽⁹³⁾ Ingratoci scrisse due monografie: *Trasporti e contratti di servizio*, del 2001, e *Inchieste marittime e investigazioni tecniche*, del 2012.

raccomandatario marittimo, del 1965; *Contributo alla teoria dell'esercizio della nave e della responsabilità dell'armatore*, del 1969), scrisse un ponderoso *Trattato di diritto marittimo* in sei tomi, dal 1987 al 1999. Raccolse inoltre in due corposi volumi le massime di tutte le sentenze di diritto della navigazione pubblicate dal 1940 al 1977 (*La giurisprudenza marittima e aeronautica*, del 1968 e 1978). Insieme a Massimiliano Rimboschi, raccolse anche in due volumi, nel 2008, *Le convenzioni internazionali della navigazione marittima, interna e aerea*.

Suo allievo genovese fu **Mauro Chirco** ⁽⁹⁴⁾, ricercatore nell'Università di Genova.

9. *Il concorso del 1979-1980: Giacinto Auriti* – Questo concorso fu bandito dall'Università di Teramo ed ebbe un unico vincitore. La Commissione era composta da: Ludovico Matteo Bentivoglio, Dante Gaeta, Francesco Alessandro Querci, Gustavo Romanelli ed Eugenio Spasiano. Durante i lavori della Commissione Bentivoglio morì e fu sostituito da Sergio Ferrarini. I candidati furono otto: Giacinto Auriti, Antonio Cariota Ferrara, Mauro Casanova, Luisa Corbino Rossi, Riccardo Mancuso, Guido Rinaldi Baccelli, Leopoldo Tullio.

Gli atti furono approvati con d.m. 16 ottobre 1980. Riproduco di seguito i giudizi collegiali formulati dalla Commissione per ciascun candidato. Furono tutti positivi. Per brevità non riporto i giudizi individuali, alcuni dei quali soltanto aggiungo in nota.

«Il candidato Giacinto AURITI, assistente volontario alla cattedra di diritto della navigazione della facoltà di giurisprudenza dell'Università di Roma dal 1/11/47, assistente incaricato dal febbraio 1953 e ordinario dal 7/9/1954, ha conseguito la libera

⁽⁹⁴⁾ Chirco scrisse, in collaborazione con Celeste Antonio Mameli, *Regolazione assicurativa dell'avaria comune*, del 1977, e, in collaborazione con Giampaolo Cerruti, *La disciplina comunitaria dei traffici marittimi internazionali di linea*, del 1996.

docenza nel 1959. Incaricato di diritto della navigazione dal 1962 presso la facoltà di giurisprudenza di Teramo, stabilizzato nel 1973. Ha svolto incarico dal 1961 al 1965 presso l'Università Pro Deo di Roma. Nell'ultimo concorso di diritto della navigazione ha conseguito giudizio di idoneità. Il candidato presenta 24 tra articoli e note, un corso di lezioni e 5 monografie. Il complesso della produzione del candidato rivela una continua ed appassionata dedizione agli studi, una approfondita conoscenza della materia ed una capacità di sintesi secondo schemi costantemente originali, con risultati molto apprezzabili anche se alcune tesi possono suscitare perplessità. Il candidato occupa una posizione di primo piano nel presente concorso.

«Il candidato Antonio CARIOTA FERRARA, assistente presso la cattedra di diritto internazionale della navigazione della facoltà di scienze politiche dell'Università di Napoli. Incaricato dal 1977 di diritto industriale presso la facoltà di economia e commercio di Salerno. Presenta un articolo sulle clausole di contratto e una monografia su "Il danno nella navigazione. Contributo alla teoria del torto". La produzione del candidato rivela la tendenza a riportare l'indagine a più ampi istituti civilistici; ma questo lodevole indirizzo non trova riscontro in una approfondita considerazione degli istituti del diritto della navigazione. Con la raccomandazione di completare il campo dell'indagine, la Commissione esprime giudizio positivo⁽⁹⁵⁾.

«Il candidato Mauro CASANOVA, assistente volontario e quindi ordinario alla cattedra di diritto pubblico della facoltà di scienze politiche dell'Università di Genova, è professore incaricato di diritto amministrativo presso la facoltà di economia e commercio dell'Università di Genova ed in tale incarico si è

⁽⁹⁵⁾ Questo fu il giudizio del commissario *Ferrarini*: «L'articolo sulla clausola del cancello, come la monografia rivelano una non approfondita conoscenza degli istituti del diritto della navigazione. Tale difetto di conoscenza degli istituti del diritto della navigazione si rileva con particolare ampiezza nella monografia sul danno, dove l'applicazione al diritto speciale dei risultati raggiunti nella trattazione teorica generale del tema si appalesa in parte immotivata». E questo il giudizio del commissario *Querci*: «Il candidato Cariota Ferrara presenta una monografia che palesa alcuni vizi di metodo e soprattutto una carenza di orizzonte sistematico».

stabilizzato libero docente di diritto pubblico dal 1977. Presenta nove pubblicazioni, di cui una monografia sugli enti portuali e una serie di studi sul demanio marittimo. Il complesso di questa produzione, che denota una preferenza per i temi di diritto della navigazione, che si inquadrano nella materia da lui insegnata, rivela una sicura preparazione teorica e un'attenta e seria conoscenza dei temi affrontati, raggiungendo risultati apprezzabili. La Commissione esprime giudizio pienamente favorevole ⁽⁹⁶⁾.

«La candidata Luisa CORBINO ROSSI titolare di contratto quadriennale presso l'Università di Trieste nel 1978 è divenuta assistente ordinaria di diritto civile della facoltà di giurisprudenza della stessa Università. Dal 1979 è incaricata di legislazione del lavoro della facoltà di ingegneria dell'Università su detta. Presenta 16 pubblicazioni di cui tre monografie su "La conferenza marittima", "I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile", "Le operazioni portuali". Il complesso della produzione scientifica della candidata rivela un appassionato impegno ed una adeguata preparazione che portano nei lavori monografici a risultati originali e apprezzabili. In relazione a queste qualità la Commissione esprime all'unanimità il giudizio che deve essere presa in considerazione agli effetti del presente concorso.

«Il candidato Riccardo MANCUSO, assistente volontario alla cattedra di diritto della navigazione dal 1965, è stato nominato assistente ordinario di diritto commerciale della facoltà di giurisprudenza dell'Università di Palermo. Incaricato dal 1975 dell'insegnamento di diritto della navigazione presso la stessa facoltà. Presenta otto pubblicazioni, di cui due monografie, rispettivamente su "Gli ordini di consegna" e su "Il fallimento delle imprese armatoriali". Il complesso della produzione del candidato rivela una approfondita considerazione dei termini di diritto commerciale e di diritto fallimentare e raggiunge notevoli risultati anche nell'applicazione del diritto della navigazione. La

⁽⁹⁶⁾ Questo fu il giudizio del commissario *Romanelli*: «l'indagine sugli enti portuali costituisce uno dei contributi di maggior rilievo in tema di ordinamento portuale, segnalandosi come studio particolarmente organico e meditato».

Commissione, in virtù della dimostrata capacità del candidato e della sua attitudine all'indagine scientifica, esprime giudizio nettamente positivo, auspicando che egli voglia dedicare più ampia attenzione agli aspetti più strettamente specifici della materia della navigazione ⁽⁹⁷⁾.

«Il candidato Corrado MEDINA, assistente volontario di diritto della navigazione presso la facoltà di giurisprudenza dell'Università di Genova dal 1959, è stato nominato assistente ordinario nel 1969. Ha conseguito la libera docenza nel diritto della navigazione nel 1967. È stato incaricato di diritto della navigazione nella facoltà di giurisprudenza dell'Università di Cagliari, conseguendo la stabilizzazione. Attualmente è incaricato di materie giuridiche nella facoltà di ingegneria nell'Università di Genova. Presenta 23 pubblicazioni, di cui 2 monografie, relative a "Problemi giuridici della costruzione dell'aeromobile" ed a "Il fallimento dell'armatore". La vasta produzione del candidato ed il lungo assiduo impegno nell'insegnamento e nella ricerca, con risultati di indubbi interessi, rivelano una piena maturità del candidato, già riconosciuta del resto nell'altro concorso di diritto della navigazione. Per queste sicure qualità la Commissione unanime ritiene che il candidato debba essere preso in considerazione agli effetti del presente concorso.

«Il candidato Guido RINALDI BACCELLI, assistente volontario presso la cattedra di diritto della navigazione della facoltà di giurisprudenza dell'Università di Roma, dal 1961, ha successivamente vinto nel 1975 il concorso di contrattista presso la stessa Università (materia giuridiche privatistiche). Presenta cinque articoli, una raccolta "Studi di diritto aeronautici", una monografia in edizione provvisoria su "La natura della responsabilità del vettore aereo di persone nel trasporto aereo internazionale" ed altre due monografie sulla standardizzazione degli accordi bilaterali e sulla collaborazione internazionale

⁽⁹⁷⁾ Questo fu il giudizio del commissario *Spasiano*, del resto analogo a quello degli altri commissari: «Presenta alcuni studi su argomenti di notevole interesse, sui quali dà contributi originali. Si distingue per la precisione del metodo, la coerenza del ragionamento e l'equilibrio delle soluzioni adottate. Ampia è l'informazione della dottrina ed approfondita la conoscenza degli istituti trattati».

dell'impresa aeroportuale. La produzione del candidato documenta un'ampia conoscenza dei problemi concernenti l'aviazione civile, anche sotto il profilo della relativa disciplina internazionale. All'ampiezza dell'informazione e all'intelligente ed all'attenta indagine sui temi trattati non corrisponde un adeguato approfondimento della problematica giuridica. La Commissione, auspicando che continui quel miglioramento di metodo che si rileva nella più recente produzione esprime giudizio positivo sul candidato ⁽⁹⁸⁾.

«Il candidato Leopoldo TULLIO, assistente incaricato presso la cattedra di diritto della navigazione presso la facoltà di giurisprudenza dell'Università di Roma dal 19/4/1971, è stato nominato dal 16/5/1972, assistente ordinario presso la stessa cattedra. Dal 1973/74 è incaricato di diritto della navigazione presso la facoltà di giurisprudenza del Centro di studi superiori A. Cardarelli di Campobasso. Presenta 17 pubblicazioni, di cui una monografia in edizione provvisoria su "I contratti di charter-parties". La produzione del candidato rivela indubbi stati di studioso ed una sviluppata capacità di indagine. In particolare la monografia sui charter-parties, pur necessitando di revisione in sede di edizione definitiva, si segnala per l'approfondimento e acuta indagine anche sotto il profilo romanistico e comparativistico e rappresenta un serio e interessante contributo allo studio dell'importante istituto. La Commissione ritiene pertanto che il candidato debba essere preso in considerazione agli effetti del presente concorso ⁽⁹⁹⁾.

⁽⁹⁸⁾ Questo fu il lapidario giudizio del commissario *Ferrarini*: «Ad una ampia conoscenza della materia non si unisce una sufficiente preparazione dogmatica. Da ciò il carattere non scientifico dei suoi scritti. Esprimo parere negativo». Non mancarono però giudizi meno negativi, come quello del commissario *Romanelli*: «I lavori monografici, pur mancando in generale di operare un adeguato approfondimento dei temi trattati, integrano indagini attente, intelligenti ed estremamente informate su alcuni temi aeronautici di particolare interesse. È perciò da esprimersi un giudizio nettamente positivo».

⁽⁹⁹⁾ Questo fu il giudizio del commissario *Spasiano*: «Notevole il lavoro sui "charters", anche se la soluzione non convince e così pure talvolta la motivazione». E questo il giudizio del commissario *Gaeta*: «La monografia del dott. Tullio impressiona favorevolmente per la

«Conclusa tale valutazione comparativa, si passa alla votazione che all'unanimità si decide essere palese iniziando dal meno anziano dei commissari. La votazione dà il seguente risultato: Auriti Giacinto: voti 4. Medina Corrado: voti 1 ⁽¹⁰⁰⁾. In base ai risultati della votazione la Commissione giudicatrice del concorso n. 7 per la disciplina "diritto della navigazione" propone come vincitore il candidato: AURITI Giacinto».

GIACINTO AURITI (nato il 10 ottobre 1923 e morto l'11 agosto 2006), allievo di Francesco Maria Dominedò, conseguì la libera docenza nel 1959 e fu incaricato del diritto della navigazione nell'Università di Teramo dal 1962. Dopo la vittoria di questo concorso, il 1° novembre 1980 prese servizio in quella stessa Università, dove fu anche preside.

Oltre a una monografia su *La polizza di carico*, del 1957, che gli valse la libera docenza, scrisse *La nave in costruzione. Contributo ad una teoria dei beni*, del 1965, e *Contributo allo*

rigorosa metodologia con cui è condotta costantemente, senza cadute, l'intera indagine, sia sotto il profilo storico, sia sotto il profilo della volontà contrattuale espressa nei formulari anglo-sassoni e sia infine sotto il profilo della qualificazione giuridica del fenomeno esaminato. L'indagine storica, muovendo dall'unitarietà della *locatio-conductio* romana, giunge a risultati originali e di estremo interesse, riuscendo ad individuare, attraverso una penetrante analisi delle fonti storiche, le forme che realizzano, col variare delle finalità e degli interessi in gioco, l'utilizzazione della nave nel diritto romano. [...] I risultati della ricerca storica sono accertamente utilizzati dal candidato nello sviluppo dell'indagine di diritto moderno». Giudizio positivo anche dal commissario *Romanelli*: «Si segnala per la approfondita indagine condotta sui temi trattati, per il rigoroso metodo di ricerca, per l'originalità del contributo. Anche se la produzione scientifica è quantitativamente contenuta, essa si caratterizza per il carattere profondamente meditato della ricerca, per la profondità dell'indagine e per l'acutezza del ragionamento. È perciò da esprimere un giudizio nettamente e fortemente positivo ed è da formulare il più vivo incoraggiamento alla prosecuzione della attività scientifica del candidato, il quale rivela nella sua produzione una spiccata idoneità alla ricerca e al lavoro scientifici».

⁽¹⁰⁰⁾ Il voto a Medina fu dato dal commissario Ferrarini.

studio del contratto di noleggio, del 1971. Si mormorava che questi scritti presentassero un eccesso di originalità.

Una *Miscellanea in memoria di Giacinto Auriti, nel XVI anniversario della scomparsa*, curata da Bruno Rocco Lima (professore emerito di diritto canonico), fu pubblicata nel 2022.

Auriti deve la sua notorietà non tanto ai suoi studi di diritto della navigazione, quanto alla sua teoria economica del valore indotto della moneta. In sintesi, chi crea il valore della moneta è il popolo che l'accetta come mezzo di pagamento; le banche centrali si appropriano di questo valore utilizzandolo per i propri interessi. Occorre perciò restituire al popolo ciò che i banchieri hanno loro sottratto⁽¹⁰¹⁾. Citò anche in giudizio la Banca d'Italia chiedendo di dichiarare la moneta, all'atto dell'emissione, di proprietà dei cittadini italiani e illegittimo l'attuale sistema di emissione monetaria, che trasforma la Banca centrale da ente gestore a ente proprietario dei valori monetari. Ma il Tribunale gli diede torto.

10. *Il concorso del 1984-1988: Leopoldo Tullio, Mauro Casanova, Maria Luisa Corbino, Giuseppe Vermiglio e Gabriele Silingardi* – Il concorso è stato bandito col d.m. 24 maggio 1984 da cinque Università: Cagliari, Genova (facoltà di economia e commercio), Sassari, Trieste e Istituto universitario navale di Napoli. Ha visto cinque vincitori: Leopoldo Tullio, Mauro Casanova, Luisa Corbino Rossi,

⁽¹⁰¹⁾ Cfr. M. NOBILI, *Un approccio etico-giuristico all'economia monetaria. La teoria sul valore indotto della moneta di Giacinto Auriti*, in *Miscellanea in memoria di Giacinto Auriti*, Roma, 2022, 161. Nella XIII legislatura fu presentato, da 18 senatori di tutte le parti politiche, il disegno di legge n. 1872 con due articoli: 1. La moneta all'atto dell'emissione nasce di proprietà dei cittadini italiani e va accreditata dalla Banca centrale allo Stato. 2. Ad ogni cittadino è attribuito un codice dei redditi sociali mediante il quale gli viene accreditata la quota di reddito causato dalla emissione monetaria e da altre eventuali fonti di reddito.

Gabriele Silingardi e Giuseppe Vermiglio. Le operazioni sono durate ben quattro anni, sia perché la prima riunione della Commissione è avvenuta il 16 gennaio 1986, sia perché dai verbali definitivi, consegnati al Ministero il 29 ottobre 1986, fu perduto il giudizio collegiale espresso nei confronti di Luisa Corbino, sicché la Commissione ha dovuto riunirsi ancora una volta, cosa che fece un anno dopo, il 28 settembre 1987.

La Commissione era composta da Guido De Vita, Franco Di Sabato, Giuseppe Pericu, Salvatore Raimondi e Franco Gaetano Scoca. I candidati erano 14: Alfredo Antonini, Elisabeth Back Impallomeni, Matteo Baradà, Fernando Bocchini, Mauro Casanova, Luisa Corbino Rossi, Wanda D'Alessio, Alfredo Dani, Antonio Flamini, Corrado Medina, Gabriele Silingardi, Leopoldo Tullio, Elda Turco Bulgherini, Giuseppe Vermiglio.

Dieci di questi candidati hanno ottenuto voti dai singoli commissari, e precisamente:

Tullio, 5 voti (dati da tutti i Commissari).

Casanova, 4 voti (dati da De Vita, Di Sabato, Pericu e Raimondi).

Corbino, 3 voti (dati da De Vita, Raimondi e Scoca).

Silingardi, 3 voti (dati da Pericu, Raimondi e Scoca).

Vermiglio, 3 voti (dati da De Vita, Raimondi e Scoca).

D'Alessio, 2 voti (dati da De Vita e Di Sabato).

Flamini, 2 voti (dati da Di Sabato e Pericu).

Bocchini, 1 voto (dato da Di Sabato).

Medina 1 voto (dato da Pericu).

Turco, 1 voto (dato da Scoca).

Quindi i primi cinque sono stati dichiarati vincitori.

Gli atti sono stati approvati con un decreto ministeriale. Riproduco qui i giudizi collegiali dei soli candidati vincitori, con in nota uno stralcio di alcuni giudizi individuali.

«CASANOVA Mauro – La Commissione è unanime nell'apprezzare le doti di studioso del Casanova che nella sua produzione scientifica dimostra ampia conoscenza della dottrina

e della giurisprudenza e, affrontando non facili temi, perviene anche a risultati interessanti che dimostrano la sicurezza del metodo impiegato nonché la vivacità dell'impegno. La Commissione è unanime nel ritenerlo meritevole di essere preso in particolare considerazione ⁽¹⁰²⁾.

«CORBINO ROSSI Luisa – La candidata dimostra nella sua copiosa produzione buone capacità di ricercatrice e rigore di metodo. L'importanza e la diversità dei temi trattati, ed in particolare i lavori monografici dedicati ad argomenti di fondo quali i contratti di utilizzazione, il lavoro portuale e le “conferences” marittime, inducono la maggior parte della Commissione a ritenere che la candidata abbia piena maturità scientifica, Due Commissari esprimono invece il giudizio che la produzione della candidata non sia esente da censure sul piano del rigore scientifico e dell'approfondimento dei temi trattati ⁽¹⁰³⁾.

⁽¹⁰²⁾ Questo è stato il giudizio di *Di Sabato*: «Presenta due lavori monografici, di cui il primo del 1971 su “Gli enti portuali” e il secondo, incompleto, del 1984 “Demanio marittimo e poteri locali”, nonché alcuni scritti minori. Nel lavoro sugli enti portuali [...] il candidato mostra una buona conoscenza della materia e del quadro sistematico di riferimento, giungendo a soluzioni apprezzabili anche se non particolarmente significative. Nel lavoro, parzialmente svolto, sul demanio marittimo il candidato procede ad una ricostruzione dello stato della dottrina e della giurisprudenza. Nel complesso si ritiene che la produzione del candidato si segnali per sensibilità per l'analisi dei fenomeni considerati e dei dati normativi di riferimento, che gli consente di pervenire a risultati ricostruttivi apprezzabili, pur se sarebbe stato auspicabile un più continuo impegno nella ricerca». E questo il giudizio di *Pericu*: «Il candidato presenta due monografie su “Gli enti portuali” e su “Demanio marittimo e poteri locali” (ed. provv.), che dimostrano l'ampia conoscenza della materia oltre a sicura capacità di elaborazione critica anche in relazione a temi non facili sotto il profilo dogmatico».

⁽¹⁰³⁾ Questo è stato il giudizio di *Di Sabato*: «Il lavoro su “Il problema delle conferences marittime” si fa apprezzare per l'analisi del fenomeno e le valutazioni che la candidata ne offre, pur se nella ricostruzione sistematica sarebbe stata auspicabile una più attenta considerazione della figura del consorzio con attività esterna. Nella monografia su “I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile” la candidata tenta di configurare un tipo unitario di contratti di utilizzazione, sulla base di caratteristiche comuni di dubbia rilevanza e senza tener

«SILINGARDI Gabriele – L’ampia produzione presentata dal candidato denota possesso del metodo, ampia informazione, rigore sistematico e di argomentazioni. La Commissione unanime esprime giudizio positivo, ritenendo il candidato meritevole di essere preso in particolare considerazione ⁽¹⁰⁴⁾».

«TULLIO Leopoldo – La Commissione ha molto apprezzato la produzione del candidato, caratterizzata da sicurezza di metodo, ottima conoscenza della letteratura, attinenza al diritto positivo, capacità sistematica e ricchezza di risultati convincenti. Essa esprime all’unanimità giudizio positivo, ritenendo il candidato meritevole di essere preso in particolare considerazione ⁽¹⁰⁵⁾».

conto del diverso ruolo che l’esercizio del veicolo assolve nelle singole fattispecie contrattuali. Più controllato è il lavoro su “Le operazioni portuali”, nel quale la candidata precisa la nozione di lavoro portuale e svolge interessanti considerazioni sulle prospettive di riforma. La monografia, infine, su “Demanio marittimo e assetto del territorio” contiene una apprezzabile critica della disciplina del bene demaniale pur se i rapporti con la disciplina urbanistica avrebbero meritato maggiore approfondimento. Nel complesso è apprezzabile l’impegno, pur se sarebbe stato auspicabile che si fosse indirizzato ad una più attenta verifica delle proposizioni che vengono formulate».

⁽¹⁰⁴⁾ Questo è stato il giudizio di *Di Sabato*: «Presenta due monografie, di cui una su “Contratto di trasporto e diritti del destinatario” del 1978 e l’altra su “Attività di trasporto aereo e controlli pubblici”. [...] Nel complesso la produzione del candidato rivela varietà d’interessi e costante impegno, capacità di analisi e buona conoscenza del dato normativo, pur se le prospettazioni costruttive meriterebbero talvolta più puntuale verifica». E questo il giudizio di *Pericu*: «Le altre due monografie dimostrano una particolare attitudine alla ricerca e capacità di affrontare temi non facili. La buona conoscenza della dottrina e della giurisprudenza consente anche di giungere alla formulazione di risultati interessanti».

⁽¹⁰⁵⁾ Questo è stato il giudizio di *Di Sabato*: «Presenta una monografia su “I contratti di charter party” ed una su “La contribuzione alle avarie comuni”, nonché vari articoli, voci di enciclopedia e note a sentenza. [...] Soprattutto nella prima monografia il candidato dimostra spiccate capacità di analisi e di inquadramento sistematico. La seconda monografia è parimenti apprezzabile nell’analisi e nella comprensione dei dati di riferimento, mentre la produzione minore conferma la continuità e serietà dell’impegno». E questo il giudizio

«VERMIGLIO Giuseppe – La produzione scientifica del candidato, sufficientemente ampia, è caratterizzata da organicità e sistematicità. Dimostra una acquisita maturità nell'affrontare problematiche anche complesse. Si notano impostazioni e risultati originali. Un Commissario avanza dei dubbi sull'attinenza della produzione scientifica del candidato al gruppo di materie in oggetto. Quattro Commissari esprimono un giudizio positivo ritenendo il candidato meritevole di essere preso in particolare considerazione»⁽¹⁰⁶⁾.

LEOPOLDO TULLIO (nato l'8 febbraio 1946). Sono stato allievo prima, per brevissimo periodo, di Giuseppe Riccardelli; poi – mentre ero assistente ordinario alla cattedra romana di Antonio Lefebvre d'Ovidio – di **Raffaele Albano**, libero docente⁽¹⁰⁷⁾, magistrato e poi capo dell'ufficio legale dell'ENEL. Sono poi passato sotto la guida di Ludovico Matteo Bentivoglio e, dopo la sua morte, di Gabriele Pescatore.

di *Pericu*: «Presenta due monografie che dimostrano nel candidato sicura conoscenza della materia, capacità di elaborazione critica e formulazione di conclusioni in alcuni casi originali».

⁽¹⁰⁶⁾Questo è stato il giudizio di *Di Sabato*: «È autore di due monografie, la prima del 1976 in tema di "Concessioni autostradali e pianificazione del sistema di viabilità" e la seconda del 1984 su "Attività e norma tecnica" non pertinente ai sensi del presente concorso. [...] Il candidato dimostra sensibilità per il dato concreto e capacità di analisi sistematica delle problematiche affrontate». E questo il giudizio di *Pericu*: «Presenta due monografie, la seconda delle quali non è sicuramente attinente al gruppo di materie poste a concorso. Tuttavia anche la prima sembra estranea ai contenuti propri della materia se si muove da una corretta ricostruzione delle discipline oggetto della procedura concorsuale. Per questi motivi e anche perché i lavori presentati sebbene dimostrino un'ampia conoscenza della dottrina e della giurisprudenza, non pervengono a risultati convincenti, non si ritiene che il candidato possa essere preso in considerazione in questo concorso».

⁽¹⁰⁷⁾Albano conseguì la libera docenza con una monografia di *Studi sulla costruzione della nave e dell'aeromobile*, del 1960.

Ho superato il primo giudizio di idoneità per professore associato e, come tale, ho preso servizio nell'Università di Cagliari il 26 giugno 1983. In seguito a questo concorso, ho preso servizio come straordinario nella stessa Università il 6 febbraio 1988 ⁽¹⁰⁸⁾. Sono poi passato nel 1993 nella facoltà di economia della Sapienza a Roma ⁽¹⁰⁹⁾ e nel 2000 nella facoltà di giurisprudenza della stessa Università ⁽¹¹⁰⁾.

⁽¹⁰⁸⁾Nel 1992, la Commissione giudicatrice per la nomina a professore ordinario, composta da Gustavo Romanelli (presidente), Francesco Alessandro Querci ed Elio Fanara (segretario), ha espresso il seguente giudizio: «il candidato, oltre al contributo fornito a prestigioso manuale della materia e oltre a numerosi articoli, note e voci di enciclopedia, che costituiscono cospicui apporti allo studio di argomenti di notevole rilevanza, ha dedicato un'importante monografia al contratto di affreightment, operando un'interessante ed originale ricostruzione di tale forma contrattuale. L'ampia varia ed impegnativa produzione del candidato conferma le sue doti di attento e fine studioso, una sviluppata capacità d'indagine un'acquisita sicurezza di metodo e un'indubbia capacità sistematica».

⁽¹⁰⁹⁾In occasione della chiamata nella facoltà di economia, la Commissione per la valutazione delle domande, composta da Giuseppe Benedetti, Serafino Gatti e Francesco Giorgianni, così si è espressa: «La personalità scientifica del prof. Leopoldo Tullio [...] si caratterizza quale figura completa di giurista, segnata da padronanza di metodo, rigore sistematico, finezza e incisività argomentativi, sensibilità a cogliere il nuovo. [...] L'attività scientifica, condotta per continuità durante tutto l'arco del suo iter accademico, è cospicua per i molti contenuti arrecati e si distingue, nell'attuale panorama giusnavigazionistico, nel quale assume un sicuro spicco. [...] Dall'insieme di questi tratti, seppure sinteticamente accennati, emerge, stagliata, la figura di uno studioso e di un didatta, in sintesi di un giurista, che fa onore alla scuola italiana».

⁽¹¹⁰⁾In occasione del conferimento dell'emeritura, è stata approvata dal Consiglio di facoltà una relazione che inizia così: «Il Prof. Leopoldo Tullio rappresenta uno tra i massimi esponenti della scienza del diritto della navigazione e del diritto dei trasporti. La sua produzione scientifica è copiosa e ininterrotta e percorre trasversalmente le molteplici problematiche che hanno caratterizzato la materia negli ultimi decenni. I risultati ai quali è pervenuto, sempre coerenti con l'unità del sistema del diritto della navigazione, rappresentano un sicuro punto di riferimento per gli studiosi che ne hanno apprezzato

Ho contribuito alla fondazione della rivista *Diritto dei trasporti* nel 1988, insieme a Gabriele Pescatore, Gustavo Romanelli e Gabriele Silingardi.

Questi sono i libri che ho pubblicati: *I contratti di charter party*, del 1981; *La contribuzione alle avarie comuni*, del 1984; *Il contract of affreightment*, del 1991; *Contratto di noleggio*, del 2006; *Scritti inediti di diritto della navigazione*, del 2016; *Bibliografia sommariamente ragionata di diritto della navigazione e dei trasporti*, del 2022 (anche in accesso aperto). Ho anche provveduto alla stesura del *Manuale di diritto della navigazione* di Lefebvre d'Ovidio e Pescatore, dalla VII ed. del 1990 alla XVI ed. del 2022.

I miei allievi a Cagliari, che hanno raggiunto la cattedra, sono: **Massimo Deiana**, professore associato dal 1998 e ordinario dal 2002 nell'Università di Cagliari dove è stato anche preside, già assessore regionale della Sardegna e ora presidente dell'Autorità di sistema portuale della Sardegna ⁽¹¹¹⁾; **Massimiliano Piras**, professore associato dal 2002 e ordinario dal 2006 nell'Università di Cagliari dove è stato anche presidente di facoltà ⁽¹¹²⁾; **Luca Ancis**, professore associato dal 2019 nell'Università di Cagliari, con abilitazione di prima fascia ⁽¹¹³⁾; **Valentina Corona**, professoressa associata dal 2021 nell'Università di Cagliari ⁽¹¹⁴⁾.

l'indiscutibile originalità sempre confortata da rigore metodologico e scrupolo di ricerca».

⁽¹¹¹⁾ Di Deiana si ricordano le monografie: *I liens nei contratti di utilizzazione della nave*, del 1995, e *Il contratto di rimorchio: revisione di giudizi*, del 2000, rimasta però in edizione provvisoria.

⁽¹¹²⁾ Le monografie di Piras sono: *L'assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili privatistici*, del 1999, e *Gli ausiliari nel trasporto marittimo e aereo*, del 2005.

⁽¹¹³⁾ Le monografie di Ancis sono: *Informazione e assistenza del passeggero nel trasporto aereo. Il mutamento dei connotati dell'obbligo di protezione*, del 2017, e *Il pilotaggio. Un istituto in evoluzione*, del 2022.

⁽¹¹⁴⁾ Corona ha scritto una monografia su *Il rischio del nolo fra*

Parlando dell'Università di Cagliari, viene da ricordare, oltre ai già menzionati incaricati Corrado Medina e Giorgio Righetti, **Enrico Carboni** (nato il 10 luglio 1906 e morto il 16 novembre 1993), libero docente di diritto marittimo nel 1936, che tenne l'incarico da quell'anno e nel dopoguerra fu deputato, senatore, sottosegretario e vicepresidente del Parlamento europeo ⁽¹¹⁵⁾.

Alla Sapienza ho trovato, nella facoltà di economia, **Carla Martino** (nata il 26 marzo 1949 e morta nell'ottobre 2014), allieva di Mario Stolfi, già assistente ordinaria di diritto della navigazione dal 1975 con Gabriele Pescatore, che è stata inoltre incaricata del diritto della navigazione presso l'Istituto universitario navale di Napoli dal 1976 al 1980, incarico cui ha dovuto rinunciare quando è divenuta assessore regionale del Lazio. Allievi nella Sapienza, che hanno raggiunto la cattedra, sono: **Alessandro Zampone**, professore associato dal 2015 nella facoltà di economia della Sapienza e ora professore ordinario dal 2019 nella facoltà di giurisprudenza della stessa Università ⁽¹¹⁶⁾; **Donatella Bocchese**, professoressa associata dal 2020 nella facoltà di economia della Sapienza, con abilitazione di prima fascia ⁽¹¹⁷⁾.

Poiché possiedo origini molisane, vorrei ricordare anche un allievo che insegna nell'Università del Molise: è **Giuseppe Reale**, professore associato in quella Università dal 3 giugno 2014 e abilitato di prima fascia ⁽¹¹⁸⁾.

disciplina legale e charterparties, del 2019, e un'altra su *Il concorso della responsabilità contrattuale ed extracontrattuale nel trasporto*, del 2023.

⁽¹¹⁵⁾ Carboni scrisse: *La polizza di carico come titolo dispositivo*, del 1934; *Polizza di carico e contratti su merci*, del 1936; *Il Registro italiano navale ed aeronautico*, del 1938.

⁽¹¹⁶⁾ Zampone ha scritto due monografie: *La condotta temeraria e consapevole nel diritto uniforme dei trasporti*, del 1999, e *Il rischio dell'impossibilità della prestazione nel contratto di passaggio*, del 2008.

⁽¹¹⁷⁾ Di Bocchese si segnalano: *L'ipoteca sulla nave in costruzione*, del 2008, e *I diritti aeroportuali. Dalle origini ai nostri giorni*, del 2015.

⁽¹¹⁸⁾ Reale ha scritto: *L'acquacoltura nell'ordinamento giuridico*

MAURO CASANOVA (nato il 25 aprile 1940), libero docente di Istituzioni di diritto pubblico nel 1971, è stato allievo del professore genovese di diritto amministrativo Lorenzo Acquarone. Vincitore del primo giudizio di idoneità a professore associato di diritto della navigazione, è stato chiamato nella facoltà di economia e commercio dell'Università di Genova, dove ha continuato a insegnare come professore ordinario dal 6 febbraio 1988 ⁽¹¹⁹⁾.

Oltre alla monografia su *Gli enti portuali*, del 1971, che gli è valsa la libera docenza, ha scritto *Demanio marittimo e poteri locali*, del 1986. Insieme alla sua allieva Monica Brignardello, ha poi scritto in due volumi *Diritto dei trasporti* (II ed. 2011-2012), ridotto a scopi didattici al *Corso breve di diritto dei trasporti* (II ed. 2020).

La sua allieva **Monica Brignardello** è professoressa associata dal 2002 e ordinaria dal 2014 nella facoltà di economia e commercio dell'Università di Genova ⁽¹²⁰⁾.

MARIA LUISA CORBINO (nata il 17 settembre 1938 e morta il 2 giugno 1996) è stata allieva di Francesco Alessandro Querci. Assistente ordinaria di diritto civile nella facoltà di giurisprudenza dell'Università di Trieste, ha superato il primo giudizio di idoneità per professore associato e dal 1983 ha tenuto la cattedra di diritto dei trasporti nella facoltà di giurisprudenza dell'Università di Trieste, che ha conservato

italiano, del 2002; *La moderna pirateria marittima*, del 2018.

⁽¹¹⁹⁾ Nel 1992, la Commissione giudicatrice per la nomina a professore ordinario, composta da Gustavo Romanelli (presidente), Francesco Alessandro Querci ed Elio Fanara (segretario), ha espresso il seguente giudizio: «La produzione del candidato rivela una matura capacità scientifica, un'ampia e sicura conoscenza della materia, un'indubbia serietà di studioso».

⁽¹²⁰⁾ Queste sono le monografie di Brignardello: *La disciplina delle tariffe e dei prezzi nel settore dei trasporti*, del 2000; *Concorrenza e libera prestazione dei servizi nei traffici marittimi internazionali*, del 2008; *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato*, del 2013; *I contratti del «turismo organizzato» e di crociera*, del 2023.

dopo la vittoria di questo concorso dal 19 gennaio 1988 ⁽¹²¹⁾.

Queste sono le sue monografie: *Il problema delle «conferences» marittime*, del 1977; *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, del 1978; *Le operazioni portuali*, del 1979; *Il demanio marittimo*, del 1990.

Un volume di *Studi in memoria* fu pubblicato nel 1999.

GIUSEPPE VERMIGLIO (nato il 7 maggio 1940), studioso di diritto pubblico, è stato professore associato di Istituzioni di diritto pubblico dal 1982 nella facoltà di economia dell'Università di Messina. Dopo la vittoria di questo concorso è andato a insegnare dal 22 gennaio 1988 diritto della navigazione nell'Istituto universitario navale di Napoli e dal 1° novembre 1991 diritto dei trasporti nella facoltà di economia dell'Università di Messina ⁽¹²²⁾. È stato anche presidente dell'Autorità portuale di Messina dal 1999 al 2002.

Ha scritto *Concessioni autostradali e pianificazione del sistema di viabilità*, del 1976.

Molto legato a Elio Fanara, dopo la sua morte è a lui succeduto nella direzione del CUST.

GABRIELE SILINGARDI (nato il 20 marzo 1950 e morto il 26 novembre 1999) è stato allievo di Gustavo Romanelli. Ricercatore nell'Università di Modena dal 1982, dopo la vittoria di questo concorso è andato a insegnare dal 6 febbraio 1988 diritto della navigazione nella facoltà di

⁽¹²¹⁾ Nel 1992, la Commissione giudicatrice per la nomina a professore ordinario, composta da Gustavo Romanelli (presidente), Francesco Alessandro Querci ed Elio Fanara (segretario), ha espresso il seguente giudizio: «l'attività scientifica svolta dalla candidata è del tutto idonea a convalidarne le sicure doti di ingegno e di originale ricostruzione della materia oggetto di investigazione nonché di indipendenza di giudizio».

⁽¹²²⁾ Nel 1992, la Commissione giudicatrice per la nomina a professore ordinario, composta da Gustavo Romanelli (presidente), Francesco Alessandro Querci ed Elio Fanara (segretario), ha espresso il seguente giudizio: «La produzione del candidato conferma la sicura continuità del suo impegno scientifico e palesa le apprezzabili e significative visuali ricostruttive degli istituti trattati e la piena maturità scientifica dello stesso».

giurisprudenza dell'Università di Sassari, per poi passare dal 1991 a insegnare diritto dei trasporti nell'Università di Modena ⁽¹²³⁾. È stato anche vicepresidente dell'ENAC ⁽¹²⁴⁾.

Carattere esuberante, si è reso promotore di numerose iniziative scientifiche. Ha scritto: *Contratto di trasporto e diritti del destinatario*, del 1980; *Attività di trasporto aereo e controlli pubblici*, del 1984; oltre a numerosi altri volumi e curatele in collaborazione con altri autori.

Ha contribuito alla fondazione della rivista *Diritto dei trasporti* nel 1988, insieme a Gabriele Pescatore, a Gustavo Romanelli e a me.

Un convegno in sua memoria fu organizzato il 4-5 maggio 2001 da Alfredo Antonini, Bruno Franchi e Francesco Morandi, i cui atti furono pubblicati nel 2002 col titolo *Il nuovo diritto aeronautico*.

Suoi allievi sassaresi sono stati **Gianfranco Benelli**, ora professore associato dal 2019 nella facoltà di economia dell'Università di Sassari e abilitato di prima fascia ⁽¹²⁵⁾, e **Laura Masala**, moglie di Francesco Morandi, ora ricercatrice nella facoltà di giurisprudenza della stessa Università.

I suoi allievi modenesi che hanno raggiunto la cattedra sono: **Francesco Morandi**, ricercatore dal 1995 nell'Università di Modena, poi professore ordinario dal 1° novembre 2001 nella facoltà di economia dell'Università di

⁽¹²³⁾Nel 1992, la Commissione giudicatrice per la nomina a professore ordinario, composta da Gustavo Romanelli (presidente), Francesco Alessandro Querci ed Elio Fanara (segretario), ha espresso il seguente giudizio: «L'attività scientifica svolta dal candidato con continuità ed impegno, ne conferma le particolari doti di chiarezza espositiva, capacità speculative, originalità d'indagine e profonda conoscenza della materia».

⁽¹²⁴⁾Cfr. G. ROMANELLI, *Ricordo di Gabriele Silingardi*, in *Dir. trasp.* 1999, IX.

⁽¹²⁵⁾Benelli ha scritto *La disciplina dell'autotrasporto merci*, del 2018, e *Il contratto di noleggio di unità da diporto*, del 2022.

Sassari ⁽¹²⁶⁾; **Enrico Gragnoli**, passato poi allo studio del diritto del lavoro, materia che ora insegna da professore ordinario nell'Università di Parma; **Chiara Tincani**, moglie di Gragnoli, ora professoressa associata dal 2019 nell'Università di Verona, con abilitazione di prima fascia ⁽¹²⁷⁾.

11. I concorsi successivi – Nessuno dei vincitori dei concorsi finora esaminati è ancora in servizio. Molti dei vincitori dei concorsi successivi, invece, lo sono ancora. Pertanto mi fermo qui, limitandomi a elencare i vincitori e la loro presa di servizio. Quasi tutti, tranne due, sono stati già menzionati in precedenza, nella loro qualità di allievi; per essi indico il paragrafo di riferimento.

Concorso del 1988-1991: Guido Rinaldi Baccelli (v. § 2), Elda Turco (v. § 3) e Stefano Zunarelli (v. § 6). Tutti hanno preso servizio il 1° novembre 1991.

Concorso del 1992-1995: Alfredo Antonini (v. § 7) (cinque voti), Enrico Vincenzini (v. § 5) (tre voti), Guido Camarda (v. § 2) (tre voti), Maurizio Riguzzi (v. § 6) (tre voti). Tutti hanno preso servizio il 1° novembre 1995.

Concorso del 1999-2000 bandito dall'Università di Cassino: Alessandra Xerri (v. § 3) (in servizio dall'8 gennaio 2001), Maria Piera Rizzo (v. § 8) (in servizio dal 1° novembre 2001) e Giorgetta Maria Boi (v. § 7) (in servizio dal 1° novembre 2002).

Concorso del 2000-2001 bandito dall'Università di Sassari: Michele Maria Comenale Pinto (v. § 6), Francesco Morandi (v. § 10) (entrambi in servizio dal 1° novembre 2001) e Silvio Busti (v. § 2) (in servizio dal 28 dicembre 2001).

⁽¹²⁶⁾ Morandi ha scritto *La tutela del mare come bene pubblico*, del 1988. Ha anche fondato, nel 2011, la *Rivista italiana di diritto del turismo*.

⁽¹²⁷⁾ Tincani ha scritto: *Assicurazione delle merci trasportate e azione dell'assicuratore nei confronti del vettore*, del 2004; *La natura del trasporto stradale di merci*, del 2012; *Contract for the International Carriage of Goods by Road*, del 2022.

Concorso del 2000-2002 bandito dall'Università di Cagliari: Rita Tranquilli Leali (v. § 6), Massimo Deiana (v. § 10) (entrambi in servizio dal 1° novembre 2002) e Umberto La Torre (v. § 8) (in servizio dal 1° febbraio 2005).

Concorso del 2005-2006 bandito dall'Università di Bologna: Francesca Pellegrino (v. § 8) e Massimiliano Piras (v. § 10). Entrambi in servizio dal 29 dicembre 2006.

Concorso del 2008-2010 bandito dall'Università di Bologna: **Anna Masutti** ⁽¹²⁸⁾ (in servizio dal 1° novembre 2010) e Monica Brignardello (v. § 10) (in servizio dal 1° luglio 2014).

Concorso del 2008-2010 bandito dall'Università di Macerata: **Stefano Pollastrelli** ⁽¹²⁹⁾ (in servizio dal 15 dicembre 2011) ed Elisabetta Rosafio (v. § 6) (in servizio dal 2 gennaio 2013).

Con quest'ultimo si è chiusa l'epoca dei concorsi, che sono stati sostituiti dalle abilitazioni scientifiche nazionali. Ma questa è un'altra storia.

⁽¹²⁸⁾ Masutti è allieva di Stefano Zunarelli e insegna nell'Università di Bologna. Ha scritto: *La liberalizzazione dei trasporti in Europa, Il caso del trasporto postale*, del 2002, *Il ritardo nel trasporto aereo. Prevenzione e responsabilità*, del 2008. Ha fondato la rivista *The Aviation & Space Journal*. È stata presidente di Rete Ferroviaria Italiana.

⁽¹²⁹⁾ Pollastrelli è allievo di Elda Turco e insegna nell'Università di Macerata. Ha scritto: *Il problema della responsabilità nel viaggio marittimo-aeronautico turistico*, del 2000; *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, del 2008; *La tutela del passeggero nel trasporto aereo di bagagli*, del 2013.

GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

CORTE DI GIUSTIZIA UE 20 OTTOBRE 2022

causa C-111/21

Pres. K. JÜRIMÄE - Rel. N. PIÇARRA - Avv. gen. J. RICHARD
DE LA TOUR

BT c. Laudamotion GmbH



Trasporto di persone – Trasporto aereo internazionale – Convenzione di Montreal – Articolo 17.1 – Responsabilità del vettore aereo in caso di incidente – Lesione corporale – Lesione psichica – Disturbo da stress post-traumatico insorto in seguito ad un’operazione di sbarco d’emergenza in fase di decollo.

RIASSUNTO DEI FATTI – Il 1° marzo 2019, nel corso di un’evacuazione di emergenza da un aeromobile della Laudamotion, in partenza da Londra e diretto a Vienna – che si era resa necessaria in seguito all’esplosione del reattore sinistro del mezzo – una passeggera fu scagliata in aria per diversi metri a causa della turbolenza generata dal motore destro del velivolo, ancora in funzione in quel momento. In seguito a tale accadimento, la signora iniziò a soffrire di disturbi da stress post-traumatico, che resero necessario il ricorso a cure mediche. Per questa ragione, la viaggiatrice decise di agire contro il vettore per il risarcimento del danno morale subito, pari a 2.500,00 euro, nonché per la rifusione delle spese mediche sostenute, ammontanti a 4.353,69 euro. Secondo parte attrice, infatti, la compagnia aerea sarebbe stata responsabile dei danni da essa sofferti in forza dell’art. 17.1 della Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo internazionale e, comunque, in via integrativa, anche in base alla normativa austriaca. Il Tribunale circoscrizionale di Schwechat, con sentenza del 12 novembre 2019, accolse il ricorso, facendo leva non già sul disposto della menzionata norma uniforme, perché ritenuta applicabile alle sole «lesioni corporali», ma sulla base del diritto

nazionale, che riconosce la risarcibilità del danno psichico di carattere patologico. La decisione fu, però, annullata in appello dal Tribunale del Land con sentenza del 7 aprile 2020, che ritenne infondata la richiesta risarcitoria della passeggera, giacché, nel caso di specie, non si sarebbe potuto fare applicazione né della norma convenzionale sopra richiamata, né, tantomeno, del diritto austriaco, in base all'art. 29 della Convenzione di Montreal. La signora, propose, allora, ricorso per Cassazione davanti alla Corte suprema austriaca, la quale nutrendo dubbi sulla portata della locuzione «*lésion corporelle*», impiegata nell'art. 17.1 della Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo internazionale, decise di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte di giustizia due questione pregiudiziali.

L'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, firmata dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 e approvata in nome di quest'ultima con la decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001, deve essere interpretato nel senso che una lesione psichica causata a un passeggero da un «evento», ai sensi di tale disposizione, che non è connessa ad una «lesione personale [rectius corporale]», ai sensi di detta disposizione, deve essere risarcita allo stesso titolo di una siffatta lesione personale [rectius corporale], purché il passeggero leso dimostri l'esistenza di un danno alla sua integrità psichica di tale gravità o intensità che detta lesione incide sulle sue condizioni generali di salute e non può attenuarsi senza un trattamento medico ⁽¹⁾.

SULLA PRIMA QUESTIONE PREGIUDIZIALE – 17. Occorre intendere tale questione come diretta a stabilire, in sostanza, se l'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal debba essere interpretato nel senso che una lesione psichica avente carattere

⁽¹⁾ V. la nota di D. BOCCHESI, a pag. 585.

patologico, causata a un passeggero da un «evento», ai sensi di tale disposizione, deve essere risarcita conformemente a detta disposizione.

18. Va ricordato, innanzitutto, che, conformemente all'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 2027/97, la responsabilità dei vettori aerei dell'Unione in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata dalle pertinenti disposizioni della Convenzione di Montreal.

19. Ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, di tale convenzione, il vettore aereo è responsabile del danno derivante dalla morte o dalla lesione personale subita dal passeggero per il fatto stesso che l'evento che ha causato la morte o la lesione si è prodotto a bordo dell'aeromobile o nel corso di una qualsiasi delle operazioni di imbarco o di sbarco.

20. La nozione di «lesione personale» di cui a tale disposizione non è, tuttavia, definita né nella Convenzione di Montreal né nel regolamento n. 2027/97, il cui articolo 2, paragrafo 2, prevede che le nozioni contenute in tale regolamento che non sono definite al paragrafo 1 di tale articolo sono equivalenti a quelle utilizzate in detta convenzione.

21. Tenuto conto, in particolare, dell'oggetto della Convenzione di Montreal, che è quello di unificare alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, tale nozione deve ricevere un'interpretazione uniforme e autonoma per l'Unione e i suoi Stati membri (v., in tal senso, sentenza del 6 maggio 2010, *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, punto 21). Pertanto, si deve tener conto non dei differenti significati che possono essere attribuiti a tale nozione nel diritto interno degli Stati membri, bensì delle regole interpretative del diritto internazionale generale che s'impongono all'Unione (v., per analogia, sentenza del 19 dicembre 2019, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, punto 32 e giurisprudenza ivi citata).

22. A tale proposito, l'articolo 31 della Convenzione di Vienna sul diritto del Trattati, del 23 maggio 1969 (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1155, pag. 331), che rispecchia le norme di diritto internazionale consuetudinario le cui disposizioni fanno parte dell'ordinamento giuridico dell'Unione (v., in tal senso, sentenza del 27 febbraio 2018, *Western Sahara Campaign UK*, C-266/16, EU:C:2018:118, punto 58 e giurisprudenza ivi citata), precisa che un trattato deve essere interpretato in buona fede,

secondo il senso comune da attribuire ai suoi termini nel loro contesto e alla luce del suo oggetto e del suo scopo (v., in tal senso, sentenza del 19 dicembre 2019, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, punto 31 e giurisprudenza ivi citata). Inoltre, l'articolo 32 di tale convenzione prevede che si possa ricorrere a mezzi complementari d'interpretazione, in particolare ai lavori preparatori del trattato in questione e alle circostanze in cui esso è stato concluso.

23. Per quanto riguarda il senso comune della nozione di «lesione personale» di cui all'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, occorre sottolineare, al pari dell'avvocato generale al paragrafo 25 delle sue conclusioni, che il termine «lesione» designa l'alterazione di un organo, di un tessuto o di una cellula, dovuta a una malattia o a un incidente, mentre il termine [francese] «corporel» («personale») rinvia alla parte materiale di un essere vivente, ossia il corpo umano.

24. Orbene, se la nozione di «lesione personale», nel suo senso comune, non può essere interpretata nel senso che esclude una lesione psichica collegata a una siffatta lesione del corpo, la situazione è diversa per quanto riguarda, come nel caso di specie, come risulta dal fascicolo di cui dispone la Corte, una lesione psichica medicalmente accertata, che non presenta alcun nesso con una lesione personale, nel senso comune di tale nozione. Infatti, una siffatta interpretazione equivarrebbe a confondere la distinzione tra lesione personale e lesione psichica.

25. Tuttavia, il fatto che la nozione di «lesione personale» sia stata adottata nel testo dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal non presuppone necessariamente che gli autori di tale convenzione abbiano inteso escludere, in caso di «evento», ai sensi di tale disposizione, la responsabilità dei vettori aerei qualora tale evento abbia causato lesioni psichiche a un passeggero che non sono legate ad alcuna lesione personale avente la medesima causa.

26. Per quanto riguarda i lavori preparatori che hanno condotto all'adozione di detta convenzione, ne risulta, certo, che nessuna delle proposte dirette ad includere espressamente la nozione di «lesione psichica» nel testo della Convenzione di Montreal ha avuto successo. Tuttavia, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 41 delle sue conclusioni, da tali lavori risulta altresì che il concetto di «lesione personale» è stato accolto «sulla base

del fatto che, in alcuni Stati, le azioni di risarcimento danni per lesioni psichiche sono esperibili a determinate condizioni, che la giurisprudenza si sta sviluppando in tale settore e che non si intende interferire con tali sviluppi, che dipendono dalla giurisprudenza in materie diverse da quella del trasporto aereo internazionale» (verbale della 6^a riunione della Commissione plenaria, del 27 maggio 1999, Conferenza internazionale di diritto aereo, Montreal, dal 10 al 28 maggio 1999, vol. I, verbali, pag. 243).

27. Per quanto riguarda, peraltro, gli obiettivi della Convenzione di Montreal, occorre ricordare che tra essi figurano, ai sensi del secondo e del terzo considerando di tale convenzione, oltre ad adeguare e rifondere la Convenzione di Varsavia, quello di «tutelare gli interessi degli utenti del trasporto aereo internazionale» e a garantire «un equo risarcimento secondo il principio di riparazione», in particolare in caso di incidente, attraverso un regime di responsabilità oggettiva dei vettori aerei. Orbene, la necessità di un equo risarcimento, che richiede anche di garantire la parità di trattamento dei passeggeri che hanno subito lesioni, siano esse fisiche o psichiche, della stessa gravità in conseguenza di un medesimo incidente, sarebbe messa in discussione se l'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal fosse interpretato nel senso che esso esclude la riparazione delle lesioni psichiche causate da un incidente siffatto, qualora esse non siano connesse ad alcuna lesione personale.

28. Infatti, la situazione di un passeggero che ha subito una lesione psichica in conseguenza di un incidente può, in funzione della gravità del danno che ne deriva, rivelarsi comparabile a quella di un passeggero che ha subito una lesione personale.

29. Occorre, di conseguenza, considerare che l'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal consente il risarcimento di una lesione psichica causata da un «evento», ai sensi di tale disposizione, che non è connessa ad una «lesione personale», ai sensi di detta disposizione.

30. Tuttavia, la necessità di un equo risarcimento deve essere conciliata, come risulta dal quinto considerando della Convenzione di Montreal, con la necessità di preservare il «giusto equilibrio degli interessi» dei vettori aerei e dei passeggeri (v., in tal senso, sentenze del 19 dicembre 2019, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, punto 36, e del 12 maggio 2021, *Altenrhein Luftfahrt*, C-70/20, EU:C:2021:379, punto 36).

31. Pertanto, la responsabilità del vettore aereo può sorgere, sulla base dell'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, solo se il passeggero danneggiato dimostra adeguatamente, in particolare mediante una perizia medica e documenti giustificativi di cure mediche, l'esistenza di un danno alla sua integrità psichica, subito in conseguenza di un «evento», ai sensi di detta disposizione, di tale gravità o intensità che la lesione incide sulle sue condizioni generali di salute, tenuto conto, in particolare, dei suoi effetti psicosomatici, e non può attenuarsi senza un trattamento medico.

32. Tale interpretazione consente al contempo ai passeggeri lesi di essere risarciti in modo equo, conformemente al principio di riparazione, e ai vettori aerei di premunirsi contro domande di risarcimento fraudolente che impongono loro un onere di riparazione molto gravoso, difficilmente identificabile e calcolabile, che potrebbe compromettere o addirittura paralizzare la loro attività economica (v., per analogia, sentenza del 19 dicembre 2019, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU: C:2019:1127, punto 40).

33. Alla luce dei suesposti motivi, occorre rispondere alla prima questione dichiarando che l'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal deve essere interpretato nel senso che una lesione psichica causata a un passeggero da un «evento», ai sensi di tale disposizione, che non è connessa ad una «lesione personale», ai sensi di detta disposizione, deve essere risarcita allo stesso titolo di una siffatta lesione personale, purché il passeggero leso dimostri l'esistenza di un danno alla sua integrità psichica di tale gravità o intensità che detta lesione incide sulle sue condizioni generali di salute e non può attenuarsi senza un trattamento medico.

SULLA SECONDA QUESTIONE PREGIUDIZIALE – 34. Tenuto conto del fatto che la seconda questione è stata sollevata dal giudice del rinvio solo in caso di risposta negativa alla prima questione e che a quest'ultima è stata fornita una risposta affermativa, non occorre rispondere alla seconda questione

La nozione di «*bodily injury*» impiegata nell'art. 17.1 della Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo internazionale, per la prima volta al vaglio della Corte di giustizia UE.

SOMMARIO: 1. Considerazioni introduttive. – 2. Il quadro assiologico sotteso alla disciplina internazionale uniforme del trasporto aereo di persone. – 3. Le problematiche terminologiche e traduttive sollevate dall'art. 17.1 della Convenzione di Montreal del 1999. – 4. *L'iter* logico-giuridico seguito dalla Corte di giustizia nella causa C-111/21. – 5. La Corte di giustizia e l'analisi teleologica dell'art. 17.1 della Convenzione di Montreal. – 6. La decisione della Corte di giustizia nel contesto della giurisprudenza internazionale.

1. Considerazioni introduttive – L'art. 17.1 della Convenzione di Montreal del 1999 per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale ⁽¹⁾ rappresenta, dal punto di vista interpretativo, una delle disposizioni più interessanti tra quelle che compongono il terzo capitolo del trattato (art. da 17 a 37), dedicato alla responsabilità del vettore ed all'entità del risarcimento del danno.

La norma, nella versione ufficiale in lingua francese, dispone, che «*Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que l'accident qui a causé la mort ou la lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement*» ⁽²⁾.

⁽¹⁾ *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, signed at Montreal on 28 May 1999.*

⁽²⁾ Nella versione, parimenti ufficiale in lingua inglese, dell'art. 17.1 della Convenzione di Montreal, la previsione risulta del seguente tenore letterale «*The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking*».

Essa, dal punto di vista meramente precettivo, sembra conformarsi nella sostanza alla corrispondente previsione contenuta nell'art. 17 della Convenzione di Varsavia del 1929⁽³⁾, dalla quale, tuttavia, si distingue formalmente per aver sostituito il termine «*dommage*» con «*préjudice*», aver espunto ogni riferimento alla «*blessure*» ed al carattere residuale «*de toute autre lésion corporelle*», ed, infine, per aver introdotto il termine «*passager*» al posto di «*voyageur*».

L'espressione «*lésion corporelle*» in essa impiegata è stata, da sempre, tradotta in inglese con la locuzione «*bodily injury*», utilizzata anche nella versione ufficiale della Convenzione del 1999, redatta in tale idioma.

Recentemente la Corte di giustizia⁽⁴⁾ ha avuto modo di soffermarsi, per la prima volta, sul significato da attribuire

⁽³⁾ *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Varsovie le 12 octobre 1929*. L'art. 17, che si componeva di un unico comma, disponeva che «*Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement*». La previsione del 1929 non è stata oggetto di emendamento ad opera del *Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929. Fait à La Haye, le 28 septembre 1955*. In Italia, con l. 19 maggio 1932 n. 841, è stata data «Approvazione della Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, stipulata a Varsavia il 12 ottobre 1929» (in G.U. 26 luglio 1932 n. 171), mentre con l. 3 dicembre 1962 n. 1832 si è operata la «Ratifica ed esecuzione del Protocollo che apporta modifiche alla Convenzione del 12 ottobre 1929 per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmato a l'Aja il 28 settembre 1955» (in G.U. 23 gennaio 1963 n. 20).

⁽⁴⁾ C. giust. UE 20 ottobre 2022, causa C-111/21.

a tale locuzione ⁽⁵⁾, nel contesto dell'art. 17.1 ⁽⁶⁾, giacché né nella più recente convenzione, né, tantomeno, nel reg. (CE) n. 2027/97 ⁽⁷⁾, come emendato nel 2002 ⁽⁸⁾, che ha provveduto ad estendere ai vettori comunitari di persone il sistema di responsabilità uniforme ⁽⁹⁾, è presente un'apposita e chiarificatrice norma definitoria ⁽¹⁰⁾.

⁽⁵⁾ Si fa presente che nella Convenzione di Montreal il termine «*injury*» oltre che nella rubrica e nel primo comma dell'art. 17 è stato utilizzato anche nell'art. 3.4, nell'art. 20, nella rubrica dell'art. 21, nell'art. 28 ed, infine, nell'art. 33.2, mentre l'espressione «*bodily injury/ lésion corporelle*» è stata impiegata soltanto nella prima parte dell'art. 17.1 e nella sola versione in lingua francese dell'art. 33.2.

⁽⁶⁾ La Corte di giustizia nel corso degli ultimi anni si è pronunciata più volte sulla nozione di «*accident*», termine, anch'esso, impiegato nell'art. 17.1 della Convenzione di Montreal: C. giust. UE 19 dicembre 2019, causa C-532/18; C. giust. UE 12 maggio 2021, causa C-70/20. Su tali decisioni cfr., in dottrina: D. BOCCHESI, *La nozione di "accident" nella giurisprudenza della Corte di Giustizia dell'Unione europea*, in *Riv. it. dir. tur.* 36/2022, 119 ss. Più recentemente sulla nozione di «*accident*»: C. giust. UE 2 giugno 2022, causa C-589/20; C. giust. UE 6 luglio 2023, causa C-510/21.

⁽⁷⁾ Reg. (CE) n. 2027/97 del Consiglio del 9 ottobre 1997 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti (in G.U.C.E. 17 ottobre 1997, L 285/1).

⁽⁸⁾ Ad opera del reg. (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 maggio 2002, che modifica il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti (in G.U.C.E. 30 maggio 2002, L 140/2).

⁽⁹⁾ Si fa presente che l'art. 3.1 della versione consolidata del reg. (CE) n. 2027/1997 dispone che «La responsabilità di un vettore aereo comunitario in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata dalle pertinenti disposizioni della convenzione di Montreal», mentre l'art. 2.2 del medesimo testo unionale specifica che «Le nozioni contenute nel presente regolamento che non sono definite nel paragrafo 1 sono equivalenti a quelle usate nella convenzione di Montreal».

⁽¹⁰⁾ Nel corso dei lavori preparatori della Convenzione di Montreal, il Regno Unito si era mostrato favorevole a sostituire l'espressione «*bodily injury*» presente nell'art. 16.1 del *draft* con quella di «*bodily or mental injury*» ed aveva, inoltre, auspicato l'introduzione, nel secondo paragrafo

Nel caso di specie, i giudici di Lussemburgo sono stati chiamati a decidere se in base all'espressione cui si è fatto sopra riferimento si possa legittimare una richiesta di risarcimento del danno per le sole lesioni psichiche, consistenti in un disturbo da stress post traumatico, riportato da una passeggera nel corso di uno sbarco di emergenza.

La Corte è pervenuta ad una soluzione interpretativa apparentemente difforme rispetto a quella accolta, nel 2017, dalla Corte d'appello del New South Wales. La Corte australiana riformando la decisione appellata ⁽¹¹⁾ ha, infatti, negato la risarcibilità delle lesioni psichiche conseguenti ad un *Post Traumatic Stress Disorder (PTSD)* riportate da una passeggera in seguito ad un atterraggio d'emergenza in mare, verificatosi nel corso del trasporto aereo ⁽¹²⁾.

della disposizione della seguente norma definitoria: «*In this Article the term "mental injury", in a case where there is no accompanying bodily injury, means an injury resulting in a mental impairment which has a significant adverse effect on the health of the passenger*» [cfr: *International Conference of Air Law (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air)*, Montreal, 10-28 May 1999, II, Document, 485 (DCW Drafting Committee Flimsy No. 1, 18/5/99)]. La richiamata norma del progetto di Convenzione, nella versione presentata dal presidente del *Drafting Committee*, aveva, invece, il seguente tenore letterale: «*In this Article the term "mental injury", in a case where there is no accompanying bodily injury, means one which [significantly] [substantially] impairs the health of the passenger*» [cfr: *International Conference of Air Law*, cit., II, 487 (DCW Drafting Committee Flimsy No. 2, 19/5/99)]. Essa, infine, nel *Draft Consensus Package (Presented by the President of the Conference)* assunse questa formulazione: «*In this Article the term "injury", means bodily injury, or mental injury which associated with bodily, or mental injury significantly impairs the health of the passenger*» [cfr: *International Conference of Air Law*, cit., II, 495 (DCW-FCG No. 1)].

⁽¹¹⁾ *Casey v. Pel-Air Aviation Pty Ltd.* [2015] NSWSC 566, 15 March 2015. In dottrina: I. FRECKLTON, *Compensability for PTSD under the Montreal Convention: Psychiatric Injury as a Bodily Injury*. *Casey v Pel-Air Aviation Pty Ltd; Helm v Pel-Air Aviation Pty Ltd [2015] NSWSC 566 per Schmidt J*, in 22(5) *Psychiatry, Psychology and Law* 2015, 639 ss.

⁽¹²⁾ *Pel-Air Aviation Pty Ltd v. Casey* [2017] NSWCA 32, 9 May 2017.

Prima, però, di entrare nel merito dell'analisi, appare opportuno svolgere due ordini di considerazioni che attengono, da un lato, ai valori ispiratori sottesi al trattato del 1999 e, dall'altro, alle problematiche di carattere terminologico e traduttivo sollevate dalla norma uniforme in considerazione.

2. *Il quadro assiologico sotteso alla disciplina internazionale uniforme del trasporto aereo di persone* – Nonostante il rapporto di continuità ideale tra la Convenzione del '99 e quella di Varsavia-l'Aja, che emerge dall'analisi comparativa dell'impianto sistematico dei due testi, è indubbio che la prima presenti dei principi ispiratori ⁽¹³⁾ in parte difformi rispetto a quelli sottesi al quadro regolatorio previgente ⁽¹⁴⁾, soprattutto per quanto concerne la responsabilità del vettore in caso di morte o lesione del passeggero.

In tale ambito materiale, infatti, il più recente provvedi-

La signora Karen Casey era imbarcata, in qualità di infermiera, su un volo sanitario in partenza da Samoa per Melbourne per ripatriare una paziente e suo marito. A causa del mal tempo, il pilota dell'aeromobile, che doveva fare un rifornimento programmato di carburante a Norfolk Island, dopo quattro tentativi di atterraggio falliti, tentò un atterraggio di emergenza in mare. Tutte le persone a bordo del velivolo riuscirono fortunatamente a salvarsi, compresa la signora Casey, alla quale furono diagnosticate oltre ad importanti lesioni fisiche alla schiena ed alle articolazioni del ginocchio, anche una depressione maggiore, ed un disturbo da stress post traumatico.

⁽¹³⁾ Cfr.: *Jane Doe v. Ethiad Airways*, 870 F. 3d 406 USCA (6th Circ. 2017) 30 August 2017, ove si è affermato che «*the Montreal Convention is not an amendment to the Warsaw Convention. The Warsaw Convention provided limitations of liability to protect fledgling airlines from litigious passengers; the Montreal Convention provides limitations of liability to protect (still litigious) passengers from the not-so-fledgling airlines*».

⁽¹⁴⁾ Nel preambolo della Convenzione di Montreal, gli Stati Parte hanno riconosciuto come per la «*further harmonization and codification of certain rules governing international carriage by air*» dovesse passare «*through a new Convention*» ritenuta «*most adequate means of achieving on equitable balance of interests*» (considerando n. 5).

mento ha operato una nuova sintesi e composizione degli interessi da esso tutelati, nel tentativo di modernizzare e consolidare ⁽¹⁵⁾ il complesso e frastagliato «sistema di Varsavia» ⁽¹⁶⁾, che è culminata nell'elaborazione di un sistema di responsabilità dinamico, progressivamente articolato, per certi versi tendente all'oggettività, ma, soprattutto, non accompagnato da limiti risarcitori.

L'innovatività di Montreal risiede, quindi, nel rafforzamento della protezione riservata al passeggero, come si evince dalla lettura del terzo considerando del suo preambolo, nel quale è stata esplicitamente riconosciuta «*the importance of ensuring protection of the interests of consumers in international carriage by air and the need for equitable compensation based on the principle of restitution*» ⁽¹⁷⁾.

Di tale cambiamento di rotta è rimasta traccia anche nel primo discorso tenuto dal Presidente della Conferenza di

⁽¹⁵⁾ Nel preambolo della Convenzione di Montreal gli Stati Parte hanno, altresì, preso atto della necessità di «*modernize and consolidate the Warsaw Convention and related instruments*» (considerando n. 2).

⁽¹⁶⁾ Nel corso del primo *meeting* della Conferenza internazionale di diritto aereo, svoltosi a Montreal il 10 maggio 1999, il presidente del Consiglio dell'ICAO, Dr. Assad Kotaite, presidente temporaneo della Conferenza rilevò al riguardo «*Over the span of the last 70 years the Warsaw Convention has evolved, for various reasons, into what is commonly referred to as "Warsaw System", a system of amending Protocols and supplementary instruments, whose complexity and degree of fragmentation has become well-known to all of us. Its complexity has been further extended by additional rules, regulations and industry-based solutions, some of which are regional in nature or scope. The result of these uncoordinated efforts is an increasingly opaque legal framework whose usefulness for the travelling public has become a matter of growing concern, and it is the shared desire of the parties involved that legal certainty and uniformity be restored, while implementing, in a globally-coordinated fashion, the long overdue modernization and consolidation of the system*», in *International Conference of Air Law*, cit, I, *Minutes*, 37 (ICAO Doc. 9775-DC/2).

⁽¹⁷⁾ In dottrina: B. CHENG, *A New Era in the Law of International Carriage by Air: From Warsaw (1929) to Montreal (1999)*, 53 *International and Comparative Law Quarterly* 2004, 833, 844.

Montreal, il 10 maggio 1999. Questi, infatti, ha osservato che «*While the Warsaw Convention of 1929 was adopted at a time when international civil aviation was still in its infancy, the present-day aviation industry bears little resemblance to its precursor*» grazie all'impiego delle nuove tecnologie ed al fenomeno della globalizzazione ed ha, altresì, posto l'attenzione sulla necessità che «*the rules of law must evolve in accordance with technical, social and commercial developments*» (18).

Di qui l'inevitabile alterazione dell'originario «*balance of interests between the desire on the part of governments to protect the infant airline industry from undue financial burden and the individual's right to restitution in case of accident*», ed una sua complessiva riconsiderazione, per essere, oramai, «*the aviation industry [...] matured*» (19).

Il rinnovato aspetto finalistico del più recente testo uniforme (20) si è inevitabilmente riverberato anche sull'azione degli interpreti, che appaiono oggi più che mai legittimati ad una lettura delle sue disposizioni svincolata rispetto a quella delle previsioni – apparentemente simili – riferibili al «sistema di Varsavia» e tradizionalmente operata per quasi settant'anni.

Per questa ragione nella giurisprudenza statunitense si è proposto di risolvere i problemi interpretativi sollevati dalla Convenzione di Montreal, contestualizzando l'esame del dato letterale, riferibile alle norme controverse, con gli obiettivi peculiari del nuovo trattato, senza far ricorso a quelli propri del precedente quadro regolatorio uniforme, in quanto ormai ampiamente superati (21).

(18) Cfr.: *International Conference of Air Law*, cit., I, 37 (ICAO Doc. 9775-DC/2).

(19) Cfr.: *International Conference of Air Law*, cit., I, 37 (ICAO Doc. 9775-DC/2).

(20) Cfr.: *Jane Doe v. Ethiad Airways*, 870 F.3d 406 USCA (6th Circ. 2017), 30 August 2017.

(21) Secondo quanto sostenuto in *Jane Doe v. Ethiad Airways*, cit., «we

Ciò, ovviamente, non significa che Montreal sfugga ai canoni ermeneutici applicabili ai trattati internazionali, elaborati al fine di garantirne un'interpretazione uniforme⁽²²⁾: essa, pertanto, sarà soggetta all'operatività degli art. 31⁽²³⁾ e 32⁽²⁴⁾ della Convenzione di Vienna del 1969, che codificando

should grapple with the text of the Montreal Convention itself, and then, to the extent that we find any ambiguity therein, look to relevant persuasive authority - which may include evidence of the purpose of the Montreal Convention, but almost certainly not the nearly century-old purpose of the Warsaw Convention - to assist us in resolving that ambiguity».

⁽²²⁾ Cfr., sul punto: C. giust. UE 6 maggio 2010, causa C-63/09 (punti 21 e 22), in *Dir. trasp.* III/2010, 733 ss., con nota di N. FABRIO, *La risarcibilità del danno morale entro il limite della responsabilità del vettore aereo e l'assicurazione obbligatoria*; C. giust. UE 7 novembre 2019, causa C. 213/18 (punto 47), in *Dir. trasp.* II-III/2020, 642 ss., con nota di D. RAGAZZONI, *Competenza giurisdizionale e territoriale nel trasporto aereo internazionale, la soluzione della Corte di giustizia UE*; C. giust. UE 19 dicembre 2019, causa C-532/18 (punto 32), in *Dir. trasp.* II-III/2020, 655 ss., con nota di R. LOBIANCO, *I presupposti necessari ai fini del riconoscimento della responsabilità del vettore in caso di lesioni al passeggero. La nozione di incidente*, 771 ss.

⁽²³⁾ L'art. 31.1 della Convenzione di Vienna del 1969, rubricato «*Règle générale d'interprétation*» dispone che «*Un traité doit être interprété de bonne foi suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but*». Sul punto: C. giust. UE 19 dicembre 2019, causa C-532/18, cit., (punto 31); C. giust. UE 12 aprile 2018, causa C-258/16 (punto 21), con nota di D. BOCHESE, *La Corte di giustizia si pronuncia sulla forma dei reclami per i danni ai bagagli consegnati nel trasporto aereo*, in *Dir. trasp.* I/2019, 137 ss.; C. giust. UE 17 febbraio 2016, causa C-429/14 (punto 24); C. giust. UE 6 maggio 2010, causa C-63/09, cit., (punto 23).

⁽²⁴⁾ L'art. 32 della Convenzione di Vienna del 1969, rubricato «*Moyens complémentaires d'interprétation*» stabilisce che «*Il peut être fait appel à des moyens complémentaires d'interprétation, et notamment aux travaux préparatoires et aux circonstances dans lesquelles le traité a été conclu, en vue, soit de confirmer le sens résultant de l'application de l'article 31, soit de déterminer le sens lorsque l'interprétation donnée conformément à l'article 31: a) laisse le sens ambigu ou obscur; ou b) conduit à un résultat qui est manifestement absurde ou déraisonnable*».

regole di diritto internazionale generale ⁽²⁵⁾ rappresenta, da tempo, parte integrante del sistema giuridico unionale ⁽²⁶⁾.

3. *Le problematiche terminologiche e traduttive sollevate dall'art. 17.1 della Convenzione di Montreal del 1999* – Tanto premesso si può ora rivolgere l'attenzione ai problemi linguistici e traduttivi cui si è fatto sopra cenno.

Al riguardo appare utile rammentare che se la Convenzione di Varsavia è stata redatta in un'unica lingua ufficiale, il francese (art. 36) ⁽²⁷⁾, quella del 1999 consta di ben sei testi autentici, in quanto stilata in inglese, arabo, cinese, francese, russo e spagnolo.

Essa è stata, come noto, aperta anche alla firma delle organizzazioni d'integrazione economica regionale, tra cui l'allora Comunità europea, la quale ha sottoscritto il trattato il 9 dicembre 1999 che è stato, poi, per suo conto approvato nel 2001, con una decisione del Consiglio alla quale è stato accluso il testo uniforme, tradotto nelle diverse lingue degli Stati membri ⁽²⁸⁾.

Nella trasposizione italiana della Convenzione, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea ⁽²⁹⁾, la locuzione «*bodily injury*» (inglese), «*lésion corporelle*» (france-

⁽²⁵⁾ *Convention de Vienne sur le droit des Traités. Faite à Vienne le 23 mai 1969*. In Italia con l. 12 febbraio 1974 n. 112 si è provveduto alla «Ratifica ed esecuzione della convenzione sul diritto dei trattati, con annesso, adottata a Vienna il 23 maggio 1969» (in Suppl. ord. a G.U. 30 aprile 1974 n. 111).

⁽²⁶⁾ In tale senso: C. giust. UE 25 febbraio 2010, C-386/08 (punto 42); C. giust. UE 27 febbraio 2018, causa C. 266/16 (punto 58).

⁽²⁷⁾ A differenza del Protocollo di emendamento, fatto a l'Aja il 28 settembre 1955 che è stato, invece, redatto in tre testi autentici in lingua inglese, francese e spagnola.

⁽²⁸⁾ Decisione del Consiglio, del 5 aprile 2001 relativa alla conclusione da parte della Comunità europea della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo (convenzione di Montreal) (2001/539/CE) (in G.U.C.E. 18 luglio 2001, L 194/38).

⁽²⁹⁾ G.U.C.E. 18 luglio 2001, L 194/39.

se), «*lesión corporal*» (spagnolo) presente nei testi autentici redatti nelle lingue dell'Unione, è stata resa con l'espressione «lesione personale», utilizzata, altresì, anche nella versione in lingua italiana della decisione della Corte di giustizia, oggetto di queste riflessioni ⁽³⁰⁾.

La traduzione adottata in sede unionale sembrerebbe, invero, evocare un evento lesivo di ben più ampia portata rispetto a quello meramente fisico cui fanno, invece, riferimento le versioni ufficiali del testo uniforme e, se generalmente condivisa, finirebbe, paradossalmente, per privare di ogni utilità lo sforzo interpretativo, posto in essere dai giudici europei.

Una conferma indiretta di tale assunto si può rinvenire nel linguaggio tecnico di cui si è avvalso il legislatore italiano nel riformare la parte aeronautica del codice della navigazione tra il 2005 ed il 2006 ⁽³¹⁾, ben dopo l'entrata in vigore della Convenzione ⁽³²⁾.

Questo, infatti, nel determinare la disciplina applicabile al trasporto aereo di persone e bagagli, soggetto alla legge italiana, si è avvalso di un rinvio dinamico alle «norme comunitarie ed internazionali in vigore nella Repubblica»,

⁽³⁰⁾ Nonché nelle conclusioni presentate dall'avv. gen. J Richard de la Tour, il 24 marzo 2022.

⁽³¹⁾ Attuata per il tramite del d.lg. 9 maggio 2005 n. 96, recante «Revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione, a norma dell'articolo 2 della legge 9 novembre 2004 n. 265» (in Suppl. ord. n. 106 a G.U. 8 giugno 2005 n. 131) e del d.lg. 15 marzo 2006 n. 151, contenente «Disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96, recante la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione» (in G.U. 14 aprile 2006 n. 88).

⁽³²⁾ La Convenzione è entrata in vigore a livello internazionale il 4 novembre 2003, mentre in Italia e nell'Unione europea, il 28 giugno 2004. In Italia con l. 10 gennaio 2004 n. 12 si è, infatti, provveduto alla «Ratifica ed esecuzione della Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, con Atto finale e risoluzioni, fatta a Montreal il 28 maggio 1999» (in Suppl. ord. n. 11 a G.U. 26 gennaio 2004 n. 20).

estendendone l'operatività anche alla «responsabilità del vettore per le lesioni *personali* del passeggero» (art. 941, comma 1, c. nav.), intese come comprensive delle eventuali lesione psichiche da quello subite a bordo dell'aeromobile o nel corso delle operazioni di imbarco e sbarco, come si evince dalla relazione sulla revisione della parte aeronautica del codice della navigazione ⁽³³⁾.

4. *L'iter logico-giuridico seguito dalla Corte di giustizia nella causa C-111/21* – I giudici europei per risolvere la prima questione pregiudiziale sottoposta al loro esame dalla Corte austriaca sono partiti dalla ricerca del senso comune da attribuire ai termini che compongono la locuzione controversa, condividendo, in parte, l'analisi effettuata dall'avvocato generale.

Questo nelle sue conclusioni aveva, invero, evidenziato la semplice complessità dell'espressione «*lésion corporelle*» ⁽³⁴⁾, nella quale il primo termine ⁽³⁵⁾ evoca, in un'accezione medica, un'«alterazione localizzata di un organo, di un tessuto o di una cellula, dovuta a una malattia o a un incidente» ⁽³⁶⁾,

⁽³³⁾ In *Dir. trasp.* II/2005, 811. Con riferimento a quanto sopra, nel paragrafo 47 si afferma «l'espresso riferimento alle lesioni personali del passeggeri, consente l'applicabilità della Convenzione di Montreal anche alle lesioni (psichiche) diverse da quelle corporali (art. 941, primo e terzo comma)». In dottrina sul punto: A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2022, 515.

⁽³⁴⁾ Cfr., *supra*, nt. 30.

⁽³⁵⁾ Cfr., *supra*, nt. 5.

⁽³⁶⁾ Cfr. il punto 25 delle Conclusioni dell'avv. gen. J Richard de la Tour presentate il 24 marzo 2022. La definizione cui si è fatto sopra riferimento costituisce la traduzione italiana della definizione medica di «*Lésion*» contenuta nella nona edizione del *Dictionnaire de l'Académie Française*, ove per tale s'intende l'«*Altération localisée d'un organe, d'un tissu ou d'une cellule, due à une maladie ou à un accident*». Nello stesso dizionario, dal punto di vista giuridico, la lesione è, invece, definita come «*Préjudice important que subit une des parties par suite d'un contrat ou*

mentre il secondo, tutto ciò che concerne il corpo ⁽³⁷⁾, cosicché dal dato letterale della disposizione, la lesione rilevante sembrerebbe, *prima facie*, doversi identificare con un «danno all'integrità del corpo umano» del passeggero.

La Corte di giustizia ha, poi, opportunamente scelto di non riproporre il dualismo danno fisico/danno mentale, cui è fatto riferimento nel ragionamento sviluppato dall'avvocato generale, che sottende una visione ripartita dell'essere umano in una componente fisica ed una spirituale, e ciò, probabilmente, perché questa è stata posta seriamente in discussione dai progressi conseguiti dalla scienza medica, come ben evidenziato nella letteratura specialistica statunitense ⁽³⁸⁾.

Del resto, anche secondo quanto stabilito nel preambolo della Costituzione dell'OMS ⁽³⁹⁾, lo stato di «salute» dell'individuo presenta una valenza integrata, costituendo una condizione di completo benessere fisico, mentale e sociale e non consiste soltanto in un'assenza di malattia o infermità ⁽⁴⁰⁾.

d'un partage».

⁽³⁷⁾ Nella nona edizione del *Dictionnaire de l'Académie Française*, «*Corporel*» evoca «*Qui concern le corps*».

⁽³⁸⁾ C. ANDREWS-V. NASE, *Psychiatric injury in Aviation Accidents under the Warsaw and Montreal Conventions: The Interface between Medicine and Law*, 76 *J. AIR Law & COM.* 3, 2011, 38 ss.

⁽³⁹⁾ *Constitution of the World Health Organization*, adottata dall'*International Health Conference* svoltasi a New York dal 19 giugno al 22 luglio 1946, firmata il 22 luglio 1946. L'Italia con d.lg. C.p.S. 4 marzo 1947 n. 1068, ha provveduto all'«Approvazione del Protocollo concernente la costituzione dell'Organizzazione Mondiale della Sanità stipulato a New York il 22 luglio 1946» (in *Suppl. ord. n. 2360 a G.U.* 14 ottobre 1947 n. 236).

⁽⁴⁰⁾ Nel preambolo della Costituzione dell'OMS si afferma, infatti, che «*Health is a state of complete physical, mental and social well-being and not merely the absence of disease or infirmity*». In dottrina: J-C. BUBLITZ, *The Nascent Right to Psychological Integrity and Mental Self-Determination*, in *The Cambridge Handbook of New Human Rights: Recognition, Novelty, Rhetoric* (edited by A. von Arnould-E. von der Decken-M. Susi), Cambridge, 2020, 387 ss.

I giudici europei hanno, quindi, spostato la loro attenzione sui lavori preparatori della convenzione e sugli obiettivi da questa perseguiti.

Nel far ciò, essi sono partiti dalla considerazione che l'espressione in esame non preclude di per sé la responsabilità del vettore, laddove un *accident* abbia cagionato al passeggero lesioni psichiche collegate a lesioni corporali ed hanno, altresì, riconosciuto che dall'esame della norma nel suo complesso non si evince in alcun modo la volontà degli autori della convenzione di escludere la responsabilità dell'obligato al trasporto per le lesioni meramente psichiche subite dal passeggero e non «legate ad alcuna lesione personale [*rectius* corporale] avente la medesima causa» (41).

A tale riguardo, appare utile precisare che prima della Conferenza di Montreal, che si è conclusa con l'adozione dell'omonima convenzione, il 20 settembre 1996 fu elaborato un progetto di convenzione dal *Secretary Study Group on the Warsaw System* dell'ICAO (42), in ottemperanza ad una decisione del Consiglio di tale organizzazione, risalente al marzo dello stesso anno (43)

In questo testo, il criterio di imputazione della responsabilità del vettore aereo di persone era contenuto nell'art. 16.1, a norma del quale «*The carrier is liable for damage sustained in case of death or [personal] [bodily] injury of a passenger upon condition only that the event [accident] which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking. However, the carrier is not liable if the death or injury resulted [solely] from the state of health of the passenger, [or from the normal operation of the aircraft, or both]*».

Dalla lettura della previsione, che ha rappresentato un

(41) C. giust. UE 20 ottobre 2022, causa C-111/21 (punto 25).

(42) ICAO *Draft Convention on the Liability of the Carrier and Other Rules Relating to International Carriage by Air*, in *International Conference of Air Law*, cit., III, *Preparatory Material*, 37 (C-WP/10470).

(43) *Council Decision C-DEC 147/15 of 14 March 1996*.

importante punto di partenza per i lavori preparatori della conferenza internazionale che hanno, poi, portato all'adozione dell'attuale art. 17.1 della Convenzione, già emergevano le delicate problematiche di carattere giuridico, connesse all'adozione dei differenti termini racchiusi tra le parentesi quadre, tra i quali, per quanto in questa sede rileva, quello concernente l'alternativa qualificatoria delle lesioni riportate dal passeggero nel corso del trasporto aereo.

Nel *Report* presentato su tale *draft* dal mauriziano Vijay Poonosamy ⁽⁴⁴⁾, si evidenziava, infatti, come l'adozione dell'espressione «*personal injury*» avrebbe aperto la porta alla risarcibilità delle «*non-physical personal injuries such as slander, libel, discrimination, fear, fright and apprehension*», a differenza dell'uso della locuzione «*bodily injury*», che avrebbe, invece, impedito il ristoro per le «*mental injuries such as shock*» subite dal passeggero, auspicandosi, tuttavia, l'adozione della prima delle espressioni ora richiamate, al fine di garantire il completo ristoro dei danni alla salute, subiti dal trasportato ⁽⁴⁵⁾.

Nel corso della trentesima sessione dei lavori del *Legal Committee* dell'ICAO, poi, svoltasi a Montreal dal 28 aprile al 9 maggio del 1997, fu approvato un progetto di convenzione il cui art. 16.1, relativo alla responsabilità del vettore, adottava l'espressione onnicomprensiva «*bodily or mental injury*» ⁽⁴⁶⁾, sostituita, nel 1998, con la più semplice locuzio-

⁽⁴⁴⁾ Cfr.: *Report of the Rapporteur on the Modernization and Consolidation of the Warsaw System*, in *International Conference of Air Law*, cit., III, 65 (C-WP/10576, Attachment A).

⁽⁴⁵⁾ Nel *Report of the Rapporteur on the Modernization and Consolidation of the Warsaw System*, loc. cit., si afferma, infatti, che «*Recent Court decisions in the US demonstrate how difficult an area this is and a clear statement must be agreed upon which is not limitless in scope. Since it would be clearly fair and equitable to compensate for impairment of health (i.e, both physical and mental/psychic injuries) it may be preferable to define personal injuries as such*».

⁽⁴⁶⁾ La previsione, sopra richiamata, disponeva che «*The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily and mental injury*

ne «*bodily injury*», ad opera dello *Special Group on Modernization and Consolidation of the "Warsaw System"* ⁽⁴⁷⁾, che operò una ridefinizione dell'elaborato dell'anno precedente ⁽⁴⁸⁾.

*of a passenger upon condition only that accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking. However, the carrier is not liable if the death or injury resulted solely from the state of health of the passenger». Cfr.: Draft Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air [Text approved by the Legal Committee], in International Conference of Air Law, cit., III, 92 (C-WP/10613, Attachment). Nel corso della trentesima sessione dei lavori del Comitato, fu rilevato che l'adozione di un sistema di responsabilità a doppio livello, che aggravava, di fatto, la posizione dei vettori aerei avrebbe dovuto essere compensata con l'adozione della sola e più ristretta espressione «*bodily injury*». In tale contesto fu, altresì, osservato non solo che molte legislazioni nazionali non ammettevano la risarcibilità delle «*mental injury*», ma anche la difficoltà di provare queste ultime, ragione per la quale «*a number of courts have decided that mental injuries were recoverable under the present "Warsaw System" only in the presence of physical manifestations*». Cfr., sul punto, *Report on Agenda Item 4. Modernization of the "Warsaw System" and review of the question of the ratification of international air law instruments*, in International Conference of Air Law, cit., III, 169 s.*

⁽⁴⁷⁾ Lo SGMW si riunì a Montreal dal 14 al 18 aprile 1998.

⁽⁴⁸⁾ Cfr.: *Draft Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air [Text approved by SGMW]*, in *International Conference of Air Law*, cit., III, 118 (C-WP/10862 Attachment). L'art. 16.1 risultò, pertanto, del seguente tenore letterale: «*The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking. However, the carrier is not liable to the extent that the death or injury resulted from the state of health of the passenger*». Nel corso dei lavori dello *Special Group* fu messo in evidenza come l'impiego della sola espressione «*bodily injury*» avrebbe favorito una maggiore apertura nelle trattative dirette ad introdurre un secondo livello di responsabilità non accompagnato, per il vettore, dal beneficio del limite risarcitorio. Sul punto: *Report of the meeting of the Special Group on Modernization and Consolidation of the "Warsaw System"* (SGMW/1). *Report on Agenda*

Alla luce di siffatto mutamento qualificatorio si sviluppò un vivace dibattito. Secondo quanto, infatti, sostenuto dalla Commissione latino americana dell'aviazione civile, poiché non sussisteva né dal punto di vista etico, né, tantomeno, da quello legale alcuna ragion per non risarcire le lesioni psichiche subite dai passeggeri, sarebbe stato opportuno reintrodurre nell'art. 16.1 del progetto, il riferimento espresso alla «*mental injury*», giacché «*the concept of integrated compensation and protection of human life constitutes inseparable iusses*»⁽⁴⁹⁾, soluzione auspicata anche da molte altre delegazioni⁽⁵⁰⁾, tra le quali quelle della Norvegia e della Svezia⁽⁵¹⁾ e

Item 2, in *International Conference of Air Law*, cit., III, 249 s.

⁽⁴⁹⁾ Cfr.: *Comments from the Latin American Civil Aviation Commission (LACAC) on the Draft Convention*, in *International Conference of Air Law*, cit., II, 117 (DCW Doc No. 14 - 6/5/99).

⁽⁵⁰⁾ Come si evince dai lavori dell'*International Conference on Air Law. Commission of the Whole. Minutes of the Third and Fourth Meeting (Wednesday 12 May 1999)*, in *International Conference of Air Law*, cit., vol. I, *Minutes*, 67 ss. Favorevoli a ripristinare, nella norma, il riferimento alle lesioni psichiche, tra gli altri Stati: il Cile, la Repubblica dominicana, la Danimarca, il Regno Unito, la Spagna, la Finlandia.

⁽⁵¹⁾ Cfr.: *Comments on the Draft text approved by the from the 30th Session of the ICAO Legal Committee as amended by the Special Group on the Modernization and Consolidation of the "Warsaw System" (SGMW). Article 16, paragraph 1, first sentence (Presented by Norway and Sweden)*, in *International Conference of Air Law*, cit., II, *Documents*, 97 (DCW doc No. 10 - 4/5/99). Secondo la Norvegia e la Svezia, infatti, la reintroduzione del richiamo alla lesione psichica, si sarebbe resa necessaria perché le conseguenze di tale lesione possono rilevarsi «*serious as that of a bodily injury*», e in mancanza di tale emendamento si sarebbero potute legittimate soluzioni inique, laddove «*two persons who are both disabled to the same extent as a result of an accident, receive different compensation just because one of them is mentally injured*». Inoltre il testo del 1998 avrebbe consentito ulteriori discriminazioni tra le vittime, poiché il «*risk di mental injury is higher for children and young people. The reason for this is that a person uses his experience to deal with a trauma, which means that adults can more easily overcome trauma as they have more experience. The exclusion of mental injuries will thus entail a Convention, that gives different protection to different categories of passengers*».

della Colombia⁽⁵²⁾, a differenza di quella italiana favorevole, invece, all'adozione dell'espressione onnicomprensiva «*personal injury*»⁽⁵³⁾, già impiegata nella sola versione ufficiale in lingua inglese, del Protocollo di Guatemala City del 1971, mai entrato in vigore⁽⁵⁴⁾.

⁽⁵²⁾ Cfr.: *Draft Convention for the Unification of Certain Air Rules for International Carriage by Air. Comments on article 16 and 27 (Presented by Colombia)*, in *International Conference of Air Law, cit.*, II, *Documents*, 191 s. (DCW doc No. 31 - 17/5/99), 191 s. In tale documento, dopo aver rilevato l'esistenza di una differenza tra le lesioni fisiche e quelle psichiche, si specificava che «*The initial Warsaw Convention only covered bodily injury. We believe that there is a difference between bodily and mental injuries, but the current draft of DCW Doc No. 3 does not take account of this difference. However, the earlier draft which was approved by the Legal Committee did so*».

⁽⁵³⁾ L'Italia si dimostrò, altresì, favorevole a sostenere la proposta avanzata dalla delegazione cinese, che mirava ad instaurare un collegamento tra le lesioni psichiche e quelle fisiche, con l'adozione della seguente locuzione «*bodily injury and/or mental injury resulting directly from the bodily injury*», condivisa anche dai delegati del Camerun e dell'Egitto. Sul punto, cfr.: *International Conference on Air Law. Commission of the Whole. Minutes of the Fourth Meeting (Wednesday 12 May 1999)*, in *International Conference of Air Law, cit.*, vol. I, *Minutes*, 70 s.

⁽⁵⁴⁾ *Protocol to amend the Convention for the Unification of certain Rules relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929, as amended by the Protocol done at The Hague on 28 September 1955, signed at Guatemala City on 8 march 1971*. Nella versione ufficiale in lingua francese dell'art. IV del Protocollo che ha modificato l'art. 17.1 della Convenzione di Varsavia-l'Aja il vettore si presume responsabile «*en cas de mort ou de toute lésion corporelle subie par un passager*», in quella spagnola «*en caso de muerte o de lesión corporal del pasajero*». Sul punto in dottrina: R.P. BOYLE, *The Guatemala Protocol to the Warsaw Convention*, in *California Western International Law Journal*, Vol. 6, No. 1 [1975] 41, 58 ss. In Italia con l. 6 febbraio 1981 n. 43 si è provveduto alla «Ratifica ed esecuzione dei protocolli che modificano la convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 per l'unificazione di talune regole relative al trasporto aereo internazionale, adottati a Guatemala l'8 marzo 1971 ed a Montreal il 25 settembre 1975» (in Suppl. ord. a G.U. 4 marzo 1981 n. 62). In dottrina: R.H.

Su posizioni diametralmente opposte si schierò, invece, l'*International Union of Aviation Insurers* (IUAI) che auspicava il ricorso all'impiego della locuzione «*bodily injury*» in tutto il testo convenzionale, per circoscrivere la dimensione del danno risarcibile da parte dei vettori aerei⁽⁵⁵⁾, così come sostenuto anche altre delegazioni⁽⁵⁶⁾.

MANKIEWICZ, *The 1971 Protocol of Guatemala City to Further Amend the 1929 Warsaw Convention*, in *Journal of Air Law and Commerce* 38(4), 1972, 519 ss.; J.W. BOONE, *International Air Carriers-Psychic Injury and Warsaw Convention*, in *27 Mercer Law review* 27(2) 1976, 594 s.

⁽⁵⁵⁾ Sul punto: cfr. il parere dell'IUAI, *An Aviation Insurance view of the Draft Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage*, in *International Conference of Air Law*, cit., II, *Documents*, 155 s., (DCW Doc No. 28 - 13/5/99), 156 che ha avuto ad oggetto il *Draft Convention* del 1998. L'Unione, con riferimento all'art. 16 del progetto di convenzione, aveva affermato che «*We welcome the removal of "mental injury" from this Article. However, for the sake of clarity, and to prevent the possibility of "mental injury" finding its way back through an over-generous interpretation of the word "injury", it would be prudent to qualify it as "bodily injury" throughout the text.*»

⁽⁵⁶⁾ La delegazione francese e quella tedesca, facendo leva sulla versione ufficiale in lingua francese della Convenzione di Varsavia-l'Aja avevano sostenuto che l'espressione «*lésion corporelle*» fosse comprensiva anche delle lesioni psichiche. Sul punto: *Commission of the Whole - Minutes of the Third Meeting*, in *International Conference of Air*, cit., I, *Minutes*, 68. Tale posizione fu anche condivisa dalla Spagna secondo cui la locuzione francese «*would be considered broad enough to include mental injury*» *Commission of the Whole - Minutes of the Fourth Meeting*, in *International Conference*, cit., I, *Minutes*, 74. Altre delegazioni manifestarono dubbi sulla reintroduzione della «*mental injury*» nella norma, perché le richieste di risarcimento basate su «*Non-severe mental injury*» avrebbero potuto «*increase litigation ad abuse of the system*» (India), generare «*difficult to prove or disprove injury*», e «*promote unlawful enrichment by opening litigation against the carrier thereby increasing the economic burden on the carrier*» (Etiopia), senza considerare che in «*terms of evidence, there was merit in leaving "bodily injury" which would allow for mental injury in cases where the mental injury claim, accompanied by physical injury, manifested in physical injury*» (Singapore). Sul punto: *Commission of the Whole - Minutes of the Fourth Meeting*, in *International Conference*, ult. cit., I, *Minutes*, 70.

Nonostante la diversità di posizioni, si raggiunse un accordo di massima per adottare una nuova formulazione dell'art. 16, che avrebbe fatto riferimento, nel primo paragrafo, esclusivamente alla morte e all'«*injury*» del passeggero, definita, nel secondo paragrafo della disposizione, come «*bodily injury, or mental injury associated with bodily injury, or mental injury which significantly impairs the health of the passenger*»⁽⁵⁷⁾.

Nonostante questa notevole apertura in favore della risarcibilità delle lesioni psichiche il testo definitivamente approvato dell'art. 17.1 della Convenzione menziona esclusivamente la «*bodily injury*»⁽⁵⁸⁾, scelta che, secondo quanto riportato in una bozza di dichiarazione della Conferenza, sarebbe da ricondurre al fatto che «*in some States damages for mental injuries are recoverable under certain circumstances, that jurisprudence in this area is developing and that it is not intended to interfere with this development, having regard to jurisprudence in areas other than international carriage by air*»⁽⁵⁹⁾.

⁽⁵⁷⁾ Nel *Draft Consensus Package (Presented by the President of the Conference)*, in *International Conference of Air Law*, cit., vol. II, 495 (DCW-FCG No. 1 - 19/5/99 Revised 21/5/99)]. In esso l'art. 16, risultava del seguente tenore letterale: «1. *The carrier is liable for damage sustained in case of death or injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking. However, the carrier is not liable to the extent that the death or injury resulted from the state of health of the passenger.* 2. *In this Article the term "injury", means bodily injury, or mental injury associated with bodily injury, or mental injury which significantly impairs the health of the passenger*». Sul contenuto delle norme definitorie delle lesioni che di sono succedute nei vari progetti di convenzione: cfr, *supra*, nt. 10.

⁽⁵⁸⁾ In dottrina: MCKAY CUNNINGHAM, *The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries?*, in 41(4) *Vanderbilt Journal of Transational Law* 2008, 1043, 1075 s.

⁽⁵⁹⁾ Cfr. *Commission on the Whole. Minutes of the Seventeenth Meeting*, in *International Conference of Air Law*, cit., I, *Minutes*, 240. Del resto nei Paesi come, gli Stati Uniti, in cui la giurisprudenza era pervenuta ad interpretare la corrispondente norma della Convenzione di Varsavia nel senso che

5. *La Corte di giustizia e l'analisi teleologica dell'art. 17.1 della Convenzione di Montreal* – In merito all'analisi teleologica del testo, la Corte di giustizia ha richiamato il principio di equo risarcimento. Questo, applicato al caso di specie, impone di garantire la parità di trattamento tra passeggeri che hanno subito lesioni della stessa gravità, in forza di un medesimo «*accident*», a prescindere dal tipo di lesione riportata. E ciò, in quanto, la lesione psichica può comportare danni di grave entità, del tutto paragonabili a quelli conseguenti ad una lesione meramente fisica ⁽⁶⁰⁾.

Se, quindi, l'art. 17.1 della Convenzione di Montreal dovesse essere interpretato nel senso di precludere la risarcibilità della mera lesione psichica, come quella consistente in un disturbo da stress post traumatico non correlato ad un danno fisico, il richiamato principio risulterebbe violato, giacché sarebbe leso il diritto di ogni persona «alla propria integrità fisica e psichica», riconosciuto dall'art. 3.1 della Carta dei diritti fondamentali dell'UE, oltre che dai principi codificati nelle costituzioni degli Stati membri.

Questa interpretazione particolarmente favorevole al passeggero, nel ragionamento sviluppato dai giudici europei è stata, però, accompagnata dall'introduzione di un necessario contrappeso, nel tentativo di operare un giusto contem-

«*mental injury associated with bodily injury had generally been recoverable in cases coming under the Warsaw Convention*», l'ultima versione dell'art. 16 del progetto di convenzione, cui si è fatto sopra riferimento, non avrebbe rappresentato alcun progresso significativo, in questi termini: *Friends of the Chairman Group. Minutes of the First Meeting*, in *International Conference of Air Law*, cit., I, *Minutes*, 112 (DCW-Min. FCG/1).

⁽⁶⁰⁾ La Corte di giustizia ha già in precedenza chiarito, con riferimento al trasporto stradale, che il danno alla persona è ogni danno «arrecato all'integrità della persona, che include le sofferenze sia fisiche sia psicologiche». In questi termini: C. giust. UE 24 ottobre 2013, causa C-277/12 (punto 38); C. giust. UE 24 ottobre 2013, causa C-22/12 (punto 47); C. giust. UE 23 gennaio 2014, causa C-371/12 (punto 34).

peramento con l'opposto interesse dei vettori aerei ⁽⁶¹⁾ a non vedersi pregiudicati da richieste di risarcimento fraudolente ed eccessivamente onerose, capaci di compromettere o anche di paralizzare la loro attività economica ⁽⁶²⁾.

Si spiega, così, la ragione per la quale Corte ha imposto al passeggero di dimostrare, attraverso una perizia medica ed adeguati documenti giustificativi, di aver subito un danno alla sua integrità psichica non attenuabile, senza un adeguato «trattamento medico» e capace di incidere «sulle sue condizioni generali di salute, tenuto conto, in particolare, dei suoi effetti psicosomatici» ⁽⁶³⁾.

La soluzione raggiunta dalla Corte di giustizia appare, per tale aspetto, del tutto coerente non solo con la definizione di danno biologico presente nel nostro sistema giuridico, che nella sua dimensione minima s'identifica con la lesione dell'integrità psico-fisica della persona, suscettibile di accertamento medico-legale ⁽⁶⁴⁾, ma anche con l'onere di

⁽⁶¹⁾ C. giust. UE 6 maggio 2010, causa C-63/09, cit., (punti 31 e 33); C. giust. UE 22 novembre 2012, causa C-410/11 (punti 29 e 30), in *Dir. trasp.* II/2014, 547 ss., con nota di S. LI VOLSI, *Nel trasporto aereo è risarcibile il danno al bagaglio consegnato a nome di un altro passeggero*; C. giust. UE 19 dicembre 2019, causa C-532/18, cit., (punto 36); C. giust. UE 12 maggio 2021, causa C-70/20, cit., (punto 36).

⁽⁶²⁾ C. giust. UE 6 maggio 2010, causa C-63/09, cit., (punti da 36); C. giust. UE 22 novembre 2012, causa C-410/11, cit., (punti 32), C. giust. UE 19 dicembre 2019, causa C-532/18, cit., (punto 40).

⁽⁶³⁾ C. giust. 20 ottobre 2022, causa C-111/21, cit., (punto 31).

⁽⁶⁴⁾ L'art. 13, comma 1, d.lg. 23 febbraio 2000 n. 38, recante «Disposizioni in materia di assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali, a norma dell'art. 55, comma 1, della legge 17 maggio 1999, n. 144» (in G.U. 1 marzo 2000 n. 50) dispone che «In attesa della definizione di carattere generale di danno biologico e dei criteri per la determinazione del relativo risarcimento, il presente articolo definisce, in via sperimentale, ai fini della tutela dell'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali il danno biologico come la lesione all'integrità psicofisica, suscettibile di valutazione medico legale, della persona». Una definizione più completa si rinviene nell'art. 139, comma 2, c. ass. priv. secondo cui «Ai fini di cui

allegazione e di prova che in questi casi la nostra giurisprudenza impone al danneggiato ⁽⁶⁵⁾.

6. *La decisione della Corte di giustizia nel contesto della giurisprudenza internazionale* – Per meglio comprendere l’innovatività e l’importanza della decisione della Corte europea appare, infine, utile focalizzare l’attenzione su alcuni importanti *leading case* che nella giurisprudenza internazionale, ed in special modo statunitense, hanno cercato di delimitare la portata dell’espressione «*bodily injury*», dapprima sotto il vigore dell’art. 17 della Convenzione di Varsavia-l’Aja e, poi, sotto quello della corrispondente previsione della Convenzione di Montreal.

Al riguardo è opportuno premettere che per evocare la lesione psichica in tali contesti si è fatto ricorso ad espressioni differenti, assunte come sinonime, quali ad esempio «*nervous shock*», «*mental distress*», «*psychic injury*», «*psychological injury*» ed anche «*mental injury*» ⁽⁶⁶⁾, la quale, tuttavia, è stata ritenuta fuorviante in considerazione del fatto

al comma 1 (*id est* per danno biologico per lesioni di lieve entità, n.d.r.), per danno biologico si intende la lesione temporanea o permanente all’integrità psicofisica della persona, suscettibile di valutazione medico legale che esplica un’incidenza negativa sulle attività quotidiane e sugli aspetti dinamico-relazionali della vita del danneggiato, indipendentemente da eventuali ripercussioni sulla sua capacità di produrre reddito. In ogni caso, le lesioni di lieve entità, che non siano suscettibili di accertamento clinico strumentale obiettivo, ovvero visivo, con riferimento alle lesioni, quali le cicatrici, oggettivamente riscontrabili senza l’ausilio di strumentazioni, non possono dar luogo a risarcimento per danno biologico permanente».

⁽⁶⁵⁾ Sul risarcimento del danno biologico più recentemente: Cass. 18 maggio 2022 n. 15924; Cass. 12 maggio 2021 n. 12681; Cass. 10 novembre 2020 n. 25164; Cass. 4 novembre 2020 n. 24473; Cass. 18 maggio 2020 n. 15924; Cass. 31 gennaio 2019 n. 2788; Cass. 28 settembre 2018 n. 23469; Cass. 27 marzo 2018 n. 7513; Cass. 17 gennaio 2018 n. 901.

⁽⁶⁶⁾ J.P. ASIMAKIS, *Still Lagging behind: Diagnosing Judicial Approaches to “Bodily Injury” Claims For Psychiatric Injury under the Montreal Convention of 1999*, in 44(4) *UNSW Law Journal* 2021, 1283.

che l'aggettivo in essa usato, riferendosi alla mente, esprime «*a metaphysical concept associated with the self-consciousness of human beings*» e, quindi, può «*be used in a descriptive but not a substantive sense*» (67).

La giurisprudenza nordamericana, che tanta influenza ha spiegato sull'interpretazione della disposizione, in origine, non sembrava orientata a ritenere che l'espressione controversa potesse precludere la risarcibilità delle lesioni psichiche sofferte dai passeggeri (68), sempre che, queste, avessero superato il livello di un mero turbamento emotivo (69).

Tale posizione si è consolidata in specialmodo negli anni '70 del secolo scorso, in taluni casi giudiziari, alcuni dei quali, legati ad episodi di dirottamento aereo (70), nonostan-

(67) *King v. Bristow Helicopters Ltd. - Morris v. KLM Royal Dutch Airlines*, UKHL [2002] 2 AC 628 (Lord Hobhouse Of Woodborough punto 157), in *Dir. trasp.* 2003, 977 ss., con nota di A. ZAMPONE, *Sulla risarcibilità del danno psichico nel trasporto aereo internazionale di persone*. La citazione sopra riportata va ascritta a Lord Hobhouse of Woodborough (punto 157 della decisione).

(68) Secondo quanto sostenuto da J.P. ASIMAKIS, *Still lagging behind*, cit., 1292, in una parte inedita della decisione resa, nel 1949, nel caso *American Airlines Inc. v. Ulen* [USCA, District of Columbia Circuit 186 F 2d 529 (D.C. Cir. 1949), September 26, 1949], la Corte d'Appello degli Stati Uniti avrebbe riconosciuto la risarcibilità del danno psichico subito da una passeggera «*under article 17 for the "mental and nervous shock" she suffered, and for injuries "to her mental and nervous system"*».

(69) *Kathy Weaver v. Delta Airlines, Inc.*, U.S.D.C. (for the District of Montana), 56 F. Suppl. 2d 1190 (1999), June 30, 1999. In tale decisione fu, infatti, affermato che «*Fright alone is not compensable, but brain injury from fright is*» (punto 1192).

(70) In *Herman v. Trans World Airlines*, 69 Misc, 2d 642 (N.Y. Sup. Ct. 1972) 330 N.Y.S. 2d 829, February 29, 1972, i giudici escludono che l'*injury* dovesse essere identificata esclusivamente con la lesione fisica, in quanto nel contesto dell'art. 17 della Convenzione di Varsavia, il termine «*lésion*» doveva essere considerato come sinonimo di ogni altro «*damage, prejudice wrong or hurt*» (punto 645). In *Greta Husserl v. Swiss Air Transport Company, Ltd.*, U.S.D.C. for the Southern District

te la presenza di decisioni di segno contrario, come quella espressa nel caso *Rosman* ⁽⁷¹⁾.

of New York, 388 F. Suppl. 1238 (S.D.N.Y. 1975), February 10, 1975 (cosiddetta «*Husserl II*»), il giudice Tyler, dopo aver affermato che «*there is absolutely no indication in either language of the Convention or its legislative history that the drafter intended to preclude all liability for some types of injury*», sostenne che l'espressione «*bodily injury*» dovesse ricevere un'interpretazione conforme all'evoluzione scientifica, registrata «*in the fields of physiology and psychology*», essendo ormai «*evident that the mind is part of the body*», e che è «*commonly recognized that mental reactions and functions are merely more subtle and less well understood physiological phenomena than the physiological phenomena associated with the functioning of the tissues and organs and with physical trauma*» (cfr.: Section II, dell'Opinion). I due casi cui si è fatto ora riferimento sono correlati a due episodi di dirottamento aereo, avvenuti il 6 settembre 1970, a differenza del caso *Palagonia v. Trans World*, 110 Misc. 2d 478 (N.Y. Sup. Ct. 1978) 442 N.Y.S. 2d 670, December 28, 1978. In quest'ultima vicenda giudiziaria, la Corte, interpretando il testo francese della Convenzione del 1929 riconobbe che la traduzione dell'espressione «*lesion corporelle*» con «*bodily injury*» non fosse del tutto appropriata, poiché «*The French civil law distinguished only between injury or damage suffered by a person and damage done to that person's assets or patrimonium. There is no categorical separation between physical and mental damage*» ed, inoltre, che «*In connection with this analysis, this court has considered, and Professor Mankiewicz has testified, that two of the principal drafters of the Warsaw Convention, Dean Ripert of France and Otto Riese of Germany, have written analyses in which they have made it very clear that the concept of lesion corporelle includes psychic damage or mental disturbance*» (p. 482).

⁽⁷¹⁾ *Rosman v. Trans World Airlines, Inc.* 34 N.Y. 2d 385, USCA State of New York, 13 June 1974. In tale vicenda giudiziaria, sorta a seguito di un dirottamento aereo avvenuto il 6 settembre 1970, la Corte d'appello di New York, dopo aver sostenuto che «*The inclusion of the term "bodily" to modify "injury" cannot be ignored, and in its ordinary usage, the term "bodily" suggests opposition to "mental"*» (punto 397) ed affermato che «*Only by abandoning the ordinary and natural meaning of the language of article 17, could we arrive at a reading of the terms "wounding" or "bodily injury" which might comprehend purely mental suffering without physical manifestations*» (punto 397), concluse che il vettore aereo era «*liable for plaintiff's palpable, objective bodily injuries, including those caused by the psychic trauma of the hijacking, and for the*

Questo orientamento estensivo è, però, radicalmente mutato nel 1991, a seguito della decisione resa dalla Corte Suprema degli Stati Uniti, nel caso *Floyd* ⁽⁷²⁾. In tale vicenda un passeggero aveva avanzato una richiesta di risarcimento nei confronti del vettore aereo per i danni subiti in conseguenza di «*mental distress*», non accompagnato da lesioni fisiche ⁽⁷³⁾.

La Corte, dopo aver esaminato il testo in lingua francese

damages flowing from those bodily injuries, but not for a trauma as such or for the nonbodily or behavioral manifestations of the trauma» (punto 400). Cfr., altresì: *Burnett v. Trans World Airlines, Inc.*, 368 F. Supp. 1152 (D.N.M. 1973) USDC for the District of New Mexico, December 13, 1973 nella quale la Corte pervenne ad escludere la risarcibilità dei danni «*for mental anguish alone*» in base all'art. 17 della Convenzione di Varsavia. A differenza del caso *Rosman*, però, in questa sentenza, fu analizzato il significato dell'espressione «*lésion corporelle*» in lingua francese. La Corte, a tale riguardo, rilevò come in tale idioma esistesse una netta distinzione tra «*bodily injury (lésion corporelle) and mental injury (lésion mentale)*», concretizzandosi, la prima, in «*an infringement of physical integrity (l'atteinte à l'intégrité physique)*» e, la seconda, in una «*mental wrong or injury*». Conseguentemente, essa riconobbe che le due espressioni si escludevano a vicenda e che una corretta ricostruzione del perimetro della «*bodily injury*» avrebbe dovuto indurre il giudice «*to attribute to "lésion corporelle" its normal import only, excluding mental injury*» (punto 1156).

⁽⁷²⁾ *Eastern Airlines, Inc. v. Floyd*, 499 U.S. 530 (1991), USSC April 17, 1991. In dottrina: E. NABOUSH, *The meaning of Bodily Injury in Air Passenger Litigation*, in *Annals Air & Space Law* (39), 2014, 47 ss.

⁽⁷³⁾ Il 5 maggio 1983 durante il volo 855 operato dall'Eastern Airlines in partenza da Miami e diretto a Nassau (Bahamas) uno dei tre motori del mezzo subì un guasto, ragione per la quale l'aeromobile si diresse verso l'aeroporto di partenza. Durante tale percorso anche gli altri due motori del mezzo subirono dei guasti. Conseguentemente l'equipaggio informò i passeggeri che l'aereo avrebbe tentato un ammaraggio, che fortunatamente non ebbe luogo in quanto fu ripristinato il funzionamento del motore che per primo aveva subito l'avaria e l'aereo riuscì ad atterrare all'aeroporto internazionale di Miami. La signora Floyd, come altri passeggeri dello stesso volo, decise di agire in giudizio contro il vettore aereo per ottenere il risarcimento dei danni subiti, adducendo di aver subito solo «*mental distress*», senza allegare di aver subito alcuna specifica lesione fisica.

del trattato e la storia dei negoziati che portarono alla sua adozione, rilevò come in molti Paesi negli anni in cui fu adottato il testo uniforme non era ammessa la risarcibilità dei danni psichici, deducendo, così, che «*the drafters most likely would have felt compelled to make an unequivocal reference to purely mental injury if they had specifically intended to allow such recovery*».

Per questa ragione, essa, riformando la decisione d'appello ⁽⁷⁴⁾, sostenne che «*an air carrier cannot be held liable under Article 17 when an accident has not caused a passenger to suffer death, physical injury, or physical manifestation of injury*». La Corte rinunciò, però, ad assumere una specifica posizione in ordine alla risarcibilità del danno per lesioni psichiche in presenza di lesioni fisiche ⁽⁷⁵⁾, pur riconoscendo che l'art. 17 della Convenzione di Varsavia «*renders air carriers liable for "damage sustained in the event of" ("dommage survenu en cas de") such injuries*» ⁽⁷⁶⁾.

Il principio espresso in tale pronuncia, non esente da rilievi critici ⁽⁷⁷⁾, fu riaffermato in alcune decisioni successi-

⁽⁷⁴⁾ *Floyd v. Eastern Airlines Inc.*, 872 F 2d 1462 (11th Cir. 1989), USCA, Eleventh Circuit, May 5, 1989. Secondo quanto affermato in tale decisione «*After careful consideration of the French legal meaning of the treaty terms, the concurrent and subsequent legislative history and conduct of the parties, the case law and the policies underlying the Warsaw Convention, we are persuaded that Article 17 provides recovery for purely mental injuries unaccompanied by physical trauma*».

⁽⁷⁵⁾ E ciò, in quanto «*That issue is not presented here, because respondents do not allege physical injury or physical manifestation of injury*». In questi termini: *Eastern Airlines, Inc. v. Floyd*, cit.

⁽⁷⁶⁾ *Eastern Airlines, Inc. v. Floyd*, cit.

⁽⁷⁷⁾ Secondo D. M. EASTON, *Recovery for Purely Emotional Distress under the Warsaw Convention: Narrow Construction of Lésion Corporelle In Eastern Airlines, Inc. v. Floyd*, in *Wisconsin Law Review* 1993, 587 «*Although facially the Court seems to have attempted to preserve the original intent of the Warsaw framers with respect to limitation of liability and uniformity, the Court has achieved this with respect to neither. The limited nature of the Floyd decision retains the potential liability of*

ve ⁽⁷⁸⁾, mentre in altre, rese soprattutto dalle corti federali,

*international air carriers for the claims of some injured passengers, but not others. By excluding purely emotional damages from the Warsaw Convention scheme, the Court left open a state law channel through which international air carriers could still be exposed to the claims of passengers with purely mental injuries. To create actual uniformity, the Supreme Court should grant certiorari on the issue of whether the Warsaw Convention provides the exclusive right to recovery and thus completely preempts state law causes of action in accidents involving international air transportation. Further, a revision of the liability provisions of the Convention is necessary to adequately compensate injured international air passengers and protect them from tortious conduct». Cfr., altresì: D. YORAN, *Recovery of Emotional Distress Damages Under Article 17 of the Warsaw Convention: The American versus the Israeli Approach*, in *Brooklyn Journal of International Law* 1992, (3)18, 811 ss.; M. CHESTER, *The Aftermath of the Airplane Accident: Recovery of Damages for Psychological Injuries Accompanied by Physical Injuries under the Warsaw Convention*, in *Marquette Law Review* 2000, (1)84, 235 ss.; J. B. ALLDREDGE, *Continuing Questions in Aviation Liability Law: Should Article 17 of the Warsaw Convention be Construed to Encompass Physical Manifestations of Emotional and mental Distress?*, in *Journal of Air Law and Commerce* 2002, (4)67, 1357 ss.*

⁽⁷⁸⁾ *El Al Israel, Ltd. v. Tsui Yaun Tseng*, 525 U.S. 155 (1999), USSC for the second Circuit, January 12, 1999. Nel caso di specie la signora Tseng prima di imbarcarsi su un volo della compagnia aerea El Al Israel Airlines il 22 maggio 1993 diretto a Tel Aviv subì un'invasione perquisizione personale all'aeroporto J.F. Kennedy di New York ed avanzò una richiesta risarcitoria nei confronti del vettore per le sole lesioni psichiche riportata in seguito a tale evento, nonché per aggressione e falsa detenzione, senza allegare di aver subito lesioni fisiche. Nella decisione fu affermato che la Convenzione di Varsavia «precludes a passenger from maintaining an action for personal injury damages under local law when her claims does not satisfy the conditions for liability under the Convention» ragione per la quale la richiesta della passeggera non fu accolta. Conforme sul punto: *Lee v. American Airlines Inc.*, 355 F 3d 386 (5th Cir. 2004), USCA, Fifth Circuit, January 14, 2004. In tale vicenda la passeggera Darren Lee prese parte ad una *class action* nei confronti del vettore aereo per ottenere il risarcimento del danno a seguito del ritardo di un volo da New York a Londra, poi, cancellato, nonché per i disagi patiti, le spese sostenute ed i danni da vacanza rovinata. La Corte distrettuale interpretò tali richieste come richieste

si riconobbe la risarcibilità delle lesioni psichiche, laddove queste avessero prodotto delle manifestazioni esterne ⁽⁷⁹⁾.

di danni per lesioni mentali ritenendole non risarcibili alla luce della Convenzione di Varsavia, soluzione accolta, richiamando Floyd, anche dalla Corte d'appello degli Stati Uniti che riconobbe come «*Mental injury damages are not recoverable under the Warsaw Convention*».

⁽⁷⁹⁾ Come si evince, tra le altre, dalla decisione *Daniel v. Virgin Atlantic Airways Ltd.*, 59 F. Supp. 2d 986 (N.D. Cal. 1998), USDC for the Northern District of California, February 23, 1998. Nel caso di specie, i passeggeri che il 29 settembre 1996, viaggiavano in classe economica sul volo 19 operato dalla Virgin Atlantic da Londra a San Francisco, arrivarono a destinazione con circa venticinque ore di ritardo, dopo essere stati dirottati, per un guasto tecnico, all'aeroporto di Vancouver. Gli attori sostennero che a causa di tale evento iniziarono a soffrire di ansia, esaurimento, frustrazione, umiliazione, disagi, angoscia mentale e disagio fisico, e chiesero, pertanto, il risarcimento dei danni. Il vettore sostenne che poiché gli attori avrebbero subito solo danni per «*emotional distress*» questi non sarebbero stati risarcibili in base alla Convenzione di Varsavia. La Corte distrettuale affermò che, alla luce della decisione resa nel caso Floyd, i danni «*for purely emotional injuries caused by delayed arrival*» non sarebbero stati risarcibili, ma riconobbe che tra tutti i disagi patiti dagli attori «*exhaustion*» e «*physical discomfort*», sarebbero potuti rientrare nel concetto di «*bodily injury*». *Chendrimada v. Air-India*, 802 F. Supp. 1089 (S.D.N.Y. 1992) USDC for the Southern District of New York, October 5, 1992. In tale caso il 23 dicembre 1988, i signori i Poovaiah e Lina Chendrimada sarebbero dovuti partire da New York alla volta di Bombai, con scalo intermedio a Delhi. Il volo fu, però, cancellato e riprogrammato per le ore venti il giorno successivo. I coniugi arrivarono a Delhi il 25 dicembre, ma per la forte nebbia l'aereo, non riuscì a decollare per Bombay, se non dopo circa undici ore e mezza. In tale periodo i passeggeri furono invitati a non lasciare l'aeromobile ove restarono senza cibo. Essi decisero, allora, di agire contro il vettore aereo allegando di aver subito danni da «*emotional distress*» ed, inoltre, che la loro permanenza a bordo senza cibo per tante ore aveva loro causato dei danni fisici. La Corte affermò che «*As discussed above, the Supreme Court held in the Floyd case that a passenger cannot recover for purely emotional or mental injuries absent physical injury or manifestation of physical injury. Therefore, to survive Floyd, plaintiffs must allege a physical injury or a manifestation of physical injury. The Court finds that plaintiffs' allegations satisfy this requirement. It should be understood that the Court is not ruling that as*

Il caso Floyd ha influito anche sulla giurisprudenza di altri Paesi anglofoni, che si sono, tuttavia, dimostrati più inclini a riconoscere la risarcibilità delle lesioni psichiche, in presenza di un adeguato supporto probatorio, capace di evidenziarne la dimensione organica ed attrarle, così, nell'alveo delle lesioni meramente corporali, risarcibili ⁽⁸⁰⁾.

a matter of law being held on an airplane for over eleven hours without food is a physical injury in and of itself. If a passenger in the same position as plaintiffs had not exhibited any physical manifestation of injury as a result of being held without food, but only alleged emotional injury, no action would lie. Of course, plaintiffs must still prove their alleged physical injuries at trial to recover, but plaintiffs have demonstrated that there is a genuine issue of material fact in dispute which cannot be resolved on a motion for summary judgment. In reaching this conclusion we of course have determined that the "manifestation of physical injury" which is a prerequisite to an action under Floyd need not result from a suddenly inflicted trauma, but may, as is alleged here, result from other causes for which the carrier is responsible». Per una panoramica delle decisioni post Floyd: J.F. EASTON-J. E. TROCK-K.A. RADFORD, *Post Traumatic "Lésion Corporelle": A Continuum of Bodily Injury under the Warsaw Convention*, in *Journal of Air Law and Commerce* (68) 2003, 665 ss.; M.J. HOLLAND, *The Puzzle of Defining "Bodily Injury" under the Warsaw Convention*, in *Defence Counsel Journal* 2003, 425 ss.

⁽⁸⁰⁾ Nella giurisprudenza australiana: *American Airlines v Georgeopoulos* (1996) NSWCA 13, September 26, 1996, nella quale la Corte d'appello del New South Wales osservò che la natura del «*nervous shock*» addotto dai passeggeri era questione che avrebbe dovuto essere risolta dall'esito di una perizia medica la quale avrebbe dovuto appurare se esso avesse, o meno, comportato una lesione al tessuto del corpo. In *American Airlines v Georgeopoulos* (1998) NSWCA 273 (August 5, 1998), tuttavia, la Corte rilevò che i passeggeri erano stati interessati da un lieve disturbo da stress post traumatico, che, però, non aveva comportato alcuna alterazione del tessuto del corpo dei passeggeri, né compromesso le funzionalità organiche e neurochimiche degli stessi. In *Kotsambasis v. Singapore Airlines Ltd.* (1997) 42 NSWLR 110, un passeggero che si trovava su un volo da Atene a Sydney, agì contro il vettore sostenendo di aver subito lesioni psicologiche, in quanto, subito dopo il decollo, uno dei motori dell'aeromobile aveva preso fuoco anche se il mezzo era riuscito, comunque, ad atterrare in sicurezza all'aeroporto di partenza dopo aver disperso il carburante. La

Nel 2002, per esempio, la Camera dei Lord nel caso *King* ⁽⁸¹⁾, negò il risarcimento del danno causato da un disturbo da stress post traumatico subito dal passeggero di un elicottero a seguito dello schianto del mezzo su una piattaforma petrolifera del Mare del nord subito dopo il decollo, a causa di un guasto. Essa, tuttavia, riconobbe la risarcibilità dell'ulcera peptica scatenata dal *PTSD*, in quanto «*physical manifestation of injury*», causata dall'«*accident*» ⁽⁸²⁾, in linea

Corte d'appello del New South Wales escluse la risarcibilità delle mere lesioni psichiche conformandosi alla decisione resa nel caso *Floyd*. In dottrina, sul punto: J.P. ASIMAKIS, *Still Lagging Behind*, cit., 1298 s. Nella giurisprudenza israeliana: *Daddon v. Air France* (1984) 1 S. & B. Av. R. VII/141. In tale vicenda la Suprema Corte israeliana ritenne, invece, che rientrassero sotto l'egida dell'art. 17 della Convenzione di Varsavia le lesioni psichiche subite dai passeggeri a causa dell'attentato terroristico del giugno 1976 che si concluse con il raid di Entebbe. In dottrina, sul punto: J GOH, *The meaning of "Bodily Injury" in International carriage by Air*, in *International Travel Law Journal* 2002, 141.

⁽⁸¹⁾ *King v. Bristow Helicopters Ltd.*, cit. In dottrina: J GOH, *The meaning of "Bodily Injury" in International carriage by Air*, cit., 139 ss.; E. NABOUSH, *The meaning of Bodily Injury in Air Passenger Litigation*, cit., 51 ss.

⁽⁸²⁾ In tale decisione, Lord Steyn, dopo aver sostenuto che «*somebody who suffered no physical injuries but suffered mental injury or illness has no claim under article 17*» riconobbe, tuttavia, che «*there is non reason in principle to exclude from consideration pain and suffering caused by physical injury*» giacché l'art. 17 può spingersi a «*cover mental injury caused by a physical injury*», e rilevò, inoltre, che «*if a relevant accident causes mental injury or illness which in turn causes adverse physical symptoms, such as a strokes, miscarriages or peptic ulcers, the threshold requirement of bodily injury under the Convention is also satisfied*». Lord Hope of Craighead rilevò, invece, come non vi fosse ragione per pensare che le parti contraenti intendessero non tener conto degli sviluppi della scienza medica «*in determing the question whether a passenger has sustained a bodily injury*»; pertanto, a suo avviso non vi erano difficoltà a riconoscere che «*if the brain could be shown to have been injured and the other conditions for compensation under article 17 are satisfied, it would not be right to refuse compensation under the article on the ground only that in 1929 an injury of that kind would not have been capable of*

con quanto sancito in Floyd.

La stessa Corte, nel caso *Morris* ⁽⁸³⁾, esclude la risarcibilità del danno psichico riportato da una minorenne in seguito delle molestie sessuali subite a bordo dell'aeromobile, poste in essere, ai suoi danni, da un altro passeggero. E ciò in quanto, questa non aveva allegato di aver sostenuto danni fisici, né tantomeno provato che la sua condizione psichica dipendeva da un'alterazione fisiologica del cervello.

Queste decisioni, rispetto al *leading case* statunitense del '91, non sembrano, invero, recepire la netta contrapposizione lesioni fisiche/lesioni psichiche accolta nel caso *Floyd*, come si evince, ad esempio, dalla posizione espressa da

being demonstrated. Whether or not there is such an injury will always depend on the evidence». Anche Lord Hobhouse of Woodborough ritenne di fondamentale importanza che «a specific claim of injury consequent upon the accident» dovesse essere supportata «by convincing expert evidence», cosicché «Given an injury to the brain which was caused by the accident and which in its turn causes a mental disorder, the only way in which compensation for mental disorder can be excluded is by introducing an arbitrary limit upon the consequences of the physical injury – the brain injury – which can be taken into account. If of course there has been no injury to brain, there will have been on these hypotheses no bodily injury and therefore no right to claim».

⁽⁸³⁾ *Morris v. KLM Royal Dutch Airlines*, cit.

Lord Nicholls⁽⁸⁴⁾, Lord Hope⁽⁸⁵⁾ e Lord Hobhouse⁽⁸⁶⁾ nella decisione dell'*House of Lords* del 2002, cui si è fatto sopra riferimento.

Negli Stati Uniti dopo la sentenza del 1991, la giurisprudenza ha avuto modo di soffermarsi direttamente anche sulla risarcibilità dei disturbi da stress post traumatico. In siffatto ambito materiale, alcune decisioni hanno negato la risarcibilità di tali danni, pur riconoscendo che i PTSD possono comportare alterazioni del sistema cerebrale⁽⁸⁷⁾.

⁽⁸⁴⁾ Lord Nicholls of Birkenhead dopo aver affermato che «*The expression "bodily injury", or "lésion corporelle", in article 17 means, simply, injury to the passenger's body*» e rilevato che «*I see no occasion for limiting article 17 to bodily injuries which are "palpable and conspicuous"*», ha riconosciuto che «*The brain is part of the body. Injury to a passenger's brain is an injury to a passenger's body just as much as an injury to any other part of his body. Whether injury to a part of a person's body has occurred is, today as much as in 1929, essentially a question of medical evidence*».

⁽⁸⁵⁾ Lord Hope of Craighead dopo aver rilevato che per definire cosa sia una «*bodily injury*», l'approccio più corretto è «*to make use of the best current medical and scientific knowledge that is available*», affermò che «*It would be wrong to regard article 17 as limited by the state of medical and scientific knowledge that was current in the 1920s. There is no reason to think that the contracting parties intended that no account should be taken of developments in medical science in determining the question whether a passenger has sustained a bodily injury*», cosicché «*if the brain could be shown to have been injured and the other conditions for compensation under article 17 are satisfied, it would not be right to refuse compensation under the article on the ground only that in 1929 an injury of that kind would not have been capable of being demonstrated*».

⁽⁸⁶⁾ Lord Hobhouse of Woodborough dopo aver definito la «*bodily injury*» come «*a change in some part or parts of the body of the passenger which is sufficiently serious to be described as an injury*» ha riconosciuto che «*A psychiatric illness may often be evidence of a bodily injury or the description of a condition which includes bodily injury. But the passenger must be prepared to prove this, not just prove a psychiatric illness without evidence of its significance for the existence of a bodily injury*».

⁽⁸⁷⁾ *In re Air Crash at Little Rock Arkansas*, 291 F.3d 503 (8th Cir. 2002), USCA Eighth Circuit, May 29, 2002. Il 1° giugno 1999, un

Nel 1999, nel caso *Weaver*, si è imposto un differente orientamento, in forza del quale è stata riconosciuta la natura fisica di tali disturbi, e, quindi, la risarcibilità dei danni ad essi correlati ⁽⁸⁸⁾. La Corte distrettuale, partendo dalla

aeromobile dell'American Airlines si schiantò sulla pista dell'aeroporto di Little Rock (Arkansas). La passeggera Anna Lloyd, che sopravvisse al disastro aereo, agì contro il vettore, perché oltre ad aver subito danni fisici le erano stati diagnosticati un *DPST* e una depressione maggiore. La Corte d'appello, partendo dall'osservazione che «*under the Floyd interpretation of the Warsaw Convention, we must draw a line between mental injuries flowing from physical injuries suffered in the crash and mental injuries directly caused by the accident*», sostenne che «*emotional damages are recoverable under Convention to the extent that they are caused by physical injured suffered in the accident. On the other hand, physical manifestation of mental injuries such as weight loss, sleeplessness, or physical changes in the brain resulting from chronic PTSD are not compensable under the treaty*». *Bobian et al. v. Csa Czech Airlines*, 232 F. Supp. 2d 319 (2002), U.S. District Court, D. New Jersey, October 30, 2002. In tale vicenda, l'attore citò in giudizio la compagnia aerea per ottenere il risarcimento dei danni per le gravi lesioni emotive sofferte in seguito alle forti turbolenze associate ad passaggio di un uragano, alle quali era stato soggetto durante il volo 52 della CSA, il 16 settembre 1999. Nonostante egli avesse dimostrato che il PTSD si era tradotto in lesioni fisiche e danni alle cellule cerebrali, la Corte affermò che «*PTSD is not a compensable injury under the Warsaw Convention, and no expert recharacterization of emotional injury or correlation of it with physical manifestations will permit recovery for such injury under the Convention*». *Doe v. United Air Lines Inc.*, 160 Cal. App. 4th 1500 (Cal. Ct. App. 2008), USCA of California, Second District, March 20, 2008. In questa vicenda, una passeggera agì contro il vettore per aver subito da atti di molestia sessuale durante un volo da parte di un altro viaggiatore. In seguito a tale accadimento l'attrice aveva riportato un *PTSD* e nonostante una psicologa clinica avesse testimoniato che «*PTSD has a physical basis which includes alteration in brain chemistry, physiology and the neurologic [al] system*», la Corte sostenne che «*alterations in an individual's body and behavior intrinsically or characteristically associated with mental distress do not constitute bodily injury under the Warsaw Convention. This rule encompasses alterations or changes in an individual's brain and nervous system characteristically tied to PTSD*».

⁽⁸⁸⁾ *Kathy Weaver v. Delta Airlines, Inc.* 56 F. Supp. 2d 1190 (D. Mont.

considerazione che «*The central issue in this case is whether Weaver suffered a bodily injury, therefore allowing recovery under the Warsaw Convention*» ha fornito un nuovo iter logico per riconoscere la risarcibilità di tale tipologia di danno ⁽⁸⁹⁾.

Secondo i giudici l'attrice avrebbe fornito la prova della base fisica del PTSD e, quindi, di aver subito una lesione fisica ⁽⁹⁰⁾, risarcibile ai sensi dell'art. 17 della Convenzione di Varsavia. Secondo quanto si legge nella motivazione, il caso era «*distinguishable from previous cases, because her claim is presented as a physical injury and she relies on recent scientific research explaining that post-traumatic stress disorder evidences actual trauma to brain cell structures*».

La Corte, pertanto, pur nella consapevolezza che la Convenzione, secondo, i principi enunciati in *Floyd*, avrebbe precluso la risarcibilità delle mere lesioni psichiche, riconobbe, ciononostante, che il caso di specie aveva «*the potential of allowing for more valid actions under the Warsaw Convention, with the increase attributable only to the increa-*

1999), U SDC for the District of Montana, Billings Division, June 30, 1999. Nel caso di specie la signora Weaver agì contro il vettore per ottenere il risarcimento del danno conseguente alle lesioni psichiche riportate in seguito di un atterraggio di emergenza avvenuto il 7 novembre 1996 a Dayton (Ohio). Ad essa, infatti, dopo tale drammatico accadimento fu diagnosticato e curato un disturbo da stress post-traumatico. La Weaver sostenne che tale patologia era da riconnettere ai cambiamenti fisici del suo cervello provocati dallo stress estremo provocato dall'atterraggio di emergenza ed allegò a sostegno di tale assunto diversi articoli di riviste scientifiche e relazioni di esperti.

⁽⁸⁹⁾ Secondo A. FIELD, *Air Travel, Accidents and Injuries: Why the New Montreal Convention is Already Outdated*, in *Dalhousie Law Journal* 28(1) 2005, 69 ss., il caso Weaver «*suggested another approach by which damages arising from mental injuries could be recovered*» (p. 82).

⁽⁹⁰⁾ E più precisamente che l'impatto degli eventi verificatisi durante il volo sulla passeggera era stato estremo ed aveva «*included biochemical reactions which had physical impacts upon her brain and neurologic system*».

sed sophistication of medial science».

Pertanto, i giudici ritennero che la pretesa fosse fondata «*on a definite diagnosis of a disorder that arises from a physical injury that is medically verifiable*», integrando a tutti gli effetti una «*bodily injury*», ai sensi della Convenzione di Varsavia, che permette il risarcimento «*for this particular kind of bodily injury, i.e. a brain injury (even with slight physical effect)*».

Questa soluzione interpretativa, particolarmente apprezzata anche nella giurisprudenza del Regno Unito ⁽⁹¹⁾, è stata ribadita nel caso *Turturro* ⁽⁹²⁾.

In esso, la Corte distrettuale pur non riconoscendo la sussistenza del disturbo da stress post traumatico, per non aver la passeggera fornito un'adeguata prova, ha, ciononostante, riconosciuto che la «*New technology has allowed doctors to perceive that extreme stress, such as a near-death experience or being taken hostage, can actually change brain cell structure and cause a specific area of the brain to atrophy*» e che sebbene «*not every PTSD patient will display the same*

⁽⁹¹⁾ Sulla soluzione adottata nel caso *Weaver*, cfr.: Lord Hobhouse of Woodborough in *Morris v. KLM Royal Dutch Airlines*, cit., il quale osservò che «*It is hard to see any basis for disagreeing with the conclusion that, if the passenger can prove that his or her brain was damaged as a result of the accident, the passenger has suffered a bodily injury*».

⁽⁹²⁾ *Joan Turturro v. Continental Airlines*, 128 F Suppl. 2d 170 (S.D.N.Y. 2001) USDC for the Southern District of New York, January 16, 2001. Nel caso di specie il 26 gennaio 2000 la signora Turturro fu derubata del suo portafoglio nell'aeroporto internazionale di Newark. Dopo che si era imbarcata sul volo diretto in Costa Rica si rese conto del furto e, altresì, che era rimasta senza ansiolitico che custodiva nel portafoglio sottrattole. Chiese, allora, agli assistenti di volo di essere sbarcata, ma tale sua richiesta non poté essere esaudita. Ella allora colta da un attacco di panico chiamò il 911 che contattò il pilota e lo fece tornare al gate. In tale frangente l'assistente di volo annunciò all'altoparlante che un passeggero ribelle voleva scendere dall'aereo e per questo la signora fu derisa da altri viaggiatori. La Turturro decise allora di agire contro il vettore dichiarando che le era stato diagnosticato un *PTSD*, di cui però non riuscì a fornire la prova.

biological abnormalities, objective evidence exists in some cases that brain damage has ensued». Conseguentemente se in seguito ad un PTSD «*the brain's physical architecture can transform*» si potrà configurare la ricorrenza di una «*bodily injury*», così come prescritto dal testo uniforme del 1929.

La risarcibilità dei disturbi da stress post traumatico, dopo l'entrata in vigore della Convenzione di Montreal è stata oggetto di particolare attenzione da parte della giurisprudenza australiana, che nella vicenda *Casey* ⁽⁹³⁾, come anticipato, ha adottato una soluzione apparentemente difforme rispetto a quella cui è pervenuta la Corte di giustizia dell'Unione europea.

Nel caso di specie un'infermiera dipendente della *Care Flight* che si trovava a bordo di un piccolo aeromobile insieme ad un medico per evacuare un paziente ed il suo coniuge, da Samoa e a Melbourne, riportò significativi danni fisici ed iniziò a soffrire anche di un disturbo da stress post traumatico, perché l'aereo a causa delle pessime condizioni metereologiche non riuscendo ad atterrare sull'isola di Norfolk, ammarò.

Il giudice di prime cure riconobbe la risarcibilità del PTSD facendo leva sul disposto dell'art. 17.1 della Convenzione di Montreal, ritenendo che la signora avesse subito un «*organic damage to her brain and other parts of her body on which its normal functioning depends*» ⁽⁹⁴⁾.

Tale decisione fu però, annullata, in appello ⁽⁹⁵⁾. In tale sede si riconobbe che se, in linea di principio, l'espressione «*bodily injury connotes damage to a person's body*», essa può, ciononostante, estendersi a ricomprendere anche il «*damage to a person's brain*», a condizione che sia fornita la prova che «*there has been a physical destruction of a part or parts*

⁽⁹³⁾ Per una rassegna della giurisprudenza che ha continuato ad interpretare la Convenzione di Montreal sulla base della Convenzione di Varsavia: J.P. ASIMAKIS, *Still lagging behind*, cit., 1302, nt. 264.

⁽⁹⁴⁾ *Casey v. Pel-Air Aviation Pty Ltd.*, cit., *supra*, nota 11.

⁽⁹⁵⁾ *Pel-Air Aviation Pty Ltd. v. Casey*, cit., *supra*, nota 12.

of the brain».

Nel caso di specie, secondo la Corte, tale prova non era stata fornita. Non era stato, infatti, dimostrato che il disturbo da stress post traumatico diagnosticato all'infermiera era derivato «*from actual physical damage to her brain*», che solo avrebbe consentito ricondurre il PTSD nell'ambito della «*bodily injury*», non ritenendosi a tal fine sufficiente la dimostrazione che «*the function of his or her brain has changed or even that chemical changes have occurred in it*».

La decisione oltre a circoscrivere dettagliatamente il contenuto della prova gravante sul passeggero danneggiato, sembra anche tornare indietro nel tempo. Essa, infatti, traccia ancora una volta una linea distintiva tra le lesioni fisiche e quelle psichiche, ritenendo queste ultime «*covered only if they are a manifestation of physical injuries, or if they result from physical injuries (including physical injuries to the brain)*»⁽⁹⁶⁾ e, quindi, finisce per attribuire all'aggettivo «*bodily*» una valenza limitativa dell'*injury* come, peraltro, già evidenziato nel 2002 da Lord Hope of Craighead. Questo, infatti, con riferimento all'art. 17 della Convenzione di Varsavia, aveva lucidamente rilevato che «*the adjective "bodily" appears to have been included to restrict or limit the extent of the word "injury"*», cosicché «*not everything that might possibly be described as an injury to the passenger which he sustains on board the aircraft or in the course of embarking or disembarking was intended to be covered by article 17*»⁽⁹⁷⁾.

Alla luce di tale osservazione, la decisione della Corte d'appello australiana sembra aver disatteso il nuovo quadro valoriale che ha ispirato la Convenzione di Montreal e che avrebbe dovuto permettere ai giudici di discostarsi dalla pesante eredità interpretativa connessa al sistema Varsavia in merito alla risarcibilità delle lesioni psichiche subite dal passeggero, ben presente, invece, nel ragionamento svilup-

⁽⁹⁶⁾ *Pel-Air Aviation Pty Ltd. v. Casey*, cit., *supra*, nota 12.

⁽⁹⁷⁾ *King v. Bristow Helicopters Ltd.*, cit.

pato dalla Corte di giustizia, la cui decisione appare, pertanto, ancor più apprezzabile.

DONATELLA BOCCHESI

GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

CONSIGLIO DI STATO, SEZ. VII, 2 MARZO 2023,
N. 2213

Pres. CONTESSA - Est. FRANCONIERO

Aqua società agricola s.r.l. (avv. A. Clarizia) c. *Comune di Lavagna* (avv. L. Cuocolo) e c. *Capitaneria di porto di Santa Margherita Ligure* (Avvocatura dello Stato)

Demanio – Concessioni demaniali marittime – Acquacoltura – Decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228 – Legge 145/2018 – Direttiva 123/2006/CE – Proroga generalizzata ed automatica della durata delle concessioni – Legge 5 agosto 2022, n. 118.

RIASSUNTO DEI FATTI – L'appellante Aqua società agricola s.r.l. era titolare di concessione demaniale marittima rep. n. 4454 del 18 maggio 2004 del Comune di Lavagna, con scadenza originariamente fissata al 31 dicembre 2015, poi prorogata al 31 dicembre 2020. Tale concessione era finalizzata alla realizzazione e mantenimento di un impianto di maricoltura, in uno specchio acqueo situato ad oltre un chilometro dalla costa, nell'area situata tra la foce dell'Entella e punta Manara. L'azienda propone appello contro la sentenza del Tribunale amministrativo regionale per la Liguria, di rigetto del ricorso, integrato da motivi aggiunti, per l'annullamento dei seguenti provvedimenti comunali: diniego di rinnovo automatico della concessione demaniale dello specchio acqueo (nota di prot. n. 10478 del 23 marzo 2021) indirizzo in base al quale per le future concessioni ad uso maricoltura sarebbero state rilasciate sono per impianti a gabbie soffolte (delibera di giunta comunale n. 21 del 26 febbraio 2021); avviso comunale pubblicato il 13 agosto 2021, con cui è stata indetta la procedura comparativa per l'assegnazione della concessione demaniale dello specchio acqueo di 200.000 mq ad uso maricoltura; esclusione dell'offerta presentata dalla ricorrente nella procedura compara-

tiva (nota di prot. n. 941 del 12 gennaio 2022); ordine di sgombero delle aree già affidate in concessione alla medesima ricorrente entro il 31 maggio 2022 (nota di prot. n. 1833 del 21 gennaio 2022). La sentenza appellata ha giudicato infondate tutte le censure formulate dalla società concessionaria, tese a sostenere il rinnovo per legge del proprio titolo, e l'illegittimità della prescrizione formulata dall'amministrazione comunale relativamente alle caratteristiche dell'impianto di maricoltura. Le medesime censure sono riproposte dalla Aqua società agricola con appello, in resistenza del quale si costituivano il Comune di Lavagna e la Capitaneria di porto di Santa Margherita Ligure, radicando la causa qui decisa.

La disciplina di legge sulla durata dei contratti di affitto di fondo rustico, estesa «ai terreni demaniali o soggetti al regime dei beni demaniali di qualsiasi natura (...) che siano oggetto di affitto o di concessione amministrativa» (art. 6, comma 1, del sopra citato decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228), è applicabile ai soli contratti stipulati con coltivatori diretti ai sensi dell'art. 1 della legge 3 maggio 1982, n. 203. Tale qualifica non è estensibile alle società di capitali, tra cui quelle in forma di società a responsabilità limitata, che, per l'assenza dell'elemento personalistico nell'esercizio organizzato dell'attività economica, non sono riconducibili alla figura del piccolo imprenditore ex art. 2083 cod. civ., in cui sono invece inclusi «i coltivatori diretti del fondo. Non è dunque invocabile la durata del contratto di quindici anni, rinnovabile in via tacita per ulteriori quindici anni, ai sensi della medesima legge 3 maggio 1982, n. 203 (1).

Non è applicabile la proroga legale prevista dall'art. 1, comma 682, della legge di stabilità per il 2019 alle concessioni demaniali marittime per acquacoltura, essendo esclusa l'estensione della disposizione ora menzionata – di cui peraltro l'Adunanza plenaria di questo Consiglio di Stato ha accertato il contrasto con il diritto dell'Unione europea sancita, con sentenze del 9 novembre 2021, nn. 17 e 18 – al di fuori del suo ambito di applicazione, riferito alle «concessioni disciplinate dal comma 1 dell'articolo 01 del decreto-legge 5 ottobre 1993,

n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494», e dunque alle concessioni demaniali marittime per le finalità turistico-ricreative elencate dalla disposizione richiamata (2).

La norma di delega di cui alla legge 5 agosto 2022 n.118 fornisce la conferma che la proroga prevista dall'art. 1, comma 682, della legge di stabilità per il 2019, era in origine riferita alle sole concessioni demaniali per finalità turistico-ricreative (3).

MOTIVI DELLA DECISIONE – Con un primo ordine di censure l'appello ripropone la tesi della perdurante vigenza della concessione in favore della società ricorrente, fondata sulla riconducibilità dell'attività di acquacoltura da essa svolta all'attività agricola ai sensi dell'art. 2135 cod. civ., e sulla conseguente applicabilità ai rapporti di concessione di terreni demaniali del termine di durata di quindici anni, tacitamente rinnovabili per un identico periodo, prevista per l'affitto di fondo rustico dal decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228 (Orientamento e modernizzazione del settore agricolo, a norma dell'articolo 7 della legge 5 marzo 2001, n. 57), e dalla legge 3 maggio 1982, n. 203 (Norme sui contratti agrari).

Viene sul punto censurata la sentenza di primo grado, che ha negato l'applicabilità della disciplina speciale sul presupposto che essa è riferita al coltivatore diretto, dei cui requisiti la ricorrente è priva, e che l'appello suppone invece operante anche nei confronti degli imprenditori agricoli non coltivatori diretti.

2. Con un secondo e convergente ordine di rilievi si sostiene che la concessione ad uso maricoltura a favore della società ricorrente avrebbe beneficiato della proroga fino al termine del 2033 prevista dall'art. 1, comma 682, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021), la quale, in quanto non avente finalità turistico-ricreativa, non incorrerebbe nelle previsioni della direttiva “servizi” 2006/123/CE, contraria-

(1-2-3)

V. la nota di C. Pozzi, a pag. 631.

mente a quanto statuito dalla sentenza di primo grado.

A questo riguardo si sottolinea che l'applicazione della proroga alle concessioni demaniali marittime diverse da quelle con finalità turistico ricreative si desume da quella precedentemente disposta in via legislativa, con l'art. 1, comma 18, del decreto-legge 30 dicembre 2009, n. 194 (Proroga di termini previsti da disposizioni legislative; convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2010, n. 25).

3. Per le medesime ragioni l'appello censura la dichiarazione di inammissibilità del ricorso per difetto di interesse, nella parte diretta a sostenere che i profili di contrasto con il diritto europeo ravvisati in relazione alla proroga prevista dal sopra richiamato art. 1, comma 682, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, riferiti alle attività qualificabili come servizi in base alla parimenti menzionata direttiva 2006/123/CE, non sarebbero estensibili alle attività imprenditoriali quale quella esercitata dalla società ricorrente.

4. Sono quindi riproposte le censure nei confronti della prescrizione relativa all'intera sommersione delle gabbie di coltivazione dei prodotti ittici, imposta dal Comune di Lavagna con l'impugnata delibera di giunta comunale del 26 febbraio 2021, n. 21, per l'affidamento della nuova concessione avente ad oggetto il medesimo specchio acqueo, all'esito della procedura comparativa appositamente indetta dall'amministrazione comunale, per contrasto con il piano comunale di utilizzo delle aree demaniali. Viene sul punto ribadito che quest'ultimo avrebbe invece previsto la conservazione dell'impianto di maricoltura senza modifiche.

Quindi, si deduce che la sentenza avrebbe errato nel respingere la censura per genericità, a causa della mancata produzione in giudizio del piano comunale di settore, il cui contenuto era comunque conoscibile in base agli atti di causa e che avrebbe inoltre potuto essere acquisito sulla base dei poteri istruttori ufficiosi.

Del pari sarebbe errata la statuizione della sentenza secondo cui la previsione del piano era relativa alla concessione vigente, impregiudicata ogni modifica per il futuro, laddove il piano costituisce uno «strumento di pianificazione di settore valevole a tempo indeterminato e, quindi, per sua natura non legato alla singola concessione rilevante».

5. Con un ulteriore ordine di censure la medesima prescrizione

viene contestata per le sottostanti ragioni di carattere paesaggistico laddove l'impianto di maricoltura non è nemmeno soggetto ad autorizzazione paesistica, ed inoltre perché i medesimi profili erano stati accertati dalle indagini svolte in sede di procedura di screening finalizzati alla valutazione di impatto ambientale ed erano stati superati sul rilievo che non si trattava di una nuova concessione ma del rinnovo di una già esistente. Nel ritenere comunque necessaria l'autorizzazione paesaggistica in ragione dell'impatto visivo dell'impianto, si deduce che la sentenza non avrebbe considerato che i profili in questione erano stati valutati in sede di screening e che le valutazioni svolte sul punto dall'amministrazione comunale per imporre la contestata prescrizione sarebbero inficiate da «gravi aporie istruttorie e motivazionali», come dimostrato in primo grado. Del pari la sentenza avrebbe errato nel considerare non dimostrata la non fattibilità sul piano tecnico della completa sommersione delle gabbie, a fronte di una puntuale relazione depositata da parte ricorrente.

6. Infine sono riproposte le censure nei confronti dell'ordine di sgombero, perché emesso senza attendere l'esito della procedura comparativa per l'affidamento della nuova concessione.

7. Nessuna delle censure così sintetizzata è fondata.

8. Deve innanzitutto essere confermata la statuizione della sentenza con cui si è esclusa la disciplina di legge sulla durata dei contratti di affitto di fondo rustico, che come da questa evidenziato è stata estesa «ai terreni demaniali o soggetti al regime dei beni demaniali di qualsiasi natura (...) che siano oggetto di affitto o di concessione amministrativa» (art. 6, comma 1, del sopra citato decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228), tuttavia per contratti stipulati con coltivatori diretti ai sensi dell'art. 1 della legge 3 maggio 1982, n. 203.

Come del pari affermato dalla sentenza, con statuizione non censurata, quest'ultima qualifica non è estensibile alle società di capitali, tra cui quelle in forma di società a responsabilità limitata quale la ricorrente, che per l'assenza dell'elemento personalistico nell'esercizio organizzato dell'attività economica non sono riconducibili alla figura del piccolo imprenditore ex art. 2083 cod. civ., in cui sono invece inclusi «i coltivatori diretti del fondo».

Non è dunque invocabile nel caso di specie la durata del contratto di quindici anni, rinnovabile in via tacita per ulteriori quindici anni, ai sensi della medesima legge 3 maggio 1982, n. 203.

9. Del pari non è applicabile la proroga legale delle concessioni demaniali marittime prevista dall'art. 1, comma 682, della legge di stabilità per il 2019, sopra richiamato.

Anche sul punto deve essere confermata la sentenza di primo grado, che ha escluso l'estensione della disposizione ora menzionata – di cui peraltro l'Adunanza plenaria di questo Consiglio di Stato ha accertato il contrasto con il diritto dell'Unione europea sancita, con sentenze del 9 novembre 2021, nn. 17 e 18 – al di fuori del suo ambito di applicazione, riferito alle «concessioni disciplinate dal comma 1 dell'articolo 01 del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494», e dunque alle concessioni demaniali marittime per le finalità turistico-ricreative elencate dalla disposizione richiamata.

10. Come deduce l'amministrazione resistente, l'opposta tesi sostenuta con l'appello trova smentita nella successiva normativa emergenziale intervenuta «per le necessità di rilancio del settore turistico», in relazione alle quali, nel mantenere fermo quanto previsto «nei riguardi dei concessionari dall'articolo 1, commi 682 e seguenti, della legge 30 dicembre 2018, n. 145», sono stati inibiti i procedimenti di devoluzione delle opere alla scadenza dei rapporti di concessione, ai sensi dell'art. 49 del codice della navigazione (art. 182, comma 2, del decreto-legge 9 maggio 2020, n. 34, recante Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19; convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77). 11. La sopravvenuta abrogazione della disposizione da ultimo richiamata, ad opera della legge 5 agosto 2022, n. 118 (Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021), non incide sulla ricostruzione dell'ambito di applicazione della normativa proroga.

Pertanto, diversamente da quanto sostiene la società ricorrente nei propri scritti conclusionali, essa non è in grado di offrire argomenti a sostegno della sua estensione alle concessioni demaniali per acquacoltura, come quello a contrario desunto dalla delega contenuta nell'art. 4 della legge per il riordino della disciplina «in materia di concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali per finalità turistico-ricreative e sportive». In ragione del rapporto di continuità normativa con la disposizione abrogata dalla medesima legge per la concorrenza per il 2021, ovvero l'art.

182, comma 2, del decreto-legge 9 maggio 2020, n. 34, la norma di delega fornisce all'opposto la conferma che la proroga prevista dall'art. 1, comma 682, della legge di stabilità per il 2019, era in origine riferita alle sole concessioni demaniali per finalità turistico-ricreative.

12. Accertata quindi l'intervenuta scadenza della concessione ad uso maricoltura a suo tempo rilasciata in favore della società ricorrente, e dunque la legittimità della procedura comparativa conseguentemente indetta dal Comune di Lavagna per la nuova concessione, sono inoltre da respingere le censure concernenti la prescrizione relativa all'intera sommersione delle gabbie destinate alla coltivazione dei prodotti ittici.

Non è innanzitutto ravvisabile al riguardo alcun contrasto con il piano comunale di utilizzo delle aree demaniali, il cui art. 40 - come riportato nell'appello - esclude «modifiche per la concessione esistente», ovvero quella affidata con atto di rep. n. 4454 del 18 maggio 2004 del Comune di Lavagna a favore dell'odierna appellante Aqua società agricola.

Ne deriva che queste devono ritenersi non escluse per le future concessioni dello stesso specchio acqueo.

13. Sono inoltre inconferenti le censure incentrate sulla non assoggettabilità dell'impianto di acquacoltura all'autorizzazione paesaggistica. Come statuito dalla sentenza di primo grado, la prescrizione contestata va infatti riferita al potere di carattere ampiamente discrezionale dell'autorità amministrativa concedente di conformare l'uso del bene demaniale affidato in concessione, e che nel caso di specie si giustifica sulla base dell'incontestato impatto visivo delle gabbie, che seppure affioranti per la sola parte terminale di esse, sono comunque visibili dalle alture prospicienti il litorale, come emergente dalla documentazione fotografica contenuta nella relazione paesaggistica integrativa predisposta dalla società ricorrente su richiesta della competente Soprintendenza.

Le risultanze della documentazione confermano la legittimità della prescrizione, nella misura in cui essa, come si evince dalla motivazione della delibera di giunta comunale del 26 febbraio 2021, n. 21, trae origine dal fatto che l'impianto di maricoltura «ha manifestato nel tempo un impatto visivo stridente con la percezione che si ha del mare dalla costa (...) in considerazione del fatto che il posizionamento risulta prospiciente uno dei tratti

di litorale di maggior pregio e di maggiore attrazione turistica a livello comunale e regionale», e dalla dichiarata esigenza dell'amministrazione comunale di bilanciare l'interesse alla continuità dell'attività di impresa, attraverso il mantenimento dell'impianto di maricoltura nella sua precedente collocazione, con il contrapposto «l'interesse pubblico alla valorizzazione dell'ambiente marino e del paesaggio costiero, il quale rappresenta un interesse primario per il Comune di Lavagna, che rinviene nel turismo uno dei principali fattori di sviluppo del proprio territorio in termini occupazionali e di indotto».

14. I rilievi che precedono sono inoltre assorbenti rispetto alla pretesa non fattibilità tecnica dell'intera sommersione delle gabbie ulteriormente prospettata dalla ricorrente, la quale potrà eventualmente essere verificata su basi oggettive all'esito della procedura comparativa per l'affidamento della nuova concessione, mentre nel presente giudizio è solo ipotizzata.

15. Non sono infine ravvisabili profili di irragionevolezza nell'ordine di sgombero delle gabbie entro il 31 maggio 2022, il quale si fonda sull'intervenuta scadenza della precedente concessione e che rispetto ad un provvedimento risalente al gennaio precedente, tale dunque consentire un tempo congruo per la rimozione delle strutture.

16. L'appello deve quindi essere respinto, per cui va confermata la sentenza di primo grado, ma per la natura e la complessità delle questioni controverse le spese di causa possono essere compensate.

Natura e durata delle concessioni demaniali marittime per acquacoltura e maricoltura.

SOMMARIO: 1. Premessa. – 2. La natura giuridica dell'attività di acquacoltura e la disciplina sui contratti di affitto dei fondi rustici. – 3. Le concessioni demaniali marittime per acquacoltura: natura, durata e proroga. – 4. Considerazioni conclusive.

1. Premessa – La pronuncia del Consiglio di Stato, che qui si annota, contiene numerosi aspetti di interesse, anche trattandosi di una rara decisione in materia di acquacoltura.

Il caso sorgeva in relazione ad una concessione demaniale marittima per impianto di maricoltura, che, secondo la prospettazione dell'appellante, era da considerarsi automaticamente prorogata, sia in forza dell'applicabilità della disciplina in tema di affitto di fondi rustici, sia per quanto disposto dalla l. 30 dicembre 2018 n. 145 ⁽¹⁾.

L'amministrazione concedente, invece, ritenuta cessata tale concessione, nelle more del giudizio, avviava la procedura di selezione per una nuova assegnazione della stessa, ai sensi dell'art. 37 cod. nav.

L'appellante partecipava a tale procedimento, ma veniva esclusa, atteso che il progetto presentato era ritenuto tecnicamente inadeguato, in quanto prevedeva gabbie affioranti, e quindi visibili da terra, considerate contrastanti con la tutela paesaggistica.

Formulava ricorso per motivi aggiunti contro tale decisione, sostenendo, tra l'altro, il contrasto con il piano comunale di utilizzo delle aree demaniali, nonché il fatto che gli impianti di maricoltura non sarebbero sottoposti per legge a valutazione paesaggistica.

La decisione del Consiglio di Stato rigetta le ragioni dell'ap-

⁽¹⁾ L. 30 dicembre 2018 n. 145 recante «*Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021*» in GU 31 dicembre 2018 n. 302.

pellante, con una motivazione che presenta diversi profili di interesse e criticità, con riferimento alla natura giuridica dell'attività di acquacoltura e alle concessioni demaniali marittime per il suo esercizio.

2. La natura giuridica dell'attività di acquacoltura e la disciplina sui contratti di affitto dei fondi rustici – La prima questione affrontata dalla pronuncia è quella dell'applicabilità alla concessione controversa della disciplina sui contratti di affitto dei fondi rustici ⁽²⁾.

Il Consiglio di Stato conferma la sentenza di primo grado, ritenendo tale normativa riservata ai coltivatori diretti e, qui, inapplicabile; precisa, infatti, come tale disciplina non sarebbe estensibile a società di capitali, quale quella dell'appellante, in ragione dell'assenza dell'elemento personalistico nell'esercizio organizzato dell'attività economica e della conseguente mancata riconducibilità dello stesso alla figura del piccolo imprenditore, in cui sono invece inclusi i coltivatori diretti del fondo.

Il punto non appare convincente, soprattutto alla luce dell'evoluzione normativa in materia che ha equiparato, in modo ormai chiaro, l'imprenditore ittico a quello agricolo ⁽³⁾.

⁽²⁾ Il riferimento è all'art. 6 del d.lg. 18 maggio 2001, n. 228 che reca «Orientamento e modernizzazione del settore agricolo, a norma dell'articolo 7 della legge 5 marzo 2001 n. 57», che richiama l'art. 4 della l. 3 maggio 1982 n. 203, in GU 5 maggio 1982 n. 121 che disciplina la rinnovazione tacita dei contratti agrari.

⁽³⁾ Ci si riferisce principalmente alla l. 5 febbraio 1992 n. 102 che reca «Norme concernenti l'attività di acquacoltura» in GU 17 febbraio 1992 n. 39; al d.l. del 18 maggio 2001 n. 228 che reca «Orientamento e modernizzazione del settore agricolo a norma dell'articolo 7 della Legge 5 marzo 2001 n. 57»; al d.lg. 26 maggio 2004, n. 154 che reca «Modernizzazione del settore pesca e dell'acquacoltura, a norma dell'articolo 1, comma 2, della legge 7 marzo 2003, n. 38» in GU 24 giugno 2004 n.14; al d.lg. 9 gennaio 2012, n. 4 Misure per il riassetto della normativa in materia di pesca e acquacoltura, a norma dell'articolo 28 della legge 4 giugno 2010, n. 96.

Come noto, dopo un lungo dibattito, anche dottrinale, l'acquacoltura è stata ricondotta all'agricoltura e l'esercente dell'attività all'imprenditore agricolo ⁽⁴⁾.

L'avvenuto inquadramento è stato effettuato nella considerazione della similitudine tra l'attività di acquacoltura e quella dell'allevamento.

È stato puntualmente osservato che la modifica in senso estensivo dell'art. 2135 c.c. aveva la più ampia finalità di individuare una nozione di imprenditore agricolo compatibile con il criterio agro-alimentare adottato dal legislatore europeo, consentendogli di accedere alla legislazione di sostegno al mercato dei prodotti agricoli ⁽⁵⁾.

Tuttavia, il risultato è stato ben più ampio, atteso che le attività di silvicoltura, di pesca e acquacoltura non sono state solo equiparate, ma considerate, a tutti gli effetti, agricole ⁽⁶⁾.

⁽⁴⁾ L'art. 2135 c.c. è stato modificato a seguito del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228, Orientamento e modernizzazione del settore agricolo, a norma dell'articolo 7 della legge 5 marzo 2001, n. 57, in G.U. n. 137 del 15 giugno 2001, n. 149, ed oggi, valorizzando anche tali nuove attività reca «È imprenditore agricolo chi esercita una delle seguenti attività: coltivazione del fondo, selvicoltura, allevamento di animali e attività connesse. Per coltivazione del fondo, per selvicoltura e per allevamento di animali si intendono le attività dirette alla cura ed allo sviluppo di un ciclo biologico o di una fase necessaria del ciclo stesso, di carattere vegetale o animale, che utilizzano o possono utilizzare il fondo, il bosco o le acque dolci, salmastre o marine». Per una completa disamina dell'evoluzione normativa del settore e del dibattito dottrinale che l'ha accompagnata si legga G. REALE, *Pesca e acquacoltura*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, Milano, 2008, 561 e ss.

⁽⁵⁾ Così G. PISCIOTTA, *L'impresa agricola tra mercato e statuto speciale*, in *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente* 2009, VII; si leggano anche le osservazioni di G. REALE, *La nuova definizione di imprenditore agricolo (La sostituzione dell'originario testo dell'art. 2135 c.c. ad opera del d.lgs. 18 maggio 2011 n. 228)*, in *Annali dell'università degli Studi del Molise* 2001, 3, 379 ss.

⁽⁶⁾ Così G. PISCIOTTA, *op. cit.*, 5 ss., ha osservato che «al fine di definire i soli imprenditori agricoli (art.1 del d.lgs 228/2001 con cui viene

In sostanza si può affermare, e la decisione che si annota ne è un esempio, come tale scelta ponga, ancora oggi, numerosi problemi attuativi, che la dottrina aveva già a suo tempo preconizzato ⁽⁷⁾.

Nella pronuncia in esame, infatti, la valorizzazione di un elemento puramente formale, la qualità soggettiva dell'imprenditore, non appare convincente.

Se si analizza la pur scarsa giurisprudenza in materia, si può evidenziare, infatti, che il criterio consolidato per la valutazione dell'applicabilità delle norme sull'affitto di fondi rustici, è quello sostanziale o causale, teso alla verifica caso per caso dell'effettivo sfruttamento del fondo ⁽⁸⁾.

sostituito l'art. 2135 c.c.), dopo aver individuato le attività qualificanti gli stessi, nel descrivere le modalità di svolgimento delle dette attività ha utilizzato senza alcun distinguo riferibile alla base produttiva il criterio definitorio stabilito nell'art. 8, comma 1°, lett. b) della legge 5 marzo 2001, n. 57; criterio, come si è detto, adottato dal legislatore della delega per definire il complessivo ambito dell'agroalimentare. Il risultato è che le attività di silvicoltura, di pesca e acquicoltura sono allo stesso tempo equiparabili a tutti gli effetti a quelle agricole (ai sensi dei decreti legislativi 226 e 227 del 2001) e agricole *ex se* (ai sensi dell'art. 2135 c.c. come sostituito dall'art. 1 del decreto legislativo del 228/2001)».

⁽⁷⁾ G. REALE, *La nuova definizione di imprenditore agricolo*, cit., 592 ss.

⁽⁸⁾ Comma 515 dell'art. 1 Legge 27/12/2017 n. 205. La giurisprudenza ha da tempo optato per un criterio che valorizza l'utilizzo effettivo del fondo; la Corte di Cassazione, già in una risalente pronuncia, aveva avuto modo di esaminare la questione, affermando che ricorrerebbero gli estremi dell'affitto di fondi rustici solo quando il contratto abbia ad oggetto la cessione del godimento di un terreno, al fine di ricavarne il reddito agricolo derivante dalla sua coltivazione; aveva così escluso tale qualificazione nel caso in cui il terreno costituisca solo la superficie di appoggio per vasche per l'allevamento ittico, Cass. civ. 7 novembre 2005, n. 21492 in *Giust. Civ.* 2006, 1226. Più recentemente anche App. Firenze 24 novembre 2020, in *Dir. e giur. agr. aliment. e dell'ambiente* 4 2021, ove la Corte ha ritenuto irrilevante la qualifica di imprenditore agricolo ricoperta dal conduttore, dando rilevanza al solo elemento causale; in dottrina si legga sul punto A. GRASSO, *L'acquicoltura e la legge sui contratti agrari nel giudizio della Corte di Cassazione*, in *Dir. e*

Inoltre, la recente normativa in materia di affitto di fondi rustici, originariamente dettata per i soli coltivatori diretti, in considerazione della modifica strutturale del mercato agricolo in senso più industriale, ha trovato ampliamento nella legge di bilancio 2018, che ha esteso le norme di tutela dettate dalla l. 3 maggio 1982 n. 203 per tali contratti anche agli imprenditori agricoli professionali, purché iscritti nella previdenza agricola ⁽⁹⁾.

E, dunque, sia l'analisi delle pronunce in materia, che la normativa attuale, deporrebbero, difformemente da quanto deciso, a favore della più ampia applicazione delle norme contrattuali precipuamente dettate per il settore agricolo, anche al caso dell'acquacoltura, previa verifica della effettiva funzionalità del fondo alla coltivazione.

2. Le concessioni demaniali marittime per acquacoltura: natura, proroga e applicabilità della legge n. 118 2022 – Un secondo elemento di considerevole interesse della decisione attiene alla durata e proroga delle concessioni demaniali marittime per l'esercizio di attività di acquacoltura.

Il Consiglio di Stato ritiene che la proroga disposta dalla l. 30 dicembre 2018 n. 145 debba ritenersi inapplicabile alle concessioni demaniali marittime per attività di acquacoltura, poiché la disposizione stessa si riferirebbe letteralmente alle sole concessioni con finalità turistico-ricreativa ⁽¹⁰⁾.

giur. agr. 2007, 115; per un'ampia disamina del tema si legga anche M. MAURO, *Contratti agrari e affitto: tipo contrattuale e legge applicabile*, in *Dir. e giur. agr. aliment. e dell'ambiente* 4 2021.

⁽⁹⁾ Comma 515 dell'art. 1 Legge 27/12/2017 n. 205.

⁽¹⁰⁾ L'estensione al 2033 è stata disposta dai commi 682 e 683 della l. 30 dicembre 2018 n. 145 recante «*Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021*» in GU 31 dicembre 2018 n. 302 Suppl. Ordinario n. 62. In particolare, la norma ha previsto una ricognizione e mappatura del litorale e del demanio costiero marittimo al fine di avere un'approfondita conoscenza delle risorse naturali disponibili e suscettibili di sfruttamento economico; l'istituzione di un sistema di qualificazione, con tenuta di

Ciò troverebbe conferma anche nella successiva normativa emergenziale, che la richiamava espressamente, intervenuta per le necessità di rilancio del settore turistico, che si riferisce, nuovamente, soltanto a tale categoria di concessioni ⁽¹¹⁾.

Infine, sempre a termini della pronuncia, la recente delega contenuta nell'art. 4 della l. 5 agosto 2022, n. 118 per il riordino della disciplina in materia di concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali per finalità turistico-ricreative e sportive, che esclude espressamente le concessioni per acquacoltura, non inficerebbe, ma, per contro, rafforzerebbe, tale ragionamento ⁽¹²⁾.

un Elenco a livello nazionale, degli operatori economici interessati alla partecipazione alle procedure di evidenza pubblica di affidamento delle concessioni; l'assoggettamento a revisione periodica quinquennale della posizione degli operatori iscritti all'Elenco; l'individuazione di nuovi modelli di gestione delle imprese che operano sul demanio marittimo secondo forme di partenariato pubblico-privato; la definizione di precisi e puntuali obblighi in capo ai titolari di concessione, tra i quali: la tutela e riqualificazione ambientale, l'ecocompatibilità delle strutture, la valorizzazione dei beni culturali e del paesaggio, l'accessibilità agli utenti, la vigilanza e sicurezza della balneazione e delle spiagge; una consultazione pubblica sull'andamento del nuovo modello di gestione, al fine di individuare ulteriori esigenze di correzioni e interventi. Sotto il profilo normativo, l'attuazione delle azioni appena elencate avrebbe dovuto essere effettuata attraverso due decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, occupando un arco temporale massimo di quindici anni.

⁽¹¹⁾ Il riferimento è alla l. 17 luglio 2020 n. 77, di conversione del d.l. 19 maggio 2020 n. 34 (c.d. decreto rilancio).

⁽¹²⁾ Ci si riferisce all'art. 4 della legge 5 agosto 2022, n.118, legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021, in GU 12 agosto 2022, n.188, che così dispone Delega al Governo in materia di affidamento delle concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali per finalità turistico-ricreative e sportive 1. Al fine di assicurare un più razionale e sostenibile utilizzo del demanio marittimo, lacuale e fluviale, favorirne la pubblica fruizione e promuovere, in coerenza con la normativa europea, un maggiore dinamismo concorrenziale nel settore dei servizi e delle attività economiche connessi all'utilizzo delle concessioni per finalità turistico-

La norma di delega, infatti, secondo la pronuncia, fornirebbe la conferma che la proroga prevista dall'art. 1 comma 682 della legge di stabilità per il 2019, era sin dall'origine riferita alle sole concessioni demaniali per finalità turistico-ricreative.

Il punto merita qualche osservazione in chiave critica.

Le concessioni demaniali marittime per impianti per acquacoltura hanno certamente contenuto e finalità differenti da quelle turistico ricreative, riferendosi ad attività di produzione e non di servizi ⁽¹³⁾.

Ciò deriva, innanzitutto, dalla lettura della definizione stessa di acquacoltura, che, tenuto conto dell'evoluzione legislativa, può oggi individuarsi come «l'attività economica organizzata, esercitata professionalmente, diretta all'allevamento o alla coltura di organismi acquatici attraverso la cura e lo sviluppo di un ciclo biologico o di una fase necessaria del ciclo stesso, di carattere vegetale o animale, in acque dolci, salmastre o marine» ⁽¹⁴⁾.

ricreative e sportive, nel rispetto delle politiche di protezione dell'ambiente e del patrimonio culturale, il Governo è delegato ad adottare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Ministro del turismo, di concerto con il Ministro della transizione ecologica, il Ministro dell'economia e delle finanze, il Ministro dello sviluppo economico e il Ministro per gli affari regionali e le autonomie, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, uno o più decreti legislativi volti a riordinare e semplificare la disciplina in materia di concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali per finalità turistico-ricreative e sportive, ivi incluse quelle affidate ad associazioni e società senza fini di lucro, con esclusione delle concessioni relative ad aree, strutture e infrastrutture dedicate alla cantieristica navale, all'acquacoltura e alla mitilicoltura.

⁽¹³⁾ In dottrina, sulla natura giuridica dell'attività di acquacoltura si leggano L. COSTATO, *Piscicoltura*, in *Dig. disc. priv. sez. civ. Torino* 620; G. REALE, *L'acquacoltura nell'ordinamento giuridico italiano*, Napoli, 2002; G. REALE, *Pesca e acquacoltura*, in *Trattato breve di diritto marittimo* Milano, 2008, 561.

⁽¹⁴⁾ La definizione è contenuta nell'art. 3 del d.lg. 9 gennaio 2012 n. 4 Misure per il riassetto della normativa in materia di pesca e

Il carattere eminentemente produttivo di tale attività trova, oggi, consolidata conferma anche nella, pur ancora molto generale, disciplina europea in materia.

Già in una risalente interrogazione, la Commissione europea aveva affermato che l'acquacoltura è un'attività di produzione primaria rientrante nel settore dell'attività agricola e, pertanto, esclusa dall'ambito di applicazione della direttiva 2006/123/CE.

Tale norma, infatti, come indicato all'articolo 2, si applica ai servizi forniti dai prestatori stabiliti in uno Stato membro e, secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia, la produzione di merci non è un'attività di servizi ⁽¹⁵⁾.

Più recentemente, l'articolo 3, lettera d), del regolamento (CE) n. 1198/2006 del Consiglio ha definito l'acquacoltura come «l'allevamento o la coltura di organismi acquatici che comporta l'impiego di tecniche finalizzate ad aumentare, al di là delle capacità naturali dell'ambiente, la produzione degli organismi acquatici in questione; questi rimangono di proprietà di una persona fisica o giuridica durante tutta la fase di allevamento o di coltura, compresa la raccolta», nuovamente sottolineandone le caratteristiche di produzione.

In considerazione di tale natura è certamente condivisibile la pronuncia, nella parte in cui non ritiene applicabile al settore la proroga prevista dalla l. 30 dicembre 2018 n. 145, non trattandosi di una prestazione di servizi.

Tuttavia, vanno formulate alcune osservazioni sul quadro regolatorio generale in materia.

Innanzitutto è solo con la l. 5 agosto 2022 n. 118 che si addiène ad una abrogazione della proroga prevista dalla l. 30 dicembre 2018 n. 145, quindi la norma era pienamente vigente all'epoca dell'istanza formulata dall'appellante.

acquacoltura, a norma dell'articolo 28 della legge 4 giugno 2010, n. 96 in GU 1 febbraio 2012 n. 26.

⁽¹⁵⁾ Cfr. Interrogazione E-004388-13 e risposta scritta in GU C del 5 febbraio 2014 n. 33; recentemente confermata anche da interrogazione prioritaria con richiesta di risposta scritta P-001150/2023.

Inoltre, alcune Regioni, in attuazione della propria competenza in materia, hanno previsto, anch'esse, per legge, l'estensione della durata delle concessioni per pesca e acquacoltura sino al 31 dicembre 2033, ritenendo applicabile, per analogia, proprio il regime di maggior favore previsto da tale norma ⁽¹⁶⁾.

La disamina del contenuto di tali disposizioni consente di evincere che tale scelta legislativa è stata effettuata sulla base di un parere reso, nel 2019, dall'avvocatura dello Stato, che, richiesta sulla possibile applicazione della proroga alle concessioni per acquacoltura, aveva fornito una risposta positiva ⁽¹⁷⁾.

Sosteneva, in particolare, che la locuzione «produttive», contenuta nella definizione di concessione demaniale ad uso turistico ricreativo, avrebbe potuto consentire un'interpretazione estensiva tale da comprendere anche le attività di acquacoltura, e, in ragione esigenze di uniformità, concludeva per l'applicazione in via analogica della proroga al 31 dicembre 2033 anche a tali concessioni ⁽¹⁸⁾.

⁽¹⁶⁾ Ci si riferisce alla l. r. Regione Sardegna 28 dicembre 2020 n. 35 in BURAS 31 dicembre 2020 n. 76; Circolare Regione Emilia Romagna PG/2019/0320063 del 2 aprile 2019; l.r. Friuli Venezia Giulia n. 8 del 2020 in BUR 20 maggio 2020, n. 21, successivamente dichiarata incostituzionale da Sentenza della Corte costituzionale n. 139 del 9 giugno 2021, in GU del 7 luglio 2021 n. 27.

⁽¹⁷⁾ Il parere reca CS 28701/2019 Sez. II, risposta a nota del 5 giugno 2019 prot. n. 0001932.

⁽¹⁸⁾ Il parere richiama espressamente l'art. 1 del d.l. 5 ottobre 1993 n. 400, convertito, con modificazioni, dalla l. 4 dicembre 1993, n. 494, reca «La concessione dei beni demaniali marittimi può essere rilasciata, oltre che per servizi pubblici e per servizi e attività portuali e produttive, per l'esercizio delle seguenti attività: a) gestione di stabilimenti balneari; b) esercizi di ristorazione e somministrazione di bevande, cibi precotti e generi di monopolio; c) noleggio di imbarcazioni e natanti in genere; d) gestione di strutture ricettive ed attività ricreative e sportive; e) esercizi commerciali; f) servizi di altra natura e conduzione di strutture ad uso abitativo, compatibilmente con le esigenze di utilizzazione di cui alle precedenti categorie di utilizzazione».

La posizione espressa è stata formalizzata in una nota del Ministero competente ed ha originato le normative regionali appena dette.

In questo senso, la pronuncia in esame non sembra aver tenuto conto del complessivo quadro normativo in materia, della norma al tempo vigente, del legittimo affidamento che gli operatori del settore hanno certamente potuto riporre sull'interpretazione fornita a loro favore, nonché della necessità di non creare distorsioni concorrenziali, in ragione delle norme regionali che hanno recepito le conclusioni del parere.

Si consideri, infatti, che le dimensioni del mercato italiano, in cui insistono poche concessioni per acquacoltura, sono tali per cui l'impatto di un solo caso può avere comunque effetti distorsivi.

Si aggiunga che, la constatazione della diversa natura delle concessioni demaniali marittime per acquacoltura, e, in particolare, delle tempistiche necessarie allo svolgimento e completamento delle attività di coltivazione, che richiedono periodi molto lunghi, avrebbe a fortiori giustificato l'applicazione analogica di una durata più ampia della concessione, soprattutto in considerazione dell'attuale incertezza del complessivo quadro regolatorio in materia.

Le osservazioni svolte, in particolare quelle relative alla piena applicabilità della norma di proroga al caso di specie in ragione della l. 30 dicembre 2018 n. 145, sono rafforzate dalla lettura di un'altra parte della motivazione offerta dalla sentenza.

La pronuncia in esame afferma, infatti, che la proroga prevista dalla l. 30 dicembre 2018 n.145 sarebbe comunque inapplicabile in quanto le sentenze dell'Adunanza plenaria del Consiglio di Stato nn. 17 e 18 del 9 novembre 2021 ne hanno sancito il contrasto con il diritto dell'Unione Europea ⁽¹⁹⁾.

⁽¹⁹⁾ Sentenze Adunanza Plenaria del Consiglio di Stato del 9 novembre 2021 nn. 17 e 18; per un'ampia disamina si legga *La proroga*

L'osservazione merita qualche approfondimento critico.

Le decisioni dell'Adunanza Plenaria, cui la pronuncia fa riferimento, concernono esclusivamente le concessioni demaniali ad uso turistico ricreativo e, in particolare, il contrasto delle disposizioni che le riguardano e della proroga prevista dalla l. 30 dicembre 2018 n. 145 con la direttiva servizi e l'art. 49 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Per quanto attiene alla natura delle attività di acquacoltura si è già evidenziato che le stesse sono pacificamente ascrivibili alla categoria della produzione e non a quella dei servizi, e, quindi, deve escludersi che possano contrastare con quanto disposto dalla direttiva 123/2006/CE.

Ma, anche il complessivo assetto della disciplina europea in materia di acquacoltura consente di evidenziare che non si può ravvisare alcuna norma di conflitto.

La materia dell'acquacoltura, come noto, è stata a lungo di competenza esclusiva degli Stati membri.

Solo con il regolamento sulla politica comune della pesca del 2013, il legislatore europeo ha disegnato un nuovo sistema di coordinamento tra le specifiche misure adottate dall'Unione e le scelte operate dagli Stati membri ⁽²⁰⁾.

delle "concessioni balneari" alla luce delle sentenze 17 e 18 del 2021 dell'Adunanza Plenaria, *Diritto e società*, 3, 2021, numero monografico. Peraltro, il presupposto per l'applicazione della direttiva servizi è da rintracciarsi nella scarsità della risorsa naturale, che, nel caso dell'acquacoltura, è contraddetto da un mercato occupato per circa il 20%.

⁽²⁰⁾ Regolamento (UE) n. 1380/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013 relativo alla politica comune della pesca, che modifica i regolamenti (CE) n. 1954/2003 e (CE) n. 1224/2009 del Consiglio e che abroga i regolamenti (CE) n. 2371/2002 e (CE) n. 639/2004 del Consiglio, nonché la decisione 2004/585/CE del Consiglio, in GUCE L 28 dicembre 2013; in particolare è l'art. 34 che delinea tale metodo aperto di coordinamento; per una completa disamina delle competenze in materia di acquacoltura si legga C. FIORAVANTI, *L'acquacoltura nella politica comune della pesca e alla ricerca*

È stato così attribuito alla Commissione il compito di elaborare orientamenti per lo sviluppo armonico dell'acquacoltura, incrociandosi la materia con settori primari quali l'alimentazione, la sostenibilità e l'occupazione, e, corrispettivamente, agli Stati membri quello di dotarsi di piani strategici nazionali, sulla base di tali orientamenti.

Ciò non ha ridotto la loro autonomia in materia, ma ha disegnato un nuovo ruolo, dinamico, di cooperazione con le istituzioni europee per uno sviluppo equilibrato delle attività di acquacoltura.

Nel quadro appena delineato, sono stati emanati gli orientamenti strategici per un'acquacoltura dell'UE più sostenibile e competitiva per il periodo 2021-2030, che hanno evidenziato come allo stato, non vi sia una regolazione europea del settore, neppure in materia di accesso al mercato, indicando le azioni che gli Stati membri dovranno avviare per addivenire ad un quadro normativo ed amministrativo uniforme ⁽²¹⁾.

E, dunque, non può oggi affermarsi, come sembra sottintendere la pronuncia, che vi sia una disciplina europea direttamente applicabile al settore dell'acquacoltura, né che l'eventuale riconoscimento della proroga sarebbe stato in contrasto con una norma di rango europeo.

4. Osservazioni conclusive – La pronuncia in esame ha indubbi profili di interesse e apre diversi spunti di dibattito.

Da un lato, evidenzia come l'equiparazione dell'imprenditore ittico a quello agricolo possa presentare ancora, dopo molti anni, diversi livelli di criticità, nell'applicazione degli istituti propri di quest'ultimo.

di coerenza tra atti vincolanti, orientamenti strategici e metodo aperto di coordinamento, in Alimenta 4, 2022.

⁽²¹⁾ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni, Orientamenti strategici per un'acquacoltura dell'UE più sostenibile e competitiva per il periodo 2021-2030, COM n. 236 del 12 maggio 2021.

Dall'altro, inserisce le concessioni demaniali marittime per impianti di acquacoltura nel più ampio dibattito sulla disciplina e durata delle concessioni demaniali marittime in rapporto al diritto europeo.

Il vuoto normativo seguito all'abrogazione del diritto di insistenza, previsto dall'art. 37 c. n., permea così di conseguenze non solo il settore dei servizi, ma anche quello delle attività produttive, come l'acquacoltura e la cantieristica, che sono, però, ontologicamente differenti e di ben diverso rilievo economico.

La scelta di escludere il riconoscimento della proroga prevista dalla l. 30 dicembre 2018 n. 145 per le concessioni in esame, per un presunto ed insussistente conflitto con la disciplina europea, appare in contrasto con un quadro normativo e provvedimentale più articolato e denota la necessità di dotare l'acquacoltura di un quadro regolatorio che si attagli maggiormente all'attività svolta, almeno per quanto attiene al rilascio delle concessioni.

La scelta della l. 5 agosto 2022 n.118, che ha escluso le concessioni per acquacoltura, pesca e cantieristica dalla delega per la riforma, certamente sulla base del riconoscimento della loro differente natura di attività produttive, viene qui letta in senso opposto, con la conseguenza di penalizzare tali settori, quantomeno sotto il profilo concorrenziale.

Al fine di addivenire ad un'interpretazione eurounitaria-mente orientata, invece, sembra più pertinente il richiamo ai citati orientamenti della Commissione, che invitano gli Stati membri alla razionalizzazione, e armonizzazione laddove possibile, della legislazione e degli orientamenti amministrativi in materia di acquacoltura, attraverso un atto legislativo unico che raccolga tutti gli aspetti pertinenti e che fissi procedure e tempistiche chiare per la gestione di domande di nuove licenze o di rinnovi di licenze.

E, prendendo atto della peculiare natura delle attività di acquacoltura, afferma la necessità del rilascio di licenze più a lungo termine, soggette a un monitoraggio regolare

e a sanzioni in caso di inadempienza, fino alla revoca, con obbligo di monitorare e segnalare dati, in particolare quelli richiesti nel quadro della legislazione nazionale e dell'UE pertinente.

CRISTINA POZZI

GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

**TAR LOMBARDIA- BRESCIA, SEZ. I,
26 APRILE 2022 N. 402**



Pres. GABBRICCI – Rel. LIMONGELLI

Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo – Orio al Serio S.p.A.

(avv. A. Piazza e F. Doddi)

c. Ente Nazionale Aviazione Civile (avv. Stato)

Infrastrutture dei trasporti – Ostacoli alla navigazione aerea – Regolamento 2014/139/CE – ENAC – Competenze e poteri spettanti al gestore aeroportuale – Monitoraggio sulle aree limitrofe

RIASSUNTO DEI FATTI – La SACBO, ente gestore dell'aeroporto di Bergamo – Orio al Serio, impugnava con ricorso al Capo dello Stato il provvedimento con cui ENAC – Direzione Aeroportuale della Lombardia disponeva una serie di prescrizioni afferenti le attività di monitoraggio, a cura del soggetto gestore dell'aeroporto, da eseguirsi sulle aree limitrofe al sedime aeroportuale allo scopo di rilevare ostacoli e pericoli non compatibili con la sicurezza della navigazione aerea. Secondo la ricorrente, sulle aree esterne dell'aeroporto, il gestore aeroportuale dovrebbe limitarsi solo alle azioni di monitoraggio previste dal codice della navigazione e non anche quelle di rilevazione di eventuali nuovi pericoli od ostacoli e altre attività e funzioni tipicamente amministrative e di polizia di competenza esclusiva dell'ENAC. Il Tar lombardo, a seguito di trasposizione del ricorso originariamente proposto al Capo dello Stato, accoglieva in parte la domanda annullando, nei limiti della motivazione, il provvedimento adottato dall'Ufficio territoriale dell'ENAC.

La normativa europea in materia di trasporto aeronautico affida al gestore aeroportuale ulteriori funzioni di monitoraggio sulle aree limitrofe agli aeroporti rispetto alla disciplina

contenuta nel codice della navigazione la quale, dunque, risulta innovata dai vigenti regolamenti UE. Il gestore, nelle aree esterne al sedime aeroportuale, è tenuto ad adottare le misure di mitigazione del rischio come indicato nel reg. (CE) 139/2014 mentre esorbitano dai compiti del gestore le funzioni di carattere amministrativo quali le plurime attività di interlocuzione con i privati di volta in volta interessati in esito all'attività di monitoraggio previste sia dalla normativa nazionale che da quella comunitaria (1).

DIRITTO – 2.1. Il provvedimento impugnato è stato adottato dalla Direzione Aeroportuale Lombardia dell'ENAC nei confronti dei tre Gestori aeroportuali soggetti alla propria competenza territoriale (Milano Linate, Bergamo Orio al Serio e Brescia Montichiari) al fine dichiarato di dare concreta attuazione alla nuova disciplina in materia di sicurezza aerea e aeroportuale introdotta dal Regolamento (CE) 12 febbraio 2014 n. 139/2014, a sua volta attuativo del Regolamento (CE) 20 febbraio 2008 n. 216/2008.

2.1.1. In particolare, il Regolamento (CE) 20 febbraio 2008 n. 216/2008, nel dettare «regole comuni nel settore dell'aviazione civile» ha previsto tra l'altro, per quel che rileva ai fini del presente giudizio, che:

«Gli Stati membri assicurano che siano in vigore le disposizioni necessarie per salvaguardare gli aeroporti da attività e sviluppi nei loro dintorni che possano comportare rischi inaccettabili per gli aeromobili che utilizzano l'aeroporto» (art. 8-bis comma 3);

«I gestori degli aeroporti vigilano sulle attività e sugli sviluppi che possono comportare rischi inaccettabili per la sicurezza aerea nei dintorni dell'aeroporto e adottano, nei limiti delle loro competenze, adeguate misure di mitigazione» (art. 8-bis comma 4).

2.1.2. Il successivo Regolamento (CE) 12 febbraio 2014 n. 139/2014 ha dato concreta attuazione al Regolamento (CE) n. 216/2008, stabilendo i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli aeroporti, implementando attraverso disposizioni di dettaglio le previsioni di carattere generale previste nel primo.

(1) V. la nota di N.G. CARNIMEO e G. DELLE FOGLIE, a pag. 653.

In particolare, per ciò che rileva ai fini del presente giudizio, viene in considerazione la disposizione ADR.OPS.B.075 relativa alla «Salvaguardia degli aeroporti» contenuta nell'Allegato IV del Regolamento (nonché il relativo AMC1 ADR.OPS.B.075, avente lo stesso oggetto), secondo cui:

«a) Il gestore aeroportuale monitora l'aeroporto e i suoi dintorni: 1) le superfici di protezione e di limitazione degli ostacoli come stabilito dalla base di certificazione, e le altre superfici e aree associate all'aeroporto, per adottare, nei limiti delle sue competenze, le misure appropriate per attenuare i rischi associati alla penetrazione di tali superfici e aree; 2) la segnaletica e l'illuminazione degli ostacoli per poter adottare azioni nell'ambito della propria competenza, a seconda dei casi; e 3) i pericoli correlati alle attività umane e all'utilizzo del territorio, al fine di adottare azioni nei limiti della propria competenza, a seconda dei casi.

b) Il gestore aeroportuale dispone di procedure per ridurre i rischi associati ad ostacoli, sviluppi territoriali e altre attività nelle aree monitorate che potrebbero avere un impatto sulla sicurezza delle operazioni degli aeromobili all'interno, da o verso l'aeroporto».

2.1.3. In forza delle richiamate disposizioni comunitarie, il Gestore dell'aeroporto è chiamato ad effettuare attività di monitoraggio non solo all'interno del perimetro aeroportuale, ma anche «nei dintorni dell'aeroporto» al fine di rilevare l'esistenza di eventuali ostacoli o pericoli per la navigazione aerea e di adottare, in tal caso, le opportune misure di mitigazione per ridurre i rischi associati a tali criticità.

2.1.4. In ciò, le disposizioni dei due regolamenti comunitari introducono indubbiamente elementi di carattere innovativo rispetto alla disciplina nazionale contenuta nel Codice della Navigazione di cui al R.D. 30 marzo 1942 n. 327, segnatamente negli articoli da 704 a 717.

Il Codice della Navigazione, infatti, pur prevedendo all'art. 705 lett. f), tra i compiti del Gestore aeroportuale, quello di «fornire tempestivamente notizie all'ENAC, alla società Enav, ai vettori e agli enti interessati in merito (...) alla presenza di ostacoli o di altre condizioni di rischio per la navigazione aerea», limita tale attività di monitoraggio «nell'ambito del sedime di concessione», mentre sulle aree esterne al sedime aeroportuale l'attività

di monitoraggio del Gestore, pur prevista, è espressamente limitata alla verifica della efficienza dei segnali apposti, su ordine di ENAC, sulle costruzioni, sui rilievi orografici e in genere su opere necessitanti di particolare visibilità (cfr. combinato disposto degli artt. 712 e 707 cod. nav.).

2.1.5. I Regolamenti europei sopra citati generalizzano, invece, gli obblighi di monitoraggio del gestore sulle aree limitrofe all'aeroporto ai fini dell'individuazione di eventuali nuovi ostacoli o pericoli non ancora mappati dalla competente autorità nazionale (ENAV s.p.a., per l'Italia), e in più prevedono il potere-dovere del Gestore di adottare le opportune misure di mitigazione del rischio, prescrivendo che gli Stati membri dotino i gestori di apposite procedure a tale fine.

2.1.6. È noto che i regolamenti comunitari sono atti aventi contenuto normativo generale al pari delle leggi statali, forniti di efficacia obbligatoria in tutti i loro elementi e direttamente applicabili in ciascuno degli Stati membri, senza la necessità che intervengano norme interne di adattamento o recepimento (art. 249 Trattato Istitutivo); pertanto, in caso di conflitto tra una norma interna e una norma contenuta in un regolamento comunitario, quest'ultima prevale senz'altro sulla prima, a nulla rilevando, per la definizione della controversia davanti al giudice nazionale, l'anteriorità o posteriorità della vigenza della norma interna rispetto a quella comunitaria, dovendo in entrambi i casi il giudice nazionale procedere alla disapplicazione della norma interna incompatibile con quella comunitaria immediatamente vincolante.

2.1.7. Sulla scorta di tali principi va dunque affermato che i predetti Regolamenti (CE) nn. 216/2008 e 139/2014, laddove hanno generalizzato l'obbligo del Gestore aeroportuale di eseguire attività di monitoraggio di eventuali nuovi pericoli e ostacoli anche «nei dintorni» del sedime aeroportuale e di adottare, in tal caso, le più opportune «misure di mitigazione» del rischio, hanno integrato con carattere di immediata precettività le disposizioni nazionali contenute nel Codice della Navigazione, che limitano l'attività di monitoraggio esterna al sedime aeroportuale alla sola verifica della efficienza degli ostacoli già autorizzati.

2.1.8. Né depone in senso contrario il considerando n. 7 del Regolamento (CE) n. 139/2014 laddove si afferma, tra l'altro, che «Scopo del presente regolamento è di non modificare l'attuale ripartizione dei compiti all'interno dello Stato membro»: inci-

so che la parte ricorrente interpreta nel senso che il legislatore comunitario avrebbe voluto lasciare inalterata la ripartizione di competenze prevista in ciascuno Stato membro tra il Gestore aeroportuale e le altre Autorità nazionali, di modo che al Gestore non potrebbero essere attribuiti compiti di monitoraggio sulle aree esterne al sedime aeroportuale non previsti dalla normativa interna, né tanto meno ulteriori attività di carattere amministrativo o addirittura funzioni di polizia.

L'interpretazione di parte ricorrente travisa, tuttavia – complice anche un'infelice traduzione del testo originale inglese e francese – il senso dell'intero considerando, che giova riportare nella sua interezza: «(7) Per quanto riguarda la gestione di ostacoli nei dintorni dell'aeroporto nonché le altre attività che si svolgono al di fuori del sedime aeroportuale ogni Stato membro può designare le diverse autorità e gli altri soggetti competenti per il monitoraggio, la valutazione e la riduzione dei rischi. Scopo del presente regolamento è di non modificare l'attuale ripartizione dei compiti all'interno dello Stato membro. Tuttavia, è necessario che in ogni Stato membro venga assicurata un'organizzazione capillare delle competenze in materia di protezione dei dintorni dell'aeroporto e di monitoraggio e attenuazione dei rischi causati dalle attività umane. Occorre pertanto garantire che le autorità responsabili della protezione dei dintorni degli aeroporti dispongano delle competenze adeguate per espletare i loro obblighi».

Il senso della disposizione è che, per ciò che attiene alla gestione degli ostacoli nei dintorni del sedime aeroportuale, ciascuno Stato membro può ripartire come crede le competenze tra le diverse Autorità nazionali, purché sia assicurata una organizzazione capillare in grado di monitorare e rilevare con tempestività e puntualità ogni possibile ostacolo o pericolo per la navigazione aerea. In tale contesto, l'obiettivo del regolamento non è quello di modificare («*is not to change*», nel testo inglese; «*n'a pas pour objet*», nella traduzione francese) la ripartizione dei compiti all'interno degli Stati membri, ma soltanto di indurre questi ultimi a farsi carico di tali incombenze attraverso un'organizzazione articolata e funzionale.

2.1.9. In definitiva, i regolamenti comunitari hanno introdotto nuovi e più estesi obblighi di monitoraggio a carico del gestore aeroportuale, estesi anche alle aree esterne al sedime aeroportuale, a questi aggiungendo anche l'onere di adozione delle misure

urgenti di mitigazione del rischio più adeguate in relazione alle singole fattispecie, e tali previsioni sono immediatamente applicabili all'interno dell'ordinamento italiano, andando ad integrare le disposizioni del Codice della navigazione.

Ne consegue che, per ciò che attiene agli obblighi di monitoraggio e di adozione delle eventuali misure di mitigazione, il provvedimento impugnato si sottrae alle censure di parte ricorrente, avendo fatto corretta e doverosa applicazione della nuova disciplina comunitaria.

2.1.10. Quanto poi alla concreta attuabilità dei nuovi obblighi di monitoraggio posti a carico del Gestore sulla base della disciplina comunitaria, appare priva di fondamento la doglianza di parte ricorrente in ordine all'asserita impossibilità per il Gestore di verificare, all'esterno del sedime aeroportuale, l'insorgenza di nuovi ostacoli per la navigazione aerea rispetto a quelli autorizzati da ENAC ovvero l'eventuale difformità dei medesimi rispetto ai titoli autorizzatori, non essendo il Gestore a conoscenza dei provvedimenti autorizzativi di ENAC e, quindi, di quali ostacoli siano stati autorizzati e in quali termini.

In proposito, in disparte la considerazione che dagli atti versati in giudizio si evince che tale attività di monitoraggio sulle aree esterne al sedime aeroportuale è già svolta da SACBO da diversi anni (cfr. all. 5-6 ENAC), va comunque osservato che la mappatura degli ostacoli autorizzati nei dintorni delle aree aeroportuali è effettuata con cadenza quadriennale dalla società ENAV s.p.a. (Ente Nazionale di Assistenza al Volo), ai sensi dell'art. 691-bis cod. nav., sulla base di un contratto stipulato con il Ministero dell'Economia e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Secondo la non contestata affermazione dell'Amministrazione resistente, le carte ostacoli redatte da ENAV sono trasmesse ai Gestori aeroportuali per consentire ai medesimi lo svolgimento delle successive attività di monitoraggio e di rilevazione e censimento di eventuali nuovi ostacoli nel periodo infra-quadriennale; attività alla quale partecipano una pluralità di soggetti, tra cui i Comuni interessati, ENAC, eventuali terzi interessati e il Gestore. Ciò significa che, per lo svolgimento della propria attività di monitoraggio, il Gestore dispone innanzitutto delle carte ostacoli redatte da ENAV ogni quattro anni, nelle quali sono raffigurati tutti gli ostacoli già autorizzati in modo tale da consentire al Gestore di desumere e rilevare agevolmente l'insorgenza di nuovi ostacoli nel periodo infraquadriennale.

Quanto ad eventuali nuove autorizzazioni rilasciate da ENAC nel corso del quadriennio, la Direzione Aeroportuale ha riferito nella propria relazione che «Nel caso in cui ENAC autorizzi l'insorgere di nuovi ostacoli, come previsto dal comma 2 dell'art. 709 del CnN, ENAC stesso per prassi ne dà comunicazione scritta ad Enav ed al gestore aeroportuale»; e tale affermazione, osserva il Collegio, è stata debitamente documentata in giudizio dall'Amministrazione resistente (cfr. note ENAC del 27.11.2017, 10.4.2017, 22.2.2017, 28.12.2016, 18.05.2016, All. 5 prodotto da ENAC il 7.1.2019). Si tratta di documenti dal cui esame emerge chiaramente che SACBO viene regolarmente informata da ENAC circa l'esito dei procedimenti di valutazione di compatibilità di nuovi ostacoli e di rilascio di nuove autorizzazioni, e dunque dispone pienamente di tutti gli strumenti (carte ostacoli ENAV e nuove autorizzazioni ENAC) per poter verificare tempestivamente, e con cognizione di causa, l'insorgenza di eventuali ostacoli non autorizzati ovvero la difformità di quelli autorizzati rispetto ai titoli autorizzatori.

2.2. Parimenti infondata è la censura articolata dalla parte ricorrente nei confronti della prescrizione contenuta nel provvedimento impugnato secondo cui – secondo la tesi della deducente - in caso di rilevazione di ostacoli non autorizzati nei dintorni dell'aeroporto, sarebbe onere del Gestore di procedere alla «valutazione di compatibilità» degli ostacoli medesimi «secondo le procedure stabilite dall'ENAC», al fine di verificare la sussistenza dei presupposti per l'autorizzabilità dei medesimi.

2.2.1. La censura, osserva il Collegio, travisa il senso (inequivoco) della prescrizione, la quale afferma testualmente che «Nel caso b), [e cioè nel caso in cui il Gestore rilevi ostacoli o pericoli non autorizzati, n.d.e], il gestore (...) avvia la valutazione di compatibilità dell'ostacolo, secondo le procedure stabilite dall'ENAC, interessando la Direzione Operatività Aeroporti per ostacoli permanenti o la Direzione Operazioni competente per territorio per ostacoli temporanei».

2.2.2. Chiaramente la prescrizione non affida al Gestore «la valutazione di compatibilità» dei nuovi ostacoli rilevati, ma soltanto l'«avvio» del relativo procedimento attraverso una mera segnalazione di quanto accertato alle strutture competenti della Direzione aeroportuale (e cioè alla «Direzione Operatività Aeroporti» per gli ostacoli di carattere permanente, e alla «Direzione

Operazioni competente per territorio» per gli ostacoli di carattere temporaneo), a cui soltanto compete l'intero svolgimento del procedimento amministrativo di valutazione dell'ostacolo ai fini dell'eventuale rilascio dell'autorizzazione, oppure, in caso contrario, dell'emissione dell'ordinanza di rimozione e di riduzione in pristino.

2.2.3. In questi limiti, l'attività affidata al Gestore appare pienamente compatibile con le novità normative introdotte dalla su richiamata disciplina comunitaria, trattandosi di un'attività meramente accessoria rispetto agli obblighi di monitoraggio imposti al Gestore nelle aree esterne al sedime aeroportuale, e indispensabile per portare a conoscenza gli esiti di tale monitoraggio alle Autorità amministrative competenti ad adottare i provvedimenti conseguenti a tutela della sicurezza della navigazione aerea.

2.3. Sono invece fondate le censure formulate dalla parte ricorrente nei confronti delle plurime attività di interlocuzione con i privati di volta in volta interessati poste a carico del Gestore in esito all'attività di monitoraggio, trattandosi di funzioni di carattere amministrativo che esorbitano dalle competenze del Gestore previste sia dalla normativa nazionale che da quella comunitaria.

2.3.1. Ci si riferisce, in particolare:

(i) alla prescrizione di cui al punto a) del provvedimento impugnato, laddove si prevede che il Gestore, nel caso in cui rilevi l'esistenza di ostacoli o pericoli difformi dalle autorizzazioni rilasciate dall'ENAC, è tenuto a «richiede(re) al soggetto interessato l'adeguamento ai termini contenuti nell'autorizzazione dell'Ente»;

(ii) alla prescrizione di cui allo stesso punto a) del provvedimento impugnato, laddove si prevede che, nel caso in cui il soggetto interessato non ottemperi alla diffida di cui sopra, il Gestore «richiede alla Direzione Aeroportuale l'emissione dell'ordinanza, richiamando integralmente i termini dell'autorizzazione»;

(iii) alla prescrizione di cui al punto b) del provvedimento impugnato, laddove si prevede che il Gestore, nel caso in cui rilevi l'esistenza di ostacoli o pericoli non autorizzati, «comunica al soggetto interessato il mancato adempimento delle previsioni di cui all'art. 709 e 711 CdN (...)»;

(iv) alla prescrizione secondo cui, laddove in esito alla valutazione di compatibilità effettuata dalla Direzione aeroportuale sia necessario adottare misure conseguenti, quali l'abbattimento

dell'ostacolo o la rimozione del pericolo, «Il gestore ne dà comunicazione all'interessato, assegnando un termine congruo e ragionevole per ottemperare».

2.3.2. Si tratta, secondo il Collegio, di prescrizioni illegittime perché addossano al Gestore, in relazione alle aree esterne al sedime aeroportuale, l'onere di svolgimento di attività amministrative diverse ed ulteriori rispetto alle uniche previste in capo a tale soggetto dalla normativa nazionale e comunitaria sopra richiamata, limitate alle sole attività di monitoraggio e all'adozione delle eventuali misure di mitigazione del rischio di volta in volta necessarie.

Ogni ulteriore incombenza amministrativa fa pertanto carico, in base alla normativa vigente, alla Direzione aeroportuale, nelle sue ramificazioni interne in base ai settori di competenza.

2.3.3. Per le stesse ragioni, per contro, appare legittima la previsione contenuta nel provvedimento impugnato che fa carico al Gestore «la verifica dell'ottemperanza» delle eventuali ordinanze di rimozione adottate dalla Direzione aeroportuale, trattandosi di attività che può farsi ragionevolmente rientrare negli obblighi di monitoraggio pertinenti al Gestore, esclusa peraltro ogni attività di interlocuzione amministrativa con i soggetti interessati, alla luce di quanto sopra esposto.

Vincoli aeroportuali, prassi ed evoluzione normativa. Il ruolo dell'ENAC e degli enti di gestione (*).

SOMMARIO: 1. *Safety* nelle aree limitrofe agli aeroporti, operatività e prescrizioni introdotte dal reg. (CE) 12 febbraio 2014 n. 139/2014.
– 2. Compatibilità della pianificazione e delle attività in ambito portuale con la normativa in materia di sicurezza aeronautica.

(*) Il § 1 è attribuibile a Nicolò Giovanni Carnimeo, Associato di diritto della navigazione presso l'Università degli Studi di Bari Aldo Moro; il § 2 è attribuibile a Giuseppe Delle Foglie, dottorando di ricerca in Diritto della navigazione presso l'Università degli Studi di Bari Aldo Moro.

1. *Safety nelle aree limitrofe agli aeroporti, operatività e nuove prescrizioni introdotte dal reg. (CE) 12 febbraio 2014 n. 139/2014* – La sentenza che si annota testimonia alcuni profili evolutivi del diritto della navigazione determinati da specifiche norme europee in materia aeronautica, le quali nel segno dell'implementazione della *safety*, modificano ⁽¹⁾ le disposizioni del codice della navigazione. Poste, infatti, competenze e responsabilità di ENAC ed ENAV ⁽²⁾, nuovi compiti vengono assegnati agli enti di gestione degli aeroporti, non solo nel sedime a loro affidato, ma anche nelle c.d. aree limitrofe le quali sono soggette al pari delle prime ad uno specifico regime di vincoli ⁽³⁾. Riguardo a questi ultimi deve osservarsi il coinvolgimento sempre maggiore di tutti gli attori territoriali, pubblici e privati, i quali assumono un ruolo attivo per il monitoraggio e il mantenimento degli standard di sicurezza. Tale orientamento era chiaro già con l'ultima riforma della parte aeronautica del c. nav., si pensi alle previsioni dell'art. 707 sulle «mappe di vincolo» ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Sull'evoluzione della normativa della navigazione e dei trasporti in sede europea si rinvia a S. ZUNARELLI-M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti I*, III ed., Padova, 2016, 2 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, XV ed., Milano, 2019, 53 ss.

⁽²⁾ Tra i vari compiti dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), istituito con d.lg. n. 5/1997, riguardo la materia in oggetto si richiama in particolare l'art. 697 c. nav., mentre per l'Ente Nazionale Assistenza al Volo (ENAV) l'art. 691-bis. In generale sulla natura giuridica e le funzioni dell'ENAC v. S. ZUNARELLI-M.M. COMENALE PINTO, *op. cit.*, 47 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *op. cit.*, 75 ss. Sull'ENAV v. A. MASUTTI, *Il diritto aeronautico*, III, Torino, 2020, 39 ss.

⁽³⁾ A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *op. cit.*, 121 ss.; M. DI GIUGNO, *Competenze urbanistiche in ambito aeroportuale e nelle zone limitrofe*, in *Dir. trasp.* 2016, 803 ss. 82; F. GASPARI, *Piani di rischio, strumenti urbanistici e sicurezza delle attività aeronautiche*, in *Riv. giur. edil.* 5, 2011, 1280.

⁽⁴⁾ Il d. lg. n. 96/2005 ha abrogato le previsioni di cui alla precedente l. n. 58/1963 con cui venivano imposti servitù e limitazioni sulle zone limitrofe alle aree aeroportuali. Con la novella del 2005, infatti, i

Nell'attualità si evidenzia come la disciplina venga costantemente aggiornata e integrata, sempre in ossequio alla normativa tecnica internazionale prevista nell'Annesso XIV dell'ICAO⁽⁵⁾, da specifiche disposizioni di carattere tecnico, soprattutto riguardo al *risk assessment*. È a queste ultime che bisogna fare riferimento, poiché si basano sulla effettiva valutazione dei rischi aeronautici così come emerge dagli studi in materia⁽⁶⁾. E ciò anche in circostanze particolari, che si proverà ad evidenziare in seguito, nelle quali la pianificazione delle aree portuali e aeroportuali si sovrappongono.

Tra i vari enti interessati spicca il ruolo delle amministrazioni locali su cui grava l'onere di realizzare un controllo di conformità, costante e continuo, su qualunque attività che possa riguardare la *safety* aeronautica rispetto agli strumenti urbanistici⁽⁷⁾.

vincoli aeronautici vengono individuati considerando la tipologia e le caratteristiche delle operazioni di volo e non più, come in passato, meramente riferibili alla configurazione dell'area aeroportuale.

⁽⁵⁾ Sulla Convenzione di Chicago e sui relativi Annessi tra cui il XIV «Aerodromi» v. A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *op. cit.*, 49 ss.

⁽⁶⁾ V., tra gli altri, P. DI MASCIO-A. CARDI-M. DI VITO-C. PANDOLFI, *Distribution Of Air Accidents Around Runways*, in *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, vol. 53, 2012, 862 ss.

⁽⁷⁾ Ci si riferisce alle amministrazioni comunali a cui spetta il compito di adeguare i propri strumenti pianificatori alle prescrizioni ENAC nonché di adottare i c.d. piani di rischio. Questi ultimi, secondo quanto stabilito nella Circolare ENAC del 30.08.2010 sono «documenti contenenti le indicazioni e le prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici dei Comuni; il loro scopo è quello di rafforzare, tramite un finalizzato governo del territorio, i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti». La Circolare in esame prescrive anche i contenuti minimi dei piani di rischio, tra cui si evidenzia la produzione di una relazione con cui valutare la coerenza degli strumenti urbanistici locali con le misure di tutela previste nel regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, nonché la specifica procedura amministrativa di presentazione, valutazione e adozione degli stessi piani. La giurisprudenza, rispetto ai piani di rischio, ha avuto modo di

Il TAR lombardo ha evidenziato come i regolamenti europei, avendo efficacia *self-executing*, abbiano decisamente innovato la disciplina del codice della navigazione sui limiti alla proprietà privata poiché, da un lato, sono stati implementati «gli obblighi di monitoraggio del gestore sulle aree limitrofe all'aeroporto ai fini della individuazione di eventuali nuovi ostacoli o pericoli non ancora mappati dalla competente autorità nazionale (ENAV s.p.a., per l'Italia)» e, dall'altro, è stato posto a carico dell'ente gestore il potere-dovere «di adottare le opportune misure di mitigazione del rischio, prescrivendo che gli Stati membri dotino i gestori di apposite procedure a tale fine».

Anche la giurisprudenza ha inteso seguire l'accennato principio evolutivo della materia che bene si evince dal reg. (CE) 216/2008 e, soprattutto, dal reg. (CE) n. 139/2014, il quale ne ha dato effettiva attuazione. Tale normativa, infatti, amplia sensibilmente le attività di monitoraggio del gestore nelle aree limitrofe al sedime aeroportuale prima limitate, a norma dell'art. 712 c. nav., a verificare «l'efficienza dei segnali». Il regolamento del 2014 si compone di un articolato e di allegati eminentemente «tecnici», quelli richiamati nella sentenza sono la disposizione ADR.OPS.B.075,

pronunciarsi a più riprese stabilendo principi ormai pacifici. Ad esempio, si è sostenuto che «in mancanza di un piano di rischio, o in pendenza di un procedimento per la sua adozione, i controlli in ordine alle situazioni che dovrebbero essere regolate dal predetto strumento pianificatorio, non devono affatto essere omessi. In tali ipotesi, riconducibili a ritardi od omissioni burocratiche, ogni potestà di giudizio, anche di merito e di opportunità, è devoluta all'ENAC, organo istituzionalmente preposto alla sicurezza negli aeroporti e nelle zone di rispetto ad essi limitrofe, che nell'esercizio delle sue funzioni ben può operare valutazioni in concreto» (così Cons. reg. sic., sez. giurisd., 03 marzo 2017, n. 82, in *Riv. giur. edil.* 2017, 2, I, 383). Più in generale, senza pretesa di esaustività, sui vincoli alla proprietà privata in materia aeroportuale si veda M. PIRAS, *Istituzione dell'infrastruttura aeroportuale. Vincoli alla limitrofa proprietà privata*, in S. BUSTI-E. SIGNORINI, G.R. SIMONCINI (a cura di), *L'impresa aeroportuale a dieci anni dalla riforma del codice della navigazione: stato dell'arte*, Torino, 2016, 35 ss.

relativa alla «Salvaguardia degli aeroporti» e contenuta nell'Allegato IV dello stesso testo di legge, nonché il relativo AMC1 ADR.OPS.B.075, nei quali vengono dettagliate le attività di monitoraggio in capo al gestore aeroportuale. L'obiettivo è la mitigazione del rischio di sinistri che viene effettuata prendendo in esame diverse variabili evidenziate dalla letteratura scientifica che, naturalmente, differiscono nei singoli aeroporti⁽⁸⁾. La probabilità dei sinistri aeronautici viene calcolata analizzando i movimenti annuali nello scalo, la configurazione e l'orografia dell'aeroporto, nonché dalla plausibile mappa di localizzazione degli incidenti realizzata secondo modelli matematici che porta a determinare l'incidenza del rischio anche per i terzi. Questi elementi vengono in rilievo in diverse tipologie di aree che interessano il sedime aeroportuale, nonché quelle limitrofe (suddivise in «alta tutela»; «interna»; «intermedia»; «esterna») evidenziate dallo stesso ENAC nel documento «*Policy di attuazione dell'art. 715 del codice della navigazione - Definizione della metodologia e della policy di attuazione del risk assessment*»⁽⁹⁾.

Su questi temi impatta anche una ulteriore disposizione europea, il reg. (UE) 1139/2018, il quale è intervenuto per realizzare una effettiva armonizzazione delle regole nell'aviazione civile e incrementare sicurezza e tutela dell'ambiente. In particolare, la Sezione IV, artt. 33-39, disciplina in maniera specifica gli aeroporti.

Sul tema è bene soffermarsi con maggiore dettaglio anche sulla portata dell'art. 707, co. 1, c. nav., riguardo al procedimento di determinazione delle zone soggette a limita-

⁽⁸⁾ Per una raccolta delle mappe di vincolo degli aeroporti italiani v. nel *web* <https://www.enac.gov.it/aeroporti/infrastrutture-aeroportuali/mappe-di-vincolo>. Sul *risk assessment* cfr. anche P. DI MASCIO-A. CARDI-M. DI VITO-C. PANDOLFI, *Distribution Of Air Accidents Around Runways*, cit., 862 ss.

⁽⁹⁾ Il documento è stato elaborato dall'ENAC in linea con le previsioni del capo III c.nav. Nel *web* <https://www.enac.gov.it/node/35861>.

zioni e il ruolo degli attori interessati tra cui gli enti locali.

Il c. nav. affida ad ENAC il compito di individuare le zone da sottoporre a vincolo e le relative limitazioni le quali vengono poi stigmatizzate in apposite «mappe di vincolo» (art. 707, co. 3, c. nav.) depositate presso l'amministrazione comunale territorialmente competente anche ai fini di eventuali opposizioni da parte dei soggetti eventualmente interessati.

È bene sottolineare che il vincolo aeronautico sulla sicurezza della navigazione di cui è titolare ENAC debba considerarsi presupposto e prevalente rispetto a qualunque altro tipo di pianificazione a livello locale. Tale vincolo, come dedotto, sussiste a prescindere dal recepimento negli strumenti urbanistici territoriali, così come avviene per le zone di rispetto aeroportuale ⁽¹⁰⁾.

Ciò spiega meglio le due principali funzioni di ENAC che interviene sia in maniera preventiva con l'attività di cui all'art. 707, sia in funzione dinamica sul monitoraggio e accertamento dello *status quo* con le procedure autorizzative tese ad assicurare nel tempo e valutare la compatibilità degli interventi al superiore interesse alla sicurezza aeronautica.

La funzione dinamica dell'ENAC attiene anche alla differente varietà e natura dei pericoli alla sicurezza – i quali possono rivelarsi anche al di fuori delle «mappe di vincolo» – che l'art. 709, c. nav., in una elencazione esemplificativa e non esaustiva, ha definito «ostacolo alla navigazione aerea», (sempre ai fini delle limitazioni di cui all'art. 707), e cioè le

⁽¹⁰⁾ Giova evidenziare, come è stato precisato (cfr. Cons. St., sez. VI, 2 marzo 2011, n. 1292, in *Foro amm. CDS* 2011, 3, 935), che l'indicazione della zona di rispetto della mappa non ha valore costitutivo del vincolo, ma ha solo valore ricognitivo. La stessa giurisprudenza ha anche avuto modo di affermare che «Sulla zona di rispetto aeroportuale il vincolo di inedificabilità assoluta s'impone *ex se*; pertanto il vincolo ha una efficacia immediata e diretta, indipendentemente dai piani urbanistici i quali, per loro natura, non possono incidere sull'esistenza e sui limiti di tale vincolo» (così Cons. St., sez. IV, 14 maggio 2007, n. 2400, in *Dir. trasp.* 2008, 2, 566).

costruzioni, le piantagioni arboree, i rilievi orografici ed in genere le opere che, anche in virtù delle loro destinazioni d'uso, interferiscono con le superfici di rispetto ⁽¹¹⁾.

La realizzazione di attività o di nuove opere che per loro natura (possono essere di natura fissa o mobile) costituiscono ostacoli, come sopra precisato, è consentita, appunto, solo attraverso il rilascio di autorizzazione da parte dell'ENAC previo coordinamento, ove necessario, con il Ministero della difesa.

Per completezza deve essere indicato che, sempre a tutela della sicurezza della navigazione, l'ENAC individua poi gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione di impatto di rischio che deve essere tenuta in conto dalle amministrazioni comunali in sede di pianificazione e gestione del territorio come si rinviene nell'art. 715 c. nav. ⁽¹²⁾.

La natura giuridica degli interventi e delle autorizzazioni dell'ENAC deve rinvenirsi alla luce della tutela del prevalente interesse alla sicurezza della navigazione che, con funzione inderogabile e prevalente, dovrà poi essere trasfuso nella pianificazione urbanistica locale sulla base di un leale rapporto di collaborazione tenendo ferme le rispettive competenze ⁽¹³⁾.

Una disciplina ancora più stringente di derivazione internazionale viene adottata per l'esecuzione di opere nelle direzioni di atterraggio e decollo ove devono essere osservati gli appositi piani di rischio adottati dai comuni e che,

⁽¹¹⁾ Cfr. lettera ENAC prot. n. 146391/OP del 14 novembre 2011.

⁽¹²⁾ Cfr. S. BEVILACQUA, *Vincoli alla proprietà privata in materia aeronautica*, in *GIURETA*, VII, 2009.

⁽¹³⁾ Cfr. TAR Sardegna, Cagliari, sez. II, 14 maggio 2015, n. 761, in *Foro Amm.*, 2015, 5, 1599, secondo cui il codice della navigazione attribuisce «all'ENAC la specifica funzione di valutare la compatibilità di ogni singolo intervento proposto con le esigenze della sicurezza ed efficienza del traffico aereo, fermo restando che tale valutazione deve essere effettuata (anche) alla luce del Piano di rischio approvato dal Comune».

come sopra accennato, sono redatti sulla base di eventuali direttive regionali e sempre nel rispetto del regolamento ENAC sulla costruzione e gestione degli aeroporti ⁽¹⁴⁾ anch'esso di attuazione dell'Annesso XIV ICAO.

2. Compatibilità della pianificazione e delle attività in ambito portuale con la normativa in materia di sicurezza aeronautica – Il preminente valore della sicurezza della navigazione aerea deve essere perseguito e ha funzione di prevalenza anche in particolari aree, quali quelle portuali e aeroportuali, quando gli strumenti di pianificazione si sovrappongono. In Italia diversi aeroporti insistono nelle zone limitrofe e/o parzialmente nell'ambito portuale di alcuni scali di rilievo nazionale, come, tra gli altri, quello di Brindisi in Puglia. In questo caso il Piano Regolatore Portuale (PRP), nonostante la sua valenza sovraordinata anche rispetto agli strumenti urbanistici locali ⁽¹⁵⁾, deve necessariamente conformarsi alle vigenti disposizioni sulla sicurezza aeronautica e a quanto previsto dalle «mappe di vincolo». Qualunque attività da realizzarsi in ambito portuale che possa costituire ostacolo alla navigazione aerea è subordinata all'autorizzazione dell'ENAC, così come deve essere sottoposto a verifica di compatibilità anche un semplice mutamento di destinazione d'uso di un'area o di un immobile all'interno del sedime portuale.

La giurisprudenza, del resto, sebbene non con specifico riferimento alla realizzazione di attività in area portuale, ha avuto modo di chiarire che le «disposizioni del codice della

⁽¹⁴⁾ Si rinvia al Cap. 9, par. 6.6, detto reg. ENAC.

⁽¹⁵⁾ I piani regolatori portuali sono disciplinati dall'art. 5, legge n. 84/1994, come modificato dal d.l. n. 121/2021 (convertito, con modifiche, con la legge n. 156/2021). In materia di pianificazione portuale si è sovente pronunciata la Corte costituzionale che ha affermato la specialità della pianificazione in esame in quanto finalizzata allo svolgimento ed allo sviluppo dei traffici marittimi così come affermato, tra gli altri, da Corte cost., 26 gennaio 2023, n. 6.

navigazione (e, in particolare, gli articoli 707 e seguenti, nel testo risultante dall'articolo 3 del decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96), se per un verso annettono valenza costitutiva alla predisposizione, da parte dell'ENAC, di apposite mappe volte ad individuare le zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe agli aeroporti, per altro verso non impediscono per ciò stesso all'Ente in questione di individuare in via generale ulteriori tipologie di aree in relazione alle quali imporre vincoli e limitazioni in relazione ai possibili ostacoli alla navigazione aerea e ai potenziali pericoli per la stessa, conformemente alla normativa tecnica internazionale (e ciò, in coerenza con le previsioni di cui al primo comma del rinnovellato articolo 707 cod. nav.)»⁽¹⁶⁾.

Viene in rilievo, quindi, come il potere dell'ENAC di imporre vincoli e limitazioni relativi agli ostacoli che possono costituire pericoli per la navigazione aerea, non risulti limitato alla sola predisposizione delle «mappe di vincolo» (di cui al comma 3 dell'art. 707 c. nav.), ma si traduca nella possibilità di esercitare ulteriori e diversi poteri – anche autorizzativi – nella medesima materia e per le medesime finalità; ciò anche nell'ambito portuale di riferimento.

Quanto alle «mappe di vincolo», la valutazione del rischio differisce sulla base della tipologia di zona di tutela (A, B, C, D). Nella zona di tutela A è da limitare al massimo il carico antropico. In tale zona non vanno, quindi, previste nuove edificazioni residenziali. Possono essere previste attività non residenziali, con indici di edificabilità bassi, che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone. Nella Zona di tutela B possono essere previsti una modesta funzione residenziale, con indici di edificabilità bassi, e attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone. Nella zona di tutela C può essere

⁽¹⁶⁾ Cons. St., sez. VI, 04 novembre 2013, n. 5291, in *Riv. giur. amb.* 2014, 2, 240 (con nota di L. CORTI, *Parchi eolici in prossimità di aeroporti: poteri dell'ENAC a tutela della sicurezza della navigazione aerea*).

previsto un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indici di edificabilità medi e nuove attività non residenziali. Nella zona D, caratterizzata da un livello minimo di tutela e finalizzata a garantire uno sviluppo del territorio in maniera opportuna e coordinata con l'operatività aeroportuale, va evitata la realizzazione di interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva.

In particolare, nelle zone di tutela A, B e C si deve evitare la realizzazione di insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili, nonché attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.

L'Autorità di sistema portuale, già nella stessa redazione del PRP, deve tenere conto dei vincoli aeronautici, ma, come accennato, nel caso di qualunque modificazione nell'ambito portuale (ancorché già non conforme alle «mappe di vincolo») deve chiedere specifica autorizzazione all'ENAC.

La specificità della normativa sulla *safety* aeroportuale impone l'intervento di ENAC anche nel caso di una modificazione della destinazione d'uso di un immobile non solo riguardo alla determinazione della compatibilità dell'attività, ma anche rispetto al «carico antropico» che deve essere valutato allo stesso modo dei piani di rischio predisposti dagli enti locali sulla base dell'art. 707, co. 5, c. nav.

Gli enti locali, infatti, devono articolare e dettagliare gli elementi di cui *supra* nei loro piani di rischio, naturalmente, in coerenza con la propria regolamentazione urbanistico-edilizia che, come già dedotto, non può essere in contrasto con le esigenze legate alla sicurezza aeroportuale ⁽¹⁷⁾.

I piani di rischio sono redatti sulla base dei piani di svi-

⁽¹⁷⁾ V. TAR Bolzano, sez. I, 12 settembre 2011, n. 312, con nota di F. GASPARI, *op. cit.*

luppo aeroportuale; in mancanza ⁽¹⁸⁾, il piano di rischio è redatto sulla base della situazione attuale e nella loro redazione i Comuni possono adattare il perimetro e l'estensione delle zone di tutela sulla base della configurazione del territorio.

Riguardo all'impatto antropico è necessario riferirsi, quindi, non solo alle norme dell'art. 715 c. nav., ma anche al citato documento «*Policy* di attuazione dell'art. 715 del codice della navigazione – Definizione della metodologia e della *policy* di attuazione del *risk assessment*». Se i piani di rischio sono caratterizzati da un approccio di tipo «qualitativo», il *risk assessment* è di tipo «quantitativo», in quanto ogni studio è basato sui dati specifici dell'aeroporto in esame e dell'area circostante (volumi di traffico, rotte seguite, tipologie di aeromobili, etc.) ⁽¹⁹⁾.

Rispetto a quanto d'interesse e meramente a titolo esemplificativo nel caso della realizzazione e/o ristrutturazione

⁽¹⁸⁾ La giurisprudenza (TAR Campania, Napoli, sez. IV, 27 febbraio 2014, n. 1215) ha avuto modo di affermare che in mancanza del Piano di rischio (specie laddove la mancata approvazione non sia connessa a negligenza dell'ente locale ma ad inadempimenti posti in essere da distinte Amministrazioni pubbliche chiamate a partecipare al procedimento), non possono essere rilasciati titoli abilitativi sull'area ove insistono le limitazioni di cui all'art. 707. Aggiunge il TAR campano che, eventualmente, il soggetto interessato potrà «compulsare, con gli strumenti assicurati dall'ordinamento (...) le altre Amministrazioni, il cui contributo decisionale è necessario per l'adozione del piano di rischio in questione».

⁽¹⁹⁾ Sull'art. 715, c. nav., e sulla Policy ENAC v. TAR Lombardia, sez. II, 22 marzo 2021, n. 751, in *Riv. giur. edil.* 2021, 3, I, 936, secondo cui «i vincoli imposti, ai sensi dell'art. 715 cod. nav., sulla base della valutazione concertata di impatto di rischio tra ENAC e il Comune, devono essere recepiti nello strumento urbanistico non trattandosi di vincoli di inedificabilità assoluta derivanti dalla legge, bensì di misure conformative del territorio stabilite discrezionalmente da ENAC e dal Comune; ciò in quanto, in considerazione della natura non assoluta del vincolo, solo con il recepimento delle misure da parte dell'organo competente si può validamente conformare il territorio e consentire ai destinatari di conoscere i limiti imposti sulle proprie aree».

di una stazione passeggeri che si trovi in una zona nella quale insiste un vincolo aeroportuale si dovrà valutare la compatibilità della struttura non solo riguardo alla tipologia di attività svolta ma anche sulla base dell'impatto antropico, quindi la presenza e l'afflusso di passeggeri nel *terminal* tenendo in debita considerazione i dati connessi al traffico sviluppato nel porto.

NICOLÒ GIOVANNI CARNIMEO - GIUSEPPE DELLE FOGLIE

GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

TRIBUNALE DI LARINO 17 FEBBRAIO 2022

Est. VACCA

Pesca s.a.s. (avv. V. Mastrangelo) c. Compagnia Italiana di Navigazione s.p.a. (avv. A. De Filippis) e G. Padovano Di Leva (avv. A. De Filippis)



Imprese di navigazione e di trasporto – Urto – Responsabilità per urto equiparato di navi – Omessa dimostrazione del fatto costitutivo della responsabilità – Ciascuna parte sopporta i danni che ha subito.

RIASSUNTO DEI FATTI – Il 14 maggio 2016 la nave traghetto HSC Isola di Capraia, proveniente dalle Isole Tremiti, faceva ingresso nel porto di Termoli provocando un’onda di risacca di forza e intensità tali da far urtare il motopeschereccio Adriana III contro il molo al quale era ormeggiato. Secondo l’armatore di quest’ultimo il sinistro andava imputato al comandante del traghetto, colpevole di aver tenuto una velocità eccessiva e comunque superiore a quella consentita all’interno del bacino portuale. Il Tribunale di Larino, chiamato a pronunciarsi in composizione monocratica, rigettava la domanda non essendo l’istruttoria dibattimentale riuscita a chiarire la dinamica dei fatti e la colpa dei convenuti.

In caso di sinistri provocati dall’onda di risacca prodotta dal movimento di una nave, ciascuna delle parti risponde dei danni sofferti quando sia risultato impossibile ricostruire la dinamica dei fatti e le colpe dei soggetti coinvolti ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ V. la nota di L. ANCIS, a pag. 668.

MOTIVI DELLA DECISIONE – Nel merito la domanda attorea deve essere respinta per le ragioni di seguito esposte.

L'istruttoria compiuta non ha consentito di accertare i fatti per come esposti dalla parte attrice, sia con riguardo alla ricostruzione dell'evento di danno, ivi incluso il nesso causale e l'elemento soggettivo della colpa, sia con riguardo alle conseguenze dannose.

Ed invero, la dinamica del sinistro nei termini riportati dalla parte attrice è emersa dalle dichiarazioni del teste Di Lorenzo Antonio, la cui attendibilità è tuttavia limitata, essendo costui il comandante e motorista del motopesca Adriana III, e del teste Fabio Arienti, il quale ha riferito di aver visto la scena in quanto il suo ufficio è posto di fronte all'invaso di alaggio delle imbarcazioni da pesca, ad una distanza di 10 metri. Entrambi hanno dichiarato che l'HSC, nell'eseguire la sua manovra d'ormeggio, provocava un forte moto ondoso che spingeva il motopeschereccio contro la banchina facendo urtare e strisciare tutto il lato sinistro dell'Adriana III. In particolare, il teste Fabio Arienti ha specificato, quanto al tipo di manovra eseguito, che «la nave Isola di Capraia, come sempre, entra sfiorando il molo a martello, entra di prua e quando è all'altezza del centro del porto circa, fa una virata di 90 gradi, mette a mare l'ancora sinistra, continua la virata per 50-60 metri, mette a mare l'ancora di destra e inizia la manovra in marcia indietro. Quel tipo di manovra, in quel tipo di porto, strutturato come una sacca, crea un'onda d'urto con una corrente notevole, per cui qualche volta le navi ormeggiate saltano».

Tuttavia, dall'esame delle ulteriori testimonianze rese in udienza e soprattutto dai verbali di sommarie indagini compiute dalla Capitaneria di porto di Termoli nell'immediatezza del sinistro, è emersa una sostanziale discordanza tra dette testimonianze e quelle rese dagli altri soggetti pure presenti al momento del presunto urto. Ed infatti, nel verbale di sommarie indagini il sig. Marinucci Stefano, marittimo abilitato al pilotaggio del porto di Termoli, ascoltato dalla Capitaneria di porto in data 14 maggio 2016, dichiarava che «[vi] erano venti di libeccio con raffiche fino a 30 nodi, quindi si è preferito effettuare la rotazione dell'unità navale nella parte antistante del bacino portuale, mentre solitamente la rotazione dell'unità viene effettuata all'interno del bacino portuale»; chiariva poi che la manovra posta in essere non

determinò alcun moto ondoso «anche perché l'evoluzione è stata effettuata all'esterno del bacino portuale» e «non ha creato alcun moto ondoso all'interno del bacino portuale ed eravamo ad una velocità di 2/3 nodi». Allo stesso modo il Marinucci Felice, ormeggiatore del porto di Termoli, il quale si occupò delle manovre di ormeggio della HSC nel caso qui in esame, in risposta alla domanda se avesse visto effettuare alla HSC una manovra diversa dal solito, dichiarava di aver notato che l'imbarcazione aveva effettuato l'evoluzione d'ingresso al traverso del molo martello quando solitamente la stessa evoluzione veniva effettuata al traverso del fanale giallo del molo sud, riferendo altresì di non aver notato alcun moto ondoso. Anche Marinucci Salvatore, pure impegnato nell'effettuare le manovre di ormeggio della HSC, dichiarava di non aver visto alcun moto ondoso crearsi in porto. Infine, il teste Ruggiero Giuseppe, ascoltato all'udienza dell'11 settembre 2020, dipendente della Compagnia Italiana di Navigazione, a bordo della HSC e capitano di lungo corso, ha dichiarato di ricordare il tipo di manovra effettuata, ovvero una evoluzione di circa 180° con manovra eseguita poco fuori dal porto in modo da mettere la «prua nel vento» ed entrare nel porto a marcia indietro.

Orbene, emerge con evidenza la contraddizione dei testi in ordine al tipo di manovra effettuata dalla HSC, ma anche in punto di condizioni meteo sussistenti al momento dell'ingresso dell'Isola di Capraia in porto: sotto il primo aspetto, secondo il teste di parte attrice, Fabio Arienti, la manovra eseguita dalla HSC sarebbe avvenuta, come sempre, all'interno del porto e con la creazione di un forte moto ondoso; secondo i testi Marinucci Stefano e Ruggiero Giuseppe, la manovra sarebbe invece avvenuta all'esterno del porto e diversamente da quanto era solita fare nell'entrare in porto (in tal senso anche il teste Marinucci Felice); inoltre né loro, né le ulteriori persone presenti – in particolare gli ormeggiatori – notavano la forte risacca di cui discorre parte attrice; quanto invece alle condizioni meteo, gli ormeggiatori, pur dando atto della presenza di vento da ponente di 20 nodi, riferivano del mare calmo in porto, mentre il Di Lorenzo Antonio dichiarava che vi era un po' di libeccio e il mare era increspato; gli ulteriori soggetti sentiti hanno invece riferito della presenza di vento di libeccio con raffiche superiori a 30 nodi.

Alla luce di tali risultanze, deve necessariamente darsi atto del

fatto che sia rimasta quantomeno dubbia o incerta la dinamica del sinistro, e ancor più incerta è l'asserita violazione dell'ordinanza n. 9/17 della Capitaneria di porto attestante, *in thesi*, la colpa della convenuta; di contro, deve essere sottolineato che, all'esito delle indagini spiegate, la stessa Capitaneria di porto rilevava che «dalla dinamica degli eventi non emergono sospetti di dolo o colpa» mentre, per quanto concerne il profilo del danno conseguenza, la Capitaneria accertava che l'Adriana III subiva, quale danno, la sola rottura della bitta di poppavia lato sinistro e dunque, non risultano in alcun modo menzionati tutti gli ulteriori danni evidenziati nella perizia di parte attrice.

In definitiva, deve concludersi nel senso che, vista l'incertezza sulla causa dell'urto, a mente del sopra richiamato art. 482 cod. nav., i danni sofferti restano a carico di chi li ha subiti, con la conseguenza che la domanda attorea deve essere rigettata, assorbite tutte le ulteriori eccezioni e domande.

Una insoddisfacente pronuncia sul fatto costitutivo della responsabilità dell'armatore per urto equiparato.

SOMMARIO: 1. Il fatto. – 2. La responsabilità dell'armatore per urto. – 3. Il cosiddetto urto equiparato. – 4. Una decisione che desta perplessità. – 5. Considerazioni finali.

1. La decisione in epigrafe trae origine da un sinistro avvenuto in occasione della manovra di ingresso in porto di un traghetto utilizzato nel trasporto di linea fra Termoli e le Isole Tremiti. L'azione venne proposta dall'armatore di un motopeschereccio, secondo cui fu la nave a determinare l'onda di risacca che fece urtare pesantemente il proprio mezzo contro la banchina alla quale era ormeggiato. Il Tribunale di Larino, chiamato a pronunciarsi in composizione monocratica, rigettò tuttavia la domanda, ritenendo del tutto insoddisfatta la prova del fatto costitutivo della responsabilità armatoriale.

2. Istituto fra i più antichi e caratteristici del diritto della navigazione, l'urto di nave è un'autonoma fonte di obbliga-

zioni di carattere extracontrattuale ⁽¹⁾.

La sua disciplina speciale, essenzialmente contenuta nel codice della navigazione, risulta in larga parte ispirata alle disposizioni della Convenzione internazionale firmata a Bruxelles il 23 settembre 1910, sull'unificazione di alcune regole in materia di urto fra navi. L'elevatissimo numero di adesioni e ratifiche conseguite ne assicurano da tempo l'applicazione pressoché generale ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Sull'istituto in generale v., fra gli altri, E. RIGHETTI, *Urto di nave e di aeromobile*, in *Noviss. dig. it.*, XX; Torino 1975, 190 ss.; E. VINCENZINI, *L'urto di navi nel diritto marittimo romano*, in *Dir. mar.* 1977, 690 ss.; G. ROMANELLI-G.SILINGARDI, *Urto di navi o aeromobili*, in *Enc. dir.*, XLV, Milano, 1992, 906 ss.; E. SPASIANO, *L'urto di navi e di aeromobili*, in *Enc. giur.*, XXXII, Roma, 1994; G.A. RIGHETTI, *Urto di navi*, in *Dig. disc. priv.*, sez. comm., XVI, Torino, 1999, 324 ss.; S. POLLASTRELLI, *L'urto di navi*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), III, Milano, 2010, 233 ss., nonché *La Convenzione di Bruxelles del 1910 in materia di urto di navi. Legge applicabile e competenza giurisdizionale*, in *Dir. mar.* 2010, 798 ss.; A.L.M. SIA, *L'urto di navi e aeromobili fra disciplina speciale e diritto comune*, in *Studi in memoria di Elio Fanara* (a cura di U. La Torre-G. Moschella-F. Pellegrino-M.P. Rizzo-G. Vermiglio), II, Milano, 2008, 361 ss., nonché *Urto di navi e di aeromobili*, in *Diritto della navigazione* (a cura di M. Deiana), Milano, 2010, 547 ss.; S. ZUNARELLI-M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Milano, 2020, 228 ss. e da ultimi A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2022, 673 ss.

⁽²⁾ La *Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage* è stata resa esecutiva nel nostro paese dalla l. 12 giugno 1913, n. 606. Per la dottrina, v. in particolare S. POLLASTRELLI, *La Convenzione di Bruxelles del 1910*, cit., 800 s., la disciplina interna riproduce quasi testualmente quella uniforme, essendo stata riservata alla legislazione nazionale soltanto la regolamentazione di alcuni particolari aspetti, per esempio «la determinazione della portata e degli effetti delle disposizioni contrattuali o legali che limitano la responsabilità dei proprietari delle navi rispetto alle persone a bordo». La Convenzione di Bruxelles del 1910 si applica nei casi di urto fra unità aventi nazionalità di Stati contraenti diversi, indipendentemente dal luogo ove si sia verificato il sinistro, salvo si tratti di navi da guerra o di Stato chiamate a svolgere un servizio pubblico. In caso di sinistro fra navi della stessa nazionalità si applica la legge nazionale comune (art.

Diversamente dalla collisione con banchine, installazioni portuali, boe o attrezzature fisse di vario genere, tutte soggette alla disciplina generale sulla responsabilità aquiliana, la fattispecie in esame si riferisce alle sole ipotesi di urto fra navi o galleggianti, cioè fra mobili della navigazione, a prescindere dal fatto di trovarsi questi ultimi in movimento, fermi all'ancora, se non addirittura già saldamente fissati ad una banchina ⁽³⁾.

Riguardo alla responsabilità civile il codice della navigazione distingue tre ipotesi:

a) l'urto fortuito, i cui effetti rimangono a carico di chi li ha rispettivamente sofferti. L'ordinamento vi equipara quelli provocati da cause di forza maggiore oppure da motivi rimasti del tutto oscuri (art. 482);

b) l'urto da colpa esclusiva di uno dei mezzi coinvolti, il cui armatore dovrà, insieme all'autore della condotta incriminata, risarcire il danno ancorché l'onere della prova incomba interamente su chi abbia lamentato il pregiudizio (art. 483);

c) l'urto da colpa comune, con ciascuno dei soggetti coinvolti chiamato a rispondere proporzionalmente alla gravità della propria condotta e alla portata delle sue concrete conseguenze. Quando però, per particolari circostanze, sia risultato impossibile graduare esattamente le colpe e l'apporto causale individuale, il risarcimento avverrà in parti uguali (art. 484, comma primo) ⁽⁴⁾.

12). Sul punto cfr. A.L.M. SIA, *L'urto di navi e aeromobili fra disciplina speciale e diritto comune*, cit., 366.

⁽³⁾ Così A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 374. Per G. DE LEO, *Urto fra nave in movimento e nave all'ancora* (nota a Cass. 17 gennaio 1958, n. 90), in *Riv. dir. nav.* 1960, 94, sarebbe stata superflua una previsione specifica in ordine all'eventualità che uno dei mezzi coinvolti fosse fermo, trattandosi di un caso ovviamente compreso «nella più generale ipotesi di cui la legge fornisce espressa regolamentazione».

⁽⁴⁾ Sul punto S. POLLASTRELLI, *L'urto di navi*, cit. 250, correttamente rileva che il giudizio di colpevolezza «scaturisce spesso dalla violazione delle regole internazionali per prevenire gli abbordi in mare che sono

3. Tanto l'ordinamento internazionale uniforme che quello interno non forniscono una precisa definizione di urto nautico, anche se è evidente che i casi più gravi riguardano le ipotesi di collisione violenta fra due o più mezzi. Entrambi, però, esplicitamente estendono il proprio regime ai danni provocati dal semplice spostamento d'acqua o cause similari (art. 13 Convenzione di Bruxelles del 1910 e art. 488 c. nav.)⁽⁵⁾.

Se ne ricava che nella nozione tecnica di urto nautico rientrano tanto le collisioni materiali che taluni sinistri avvenuti senza un effettivo impatto. Per esempio, quelli determinati dall'onda di risacca provocata dal veloce movimento del mezzo, oppure quelli imputabili al risucchio delle eliche o alle turbolenze provocate dalle medesime nel normale andamento dei flussi acquei.

ampiamente utilizzate per fare sorgere la presunzione di responsabilità a carico di una nave o definire un giudizio di "colpa tecnica" superabile con prova contraria». Sulla questione v. anche A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 674. Per Cass. 17 gennaio 1958, n. 90, cit., 95 s., nel nostro sistema deve escludersi che in caso di urto con una unità all'ancora, o comunque ferma, sussista una qualsiasi presunzione legale di responsabilità a carico di quella in movimento. Negli stessi termini DE LEO, *Urto fra nave in movimento e nave all'ancora*, cit., 95, per il quale, «non prevedendo la legge, nella generale ipotesi di urto, alcuna presunzione di colpa a carico di una delle navi, dovrebbe discender chiaro da quanto detto sopra che una presunzione di colpa non sussiste nemmeno nel caso che una delle navi sia all'ancora».

⁽⁵⁾ Sul punto la *Relazione al codice della navigazione, presentata nell'udienza del 30 marzo 1942 per l'approvazione del testo definitivo*, precisa che tali danni «per l'analogia di causa ed effetti, concettualmente rientrano nella stessa categoria dei danni da urto», infatti la circostanza «che non vi sia stata collisione non è tale da giustificare una diversa disciplina» (n. 296). Sulla questione cfr. POLLASTRELLI, *L'urto di navi*, cit., 244; E. SPASIANO, *L'urto di navi e di aeromobili*, cit., 2, per il quale tale «estensione è giustificata dall'evidente analogia delle ipotesi»; G.A. RIGHETTI, *Urto di navi*, cit., 326 e A.L.M. SIA, *L'urto di navi e aeromobili fra disciplina speciale e diritto comune*, 364 s.

La dottrina identifica queste ipotesi come altrettante fattispecie di *urto equiparato*, considerandole alla stregua di particolari *species* del *genus* urto di nave ⁽⁶⁾.

Nonostante il codice della navigazione non lo precisi espressamente, anche in questi ultimi casi il risarcimento presuppone la colpa del mezzo che ha provocato l'incidente. Più precisamente, trattandosi di una particolare fattispecie di responsabilità aquiliana, in applicazione dei principi generali di cui agli art. 2043 e 2697 c.c., chi ha proposto la domanda dovrà necessariamente dimostrare il danno, la sua imputabilità al comportamento colposo di un altro mobile della navigazione e il nesso di causalità fra quest'ultimo e il danno.

A fronte di tale prova potrà liberarsi soltanto il convenuto che sia riuscito a dimostrare che l'urto è invece stato fortuito, che la sua causa non è affatto certa oppure che vi abbia concorso il mezzo che ha lamentato il pregiudizio ⁽⁷⁾.

4. Fatta eccezione per il corretto inquadramento della fattispecie e per l'esatta identificazione della disciplina applicabile al caso concreto, la pronuncia del Tribunale di Larino desta numerose perplessità.

Non certo per il mancato accoglimento della domanda, non avendo l'attore effettivamente assolto alla prova del fatto costitutivo della responsabilità dell'armatore, quanto per il complesso e talvolta contraddittorio percorso logico seguito dalla motivazione.

Come si è detto, infatti, nella fattispecie in esame il ri-

⁽⁶⁾ Così E. SPASIANO, *L'urto di navi e di aeromobili*, cit.; E. VOLLI, *Urto di navi*, in *Dir. mar.* 1987, 654 s.; G.A. RIGHETTI, *Urto di navi*, cit., 333, e da ultimi A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 675. Per una esaustiva disamina della casistica giurisprudenziale, nazionale e straniera, in materia di urto nautico v. in particolare S. POLLASTRELLI, *L'urto di navi*, cit., 244, nt. 27, 28 e 29.

⁽⁷⁾ Sul punto cfr. G. ROMANELLI-G. SILINGARDI, *Urto di navi o aeromobili*, cit., 912 e A.L.M. SIA, *L'urto di navi*, cit., 371.

sarcimento presuppone in primo luogo la dimostrazione del pregiudizio subito da chi propone la domanda. L'armatore del peschereccio Adriana III ha cercato di assolvervi producendo in giudizio una perizia tecnica di parte attestante un danno emergente quantificabile in svariate decine di migliaia di euro. Completamente opposta è stata la valutazione operata dal personale della Capitaneria di porto, secondo cui l'unità aveva subito solo la rottura di una bitta d'ormeggio.

Trattandosi di un aspetto dirimente per la sorte della controversia, il giudice avrebbe dovuto adeguatamente soffermarsi sulle ragioni di una così palese discrasia, dando soprattutto conto dei motivi dell'inattendibilità delle valutazioni prospettate dal perito. La scelta è stata invece quella di appiattirsi sugli esiti degli accertamenti compiuti dall'autorità marittima nell'immediatezza del fatto.

Inoltre, neppure l'esiguo pregiudizio certificato dalla Capitaneria è stato riconosciuto, avendo il Tribunale considerato l'istruttoria dibattimentale del tutto insufficiente a ricostruire la dinamica dei fatti e gli eventuali errori commessi dal comandante della nave traghetto.

Sarebbe stato indispensabile accertare se la velocità tenuta dall'unità fosse o meno superiore a quella consentita all'interno del porto di Termoli, elemento facilmente verificabile dato che ormai ogni nave adibita al trasporto pubblico di passeggeri ha a bordo strumenti destinati a registrare i parametri della rotta relativi a qualsiasi momento della spedizione.

La scelta è stata invece quella di dilungarsi su questioni secondarie, quando non addirittura superflue ai fini della ricostruzione delle responsabilità, quali le condizioni meteorologiche in atto al momento del sinistro e le modalità con cui la nave traghetto ebbe ad approcciare la manovra di ingresso in porto. Dati sui quali, peraltro, le ricostruzioni prospettate dai testi sono risultate del tutto contrastanti.

Le determinazioni relative alla strategia da seguire nell'entrare nel bacino portuale rientrano fra le attribuzioni esclusive del comandante, quale vertice dell'organizzazione di bordo rappresentata dal mezzo e dal suo equipaggio du-

rante la navigazione. Tanto che costui è chiamato, insieme al suo preponente, a rispondere dei danni eventualmente cagionati a terzi (art. 274 e 295, comma primo, c. nav.) ⁽⁸⁾.

L'esistenza di condizioni meteomarine severe, in particolare un forte vento laterale, può certamente suggerire di anticipare all'esterno del porto una manovra altrimenti da svolgersi in acque ristrette. Oppure di avvalersi del servizio di un rimorchiatore o più in generale di optare per una soluzione di ancoraggio o ormeggio diversa da quella adottata in condizioni del tutto ordinarie. Certamente non può però indurre una nave a spostarsi ad una velocità superiore rispetto a quella imposta dalle autorità competenti per ragioni di sicurezza.

Aspetto, questo, che la sentenza ha inesorabilmente lasciato cadere, essendo risultato anche in questo caso più agevole limitarsi a considerare incontrovertibili le affermazioni della Capitaneria di porto, per la quale «dalla dinamica degli eventi non emergono sospetti di dolo o colpa».

Ancor più grave è il fatto che, nonostante la contraddittorietà delle dichiarazioni rese dai testi sulla situazione meteo e le modalità di manovra della nave, sia stata invece considerata del tutto attendibile la dichiarazione resa dal marittimo locale abilitato al pilotaggio, in servizio a bordo al momento del fatto, che, comprensibilmente interessato a ridimensionare le colpe della nave, si è dichiarato certo che non vi fu alcuna onda di risacca e che la velocità era assolutamente regolare, procedendosi a «2/3 nodi».

5. La domanda andava certamente rigettata per la mancata prova del fatto costitutivo della responsabilità dell'armatore.

⁽⁸⁾ Sul punto v. per tutti U. LA TORRE, *Comando e comandante nell'esercizio della navigazione*, Napoli, 1997, 44 s., per il quale l'elemento centrale della formula dell'art. 295 c. nav. va individuata proprio nell'attributo di esclusività «che qualifica la direzione: nel senso, cioè, che questa dev'essere intesa come potestà spettante unicamente e indivisibilmente al titolare del comando e, quindi, non delegabile né frazionabile».

Il giudice avrebbe tuttavia dovuto considerare provato tanto l'esiguo danno attestato dall'autorità marittima, che il suo nesso eziologico con lo spostamento del tragheto all'interno del porto. Ciò nella logica constatazione che le bitte d'ormeggio sono destinate a sopportare carichi molto significativi e che si rompono soltanto in condizioni del tutto particolari, oppure per il sopravvenire di cause perturbatrici anomale.

È in effetti mancata, invece, la prova della condotta colposa del comandante.

Ciò è da imputare in parte alla poca attenzione dell'attore su uno degli aspetti centrali della controversia. Ma soprattutto alla scarsa propensione del giudice, nonostante l'assistenza del consulente tecnico obbligatorio di cui all'art. 599, primo comma, c. nav., ad approfondire un dato non solo fondamentale, ma in fin dei conti anche facilmente reperibile.

Tale atteggiamento è probabilmente dipeso dalla supposta esiguità dei valori economici in gioco, ma forse anche dalla convinzione che le verifiche del caso non avrebbero potuto comunque smentire la ricostruzione prospettata dalla Capitaneria di porto.

Viene allora spontaneo chiedersi perché non delegare direttamente all'autorità marittima le pronunce giurisdizionali in materia di urto equiparato di nave ⁽⁹⁾.

LUCA ANCIS

⁽⁹⁾ In effetti l'art. 585 c. nav. già affidava la cognizione delle cause marittime di primo grado in materia di sinistri marittimi e controversie di lavoro ai comandanti di porto capi di circondario marittimo e ai tribunali, autorizzando i primi a delegare, con apposito decreto, l'esercizio delle stesse funzioni ad un ufficiale di grado non inferiore a quello di capitano di porto. Tale sistema venne tuttavia dichiarato costituzionalmente illegittimo da C. cost. 7 luglio 1976 n. 164, in *Dir. mar.* 1976, 673 ss., con nota di A. MAISANO, *L'illegittimità costituzionale della residua giurisdizione del comandante del porto*, che ha avuto l'effetto di attribuire al tribunale tutte le cause marittime, indipendentemente dal relativo valore. Sul punto v. A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 798 ss.

MASSIMARIO

AMMINISTRAZIONE

Benché qualificati di diritto privato dall'art. 10 della l. n. 84 del 1994 e benché non espressamente richiamati dall'art. 6, comma 5, della medesima legge nella formulazione vigente ratione temporis, i rapporti di lavoro instaurati con l'Autorità portuale sono sottoposti alle regole generali in materia di impiego pubblico, risentendo della qualificazione di tali enti come enti pubblici non economici ad ordinamento speciale e della sottrazione degli stessi a tutte le competenze in materia di erogazioni di servizi, in una parola, «imprenditoriali». Innegabile, quindi, l'applicazione dell'art. 97 cost. e, più in generale, ad onta della natura anfibia della contrattazione collettiva, dei principi fondamentali in tema di pubblico impiego privatizzato di cui al d.lg. n. 165 del 2001, pur anteriormente alla novella dell'art. 6 operata dal d.lg. n. 169 del 2016.



Cass., sez. lav., 31 maggio 2023 n. 15401; pres. Marotta, rel. Sarracino; *Autorità portuale di Marina di Carrara c. Bernieri M.G.* (avv. N. Gualdi).

L'Autorità portuale non rientra tra i soggetti portatori di interessi pubblici che possono contestare ad un'associazione sportiva dilettantistica la corretta applicazione di un meccanismo privatistico regolato dallo statuto ed attinente alla disciplina interna della vita associativa.



TAR Liguria 1 settembre 2021; pres. Caruso, est. Felletti; *Società Canottieri Genovesi Elpis* (avv. D. Anselmi e F. Smerchinich) c. *Autorità di sistema Portuale del Mar Ligure occidentale*; in *Dir. mar.* 2022, 820, con nota di G. TACCOGNA.

ASSICURAZIONI



Il vettore che, dopo aver stipulato una polizza assicurativa «per conto di chi spetta» abbia corrisposto al mittente il valore della merce andata perduta durante il trasporto, surrogandosi nei diritti di quest'ultimo, è legittimato nei confronti dell'assicuratore indipendentemente dal consenso del destinatario.

Cass., sez. VI, 15 giugno 2022 n. 19278; pres. Graziosi, rel. Cirillo; *TNC Trasporti Nazionali Casto s.r.l.* (avv. M. Bagno e G. Bellisario) c. *Unipolsai Assicurazione s.p.a.* (avv. A. Masutti, C. Perrella e N. Adragna); in *Dir. mar.* 2022, 808, con nota di S. ROMANO.

AUSILIARI DEL TRASPORTO



L'affermazione della responsabilità extracontrattuale del vettore richiede la dimostrazione di una condotta colposa avente i requisiti costitutivi dell'illecito aquiliano ex art. 2043 c.c. e dell'idoneità di tale condotta a ledere non solo i diritti derivanti dal contratto di trasporto in capo al mittente, ma anche posizioni soggettive spettanti al terzo danneggiato rimasto estraneo al contratto.

Cass. sez. III, 9 settembre 2022 n. 26504; pres. Frasca, rel. Spaziani; *United Parcel service Italia s.r.l.* (avv. M. Di Toro) c. *Università IUAV di Venezia* e *B. Trasporti s.r.l.* (avv. M. Scatamburlo e M. Ranni); in *Dir. mar.* 2022, 809, con nota di M. TONIONI.

L'assunzione della veste di spedizioniere-vettore può essere desunta dalle modalità di fatturazione, dall'indicazione del proprio corrispondente come destinatario nella lettera di vettura e dal comportamento successivo al sinistro.



Trib. Bologna 30 giugno 2022; g.u. Fregnani; *Italmondo s.p.a.* (avv. M. Lopez de Gonzalo e G. Fini) c. *Chubb European Group s.e.* (avv. S. Taccioli) e *Top Logistik GmbH.* (avv. A. Pesce); in *Dir. mar.* 2022, 816, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO.

L'annullamento degli atti impositivi nei confronti dell'importatore, disposto con provvedimento giurisdizionale passato in giudicato, ha effetto, a norma dell'art. 1306 c.c., anche nei confronti dello spedizioniere quale obbligato in solido, qualora non sia fondato su ragioni prettamente personali dell'importatore.



Comm. trib. prov. Milano 6 ottobre 2022; pres. Biancospino, rel. Donvito; *Multilogistics s.p.a.* (avv. G. Alemanni e G. Orsi) c. *Agenzia dogane e monopoli e Agenzia delle entrate* (avv. P. Puccetti); in *Dir. mar.* 2022, 820, con nota di M. TONIONI.

DEMANIO

La disciplina di legge sulla durata dei contratti di affitto di fondo rustico, estesa «ai terreni demaniali o soggetti al regime dei beni demaniali di qualsiasi natura (...) che siano oggetto di affitto o di concessione amministrativa» (art. 6, comma 1, del sopra citato decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228), è applicabile ai soli contratti stipulati con coltivatori diretti ai



sensi dell'art. 1 della legge 3 maggio 1982, n. 203. Tale qualifica non è estensibile alle società di capitali, tra cui quelle in forma di società a responsabilità limitata, che, per l'assenza dell'elemento personalistico nell'esercizio organizzato dell'attività economica, non sono riconducibili alla figura del piccolo imprenditore ex art. 2083 cod. civ., in cui sono invece inclusi «i coltivatori diretti del fondo. Non è dunque invocabile la durata del contratto di quindici anni, rinnovabile in via tacita per ulteriori quindici anni, ai sensi della medesima legge 3 maggio 1982, n. 203.

Non è applicabile la proroga legale prevista dall'art. 1, comma 682, della legge di stabilità per il 2019 alle concessioni demaniali marittime per acquacoltura, essendo esclusa l'estensione della disposizione ora menzionata - di cui peraltro l'Adunanza plenaria di questo Consiglio di Stato ha accertato il contrasto con il diritto dell'Unione europea sancita, con sentenze del 9 novembre 2021, nn. 17 e 18 - al di fuori del suo ambito di applicazione, riferito alle «concessioni disciplinate dal comma 1 dell'articolo 01 del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494», e dunque alle concessioni demaniali marittime per le finalità turistico-ricreative elencate dalla disposizione richiamata.

Cons. St., sez. VII, 2 marzo 2023, n. 2213; pres. Contessa, est. Franconiero; *Aqua società agricola s.r.l.* (avv. A. Clarizia) c. *Comune di Lavagna* (avv. L. Cuocolo) e c. *Capitaneria di porto di Santa Margherita Ligure* (Avvocatura dello Stato); *supra*, 623, con nota di C. Pozzi.



La realizzazione di strutture funzionali alla balneazione costituisce una modalità di utilizzo del bene paesaggistico che non può tradursi nella deprivatione del valore naturalistico e culturale, che deve essere preservato in modo prioritario; alla luce dei principi costituzionali, infatti, le possibilità di

sfruttamento per ragioni turistiche e ricreative sono da considerarsi secondarie rispetto alla prioritaria esigenza di tutela della costa. Pertanto, qualora una disposizione legislativa regionale consenta il mantenimento, per l'intero anno solare, delle strutture funzionali all'attività balneare, purché di facile amovibilità, tale norma non va intesa nel senso che impone, quale regola ordinaria, il mantenimento delle strutture per l'intero anno solare, bensì come eccezione limitata ai casi in cui tale possibilità non incida sulle predette esigenze di tutela paesaggistica.

Cons. St., sez. VI, 10 marzo 2023 n. 2559; pres. Montedoro, est. Cordi; *Ministero della Cultura, Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Lecce, Brindisi e Taranto c. Edilsavi s.r.l.* (avv. L. Martucci e M. Menzione).

Ai sensi dell'art. 35 c. nav., la sdemanializzazione dei beni del demanio marittimo non può avvenire per facta conclusentia, 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 conseguenza che l'accertamento giudiziale della non ricorrenza dei presupposti fattuali di appartenenza di un bene al suddetto demanio è del tutto privo di utilità.

Nel demanio marittimo è incluso, oltre il lido del mare e la spiaggia, anche l'arenile, ovvero quel tratto di terraferma che risulti relitto dal naturale ritirarsi delle acque, e la sua natura demaniale – derivante dalla corrispondenza con uno



dei beni normativamente definiti negli art. 822 c.c. e 28 c. nav. – permane anche qualora una parte di esso sia stata utilizzata per realizzare una strada pubblica, non implicando tale evento la sua sdemanializzazione, così come la sua attitudine a realizzare i pubblici usi del mare non può venir meno per il semplice fatto che un privato abbia iniziato ad esercitare su di esso un potere di fatto, realizzandovi abusivamente opere e manufatti.

Cass., sez. II, 16 marzo 2023 n. 7602; pres. Manna, rel. Oliva; *Agenzia del demanio c. Del Cedro S.A.S. Di Napolitano Aurelio & C.* (avv. A. Napolitano).

Cass., sez. II, 24 maggio 2023 n. 14279; pres. Lombardo, rel. Oliva; *Agenzia del demanio c. Dattilo M., Saolo T.I., Saolo R., Saolo M.G., Saolo A., Saolo D., Saolo D.* (avv. F. Giuffrè).

Cass., sez. I, 29 maggio 2023 n. 15007; pres. Valitutti, rel. Casadonte; *Assessorato del territorio e dell'ambiente della Regione siciliana c. Ragusa M., Figura B., Figura M.* (avv. V. Iozzia), nonché *c. Libero Consorzio Comunale di Ragusa.*



L'imposta regionale sulle concessioni dei beni del demanio e del patrimonio indisponibile dello Stato ha natura e caratteristiche di tributo, sicché le controversie ad essa relative sono devolute alla giurisdizione del giudice tributario ex art. 2, comma 1, del d.lg. 31 dicembre 1992, n. 546; laddove, però, si discuta non del potere impositivo della Regione o della legittimità della suddetta imposta, bensì, esclusivamente, della determinazione del canone di concessione demaniale, la cui variazione comporti automaticamente anche quella della menzionata imposta collegata alla misura del primo, in relazione a parametri predeterminati dalla legge, ma di cui si contesti la corretta applicazione, sussiste la giurisdizione del

giudice ordinario, non potendo qualificarsi una siffatta lite come di natura tributaria, essendo la misura dell'imposta una conseguenza non di un'azione diretta (o di una scelta autonoma) esercitata dal potere impositivo dell'amministrazione regionale, ma soltanto di un mero calcolo matematico connesso all'opzione della medesima amministrazione di commisurare l'importo dell'imposta ad un elemento, il canone concessorio, da altri determinato e la cui quantificazione è ad altri affidata dalla legge.

Cass., sez. V, 3 maggio 2023 n. 11536; pres. Stalla, rel. Lo Sardo, p.m. Fresa; *Capo A s.a.s.* (avv. R. Michi e C. De Micheli) c. *Regione Toscana* (avv. L. Bora).

Cass., sez. V, 3 maggio 2023 n. 11550; pres. Stalla, rel. Lo Sardo, p.m. Fresa; *Regione Toscana* (avv. A. Paoletti) c. *Capo A s.a.s.* (avv. R. Michi), *Agenzia del Demanio – Filiale di Firenze e Comune di Forte dei Marmi.*

A differenza di quanto previsto per il demanio in genere dall'art. 829 c.c. – secondo cui il passaggio di un bene dal demanio pubblico al patrimonio ha natura dichiarativa e può avvenire anche tacitamente – per i beni appartenenti al demanio marittimo, tra i quali si includono la spiaggia e l'arenile, la sdemanializzazione non può realizzarsi in forma tacita, ma necessita, ai sensi dell'art. 35 c. nav., dell'adozione di un decreto ministeriale, avente carattere costitutivo, il quale segue alla verifica, in concreto, della non utilizzabilità delle zone per pubblici usi del mare. La suddetta diversità di disciplina non contrasta coi principi costituzionali di cui agli art. 3 e 42 cost., stante, rispettivamente, la non sovrapponibilità degli interessi tutelati dai due istituti e la priorità della salvaguardia della proprietà pubblica rispetto alla privata.



Cass., sez. II, 24 maggio 2023 n. 14279; pres. Lombardo, rel. Oliva; *Agenzia del demanio c. Dattilo M., Saolo T.I., Saolo R., Saolo M.G., Saolo A., Saolo D., Saolo D.* (avv. F. Giuffrè).



Anche le concessioni demaniali marittime aventi ad oggetto l'uso di banchina e terminal, al pari di quelle aventi ad oggetto attività turistico ricreative, di traffico passeggeri, cantieristiche e commerciali, sono legittimamente soggette ad accertamenti regionali, relativamente alle imposte regionali sui canoni derivanti da concessioni del demanio rilasciate dall'Autorità portuale, dal momento che, sul piano della soggettività impositiva, la natura regionale del tributo non confligge con la natura statutale della concessione, a sua volta derivante dal diritto dominicale esercitato dallo Stato sui beni del demanio marittimo concessi in uso dalla autorità portuale (il che integra il presupposto dell'imposta) e che, sul piano della determinazione obiettiva, gli elementi costitutivi dell'imposizione discendono da criteri di legge (quali l'art. 2 della l. n. 281 del 1970, l'art. 1, comma 3, della l. n. 2 del 1971, l'art. 7 del d.l. n. 400 del 1993 convertito in l. n. 494 del 1993), ferma restando la ricorribilità in sede giurisdizionale di quei canoni concessori che l'autorità portuale abbia in ipotesi fissato in violazione di tali criteri e, più in generale, dei parametri di proporzionalità e ragionevolezza.

Cass., sez. V, 29 maggio 2023 n. 15015; pres. Stalla, rel. Di Pisa, p.m. Nardecchia; *Compagnia Impresa Lavoratori Portuali Cilp s.r.l.* (avv. P. Bassano) c. *Regione Toscana* (avv. A. Paoletti).



La natura demaniale di un bene, rientrante nel demanio marittimo, non è di ostacolo né alla costituzione in favore di privati, mediante concessione, di diritti reali o personali

che abbiano ad oggetto la fruizione del bene medesimo, né alla circolazione tra privati di tali diritti, che si atteggiavano, nei rapporti privatistici, come diritti soggettivi perfetti, facendo sorgere in capo al concessionario stesso una vera e propria proprietà superficiaria sia pure di natura temporanea.

Non tutti i manufatti insistenti su aree demaniali marittime partecipano della natura pubblica – e dell'inerente qualificazione demaniale – della titolarità del sedime, poiché solo ad alcuni, nella stessa dizione della legge, appartiene la natura pertinenziale. Per gli altri si deve allora riconoscere, per esclusione, la qualificazione di cose immobili di proprietà privata fino a tutta la durata della concessione, evidentemente in forza di un implicito diritto di superficie.

Cass., sez. V, 29 maggio 2023 n. 15066; pres. Sorrentino, rel. Balsamo; *Fincos Alassio s.r.l.* (avv. J. Gendre e P. Scaparone) c. *Comune di Alassio* (avv. S. Contri).

L'art. 1, comma 251, n. 2, della l. n. 296/2006, nel differenziare la tipologia di pertinenze annesse alle concessioni demaniali, ha inteso attribuire proprio alla diversa destinazione delle pertinenze, pur se relative ad attività connessa alla concessione del demanio marittimo con finalità turistico ricreative, un rilevante valore ai fini della individuazione dei valori OMI per gli immobili al quale rapportare la determinazione di parte del canone concessorio demaniale, così da ottenere il giusto canone concessorio in relazione alla tipologia di attività svolta dal concessionario.



Cass., sez. I, 7 giugno 2023 n. 16088; pres. Meloni, rel. Conti; *Agenzia del demanio* c. *Tibidabo s.a.s.* (avv. M. Serra).



La concessione di beni pubblici deve essere interpretata tenendo conto della comune intenzione delle parti ai sensi dell'art. 1362, comma 2, c.c., desumibile, oltre che dal senso letterale delle parole, dal comportamento tenuto dalle parti nel corso del tempo: pertanto, qualora un'associazione sportiva dilettantistica, concessionaria di uno specchio d'acqua demaniale, abbia svolto in tale area attività secondarie rispetto a quella principale, la tolleranza e l'autorizzazione anche implicita dell'Autorità portuale verso queste attività fa ritenere le stesse ricomprese nel titolo concessorio.

TAR Liguria 1 settembre 2021; pres. Caruso, est. Felletti; *Società Canottieri Genovesi Elpis* (avv. D. Anselmi e F. Smerchinich) c. *Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale*; in *Dir. mar.* 2022, 820, con nota di G. TACCOGNA.

DIRITTO INTERNAZIONALE PRIVATO



Le disposizioni della Convenzione CMR si applicano, ove ricorrano i presupposti indicati all'art. 1, con prevalenza sulle norme di diritto internazionale privato del reg. (CE) n. 593/2008 («Roma I») a condizione che presentino un alto grado di prevedibilità, migliorino la certezza del diritto e garantiscano condizioni altrettanto favorevoli per la libera circolazione in materia di diritto privato e reciproca fiducia tra le autorità giudiziarie.

Nell'interpretazione della Convenzione CMR occorre tener conto del significato usuale delle espressioni impiegate, dello scopo della convenzione e dell'equilibrio tra interessi contrapposti che essa ha inteso conseguire. Non è corretto tener conto di principi tratti dal diritto nazionale, mentre è corretto tener conto di convenzioni relative ad altre modalità di trasporto e, nella misura in cui sia possibile trarne indicazioni uniformi, della giurisprudenza delle corti degli stati contraenti.

H.Z. Logistics B.V. C. Thomsen & Streutker Logistics B.V.; **Corte Suprema della Svezia 14 giugno 2022**; in *Dir. mar.* 2022, 860, con nota di D. CANEPA.

DIRITTO PROCESSUALE

La competenza a conoscere della domanda di risarcimento del danno da inadempimento contrattuale, proposta da un passeggero nei confronti di un vettore aereo, va individuata in base ai criteri stabiliti dall'art. 33.1 della Convenzione di Montreal che, a questo fine, detta quattro criteri alternativi attribuendo la competenza, a scelta dell'attore, anche al giudice avente sede nel luogo dove il vettore possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto intendendosi per tale quello del luogo in cui il vettore possiede un'organizzazione propria o un soggetto a lui strettamente collegato contrattualmente, per il tramite dei quali distribuisca biglietti aerei, ovvero il luogo di residenza del passeggero quando il biglietto sia stato acquistato mediante la rete internet.



Cass., sez. IV, 13 settembre 2022 n. 26869; pres. Amendola, rel. Guizzi; *Aeroflot Russian Airlines* (avv. T. Della Marra) c. *V.F., L.M. e C.M.C.*; in *Dir. mar.* 2022, 812, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO.

L'art. 33.1 della Convenzione di Montreal deve essere interpretato nel senso che esso disciplina, ai fini delle azioni di risarcimento del danno rientranti nell'ambito di applicazione di detta Convenzione, non solo la ripartizione della competenza giurisdizionale fra gli stati contraenti, ma anche la ripartizione della competenza territoriale fra le autorità giurisdizionali di ciascuno di tali stati.



Trib. Como 20 aprile 2022; g.u. Parlati; N.M. (avv. F. Blasio) c. *Neos s.p.a.* (avv. E. Gatti); in *Dir. mar.* 2022, 814, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO.



Ai fini della proposizione di un'azione di classe a norma dell'art. 140-bis del d.lg. 206/2005, risulta definita in modo sufficientemente determinato, e secondo criteri di effettiva omogeneità delle posizioni soggettive, una classe costituita da passeggeri-consumatori ai quali siano state applicate, da parte della compagnia aerea, penali illegittime in relazione ad errori formali nelle indicazioni del nominativo al momento della prenotazione.

Trib. Roma 9 giugno 2022; pres. Pedrelli, rel. Carlomagno; *Adiconsum Nazionale* (avv. A. Rosetta) c. *Blu Panorama Airlines s.p.a.*; in *Dir. mar.* 2022, 815.



Il vettore che, dopo aver stipulato una polizza assicurativa «per conto di chi spetta» abbia corrisposto al mittente il valore della merce andata perduta durante il trasporto, surrogandosi nei diritti di quest'ultimo, è legittimato nei confronti dell'assicuratore indipendentemente dal consenso del destinatario.

Cass., sez. VI, 15 giugno 2022 n. 19278; pres. Graziosi, rel. Cirillo; *TNC Trasporti Nazionali Casto s.r.l.* (avv. M. Bagno e G. Bellisario) c. *Unipolsai Assicurazione s.p.a.* (avv. A. Masutti, C. Perrella e N. Adragna); in *Dir. mar.* 2022, 808, con nota di S. ROMANO.



Nelle cause per sinistri marittimi qualora si controverta su questioni tecniche, la nomina del consulente tecnico e la sua partecipazione alla fase decisoria del processo, ai sensi degli

art. 599 e 600 c. nav., sono obbligatorie tanto in primo grado, quanto nel giudizio di appello, con la conseguente nullità della sentenza pronunciata senza l'osservanza di dette formalità. L'obbligatorietà della nomina del consulente tecnico anche in grado di appello, ove ricorra il presupposto del sinistro marittimo, impone di prescindere dalla circostanza che in primo grado non vi sia stata nomina del consulente e che sul punto non vi sia stato motivo di appello.

Cass., sez. III, 23 novembre 2021 n. 36067; pres. Frasca, rel. Scoditti; *Schafer Vogel* (avv. L. Manzi, L. Picotti, G. Duca e G. De Strobel) c. *Porcellini* (avv. V. Marsano, A. Tiozzo e A. Tommaseo Ponzetta), *Pizzaggia* (avv. L. Gallareto e G. Anni), *ACTV s.p.a.* (avv. M. Dellago, M. Rodolfi e F. Martini), *Generali Italia s.p.a.* (avv. G. Arieta) e *Reale Mutua Assicurazioni s.p.a.* (avv. C. Alessandri), *Ambrosi e Cooperativa Serenissima Taxi*; in *Dir. mar.* 2022, 805, con nota di G. BERLINGERI.

In tema di tutela possessoria, il detentore non qualificato di un'imbarcazione è legittimato a proporre l'azione di spoglio nei limiti in cui agisca nell'interesse del suo possessore, il che esclude che la medesima azione possa essere esperita nei confronti di quest'ultimo.



Cass., sez. II, 5 aprile 2023 n. 9348; pres. Di Virgilio, rel. Criscuolo; *Nolomar s.a.s.* (avv. A. Moretti) c. *Del Lupo F.* (avv. L. Spallina e F. Menichetti).

L'imposta regionale sulle concessioni dei beni del demanio e del patrimonio indisponibile dello Stato ha natura e caratteristiche di tributo, sicché le controversie ad essa relative sono devolute alla giurisdizione del giudice tributario ex art. 2, com-



ma 1, d.lg. 31 dicembre 1992, n. 546; laddove, però, si discuta non del potere impositivo della Regione o della legittimità della suddetta imposta, bensì, esclusivamente, della determinazione del canone di concessione demaniale, la cui variazione comporti automaticamente anche quella della menzionata imposta collegata alla misura del primo, in relazione a parametri predeterminati dalla legge, ma di cui si contesti la corretta applicazione, sussiste la giurisdizione del giudice ordinario, non potendo qualificarsi una siffatta lite come di natura tributaria, essendo la misura dell'imposta una conseguenza non di un'azione diretta (o di una scelta autonoma) esercitata dal potere impositivo dell'amministrazione regionale, ma soltanto di un mero calcolo matematico connesso all'opzione della medesima amministrazione di commisurare l'importo dell'imposta ad un elemento, il canone concessorio, da altri determinato e la cui quantificazione è ad altri affidata dalla legge.

Cass., sez. V, 3 maggio 2023 n. 11536; pres. Stalla, rel. Lo Sardo, p.m. Fresa; *Capo A s.a.s.* (avv. R. Michi e C. De Micheli) c. *Regione Toscana* (avv. L. Bora).

Cass., sez. V, 3 maggio 2023 n. 11550; pres. Stalla, rel. Lo Sardo, p.m. Fresa; *Regione Toscana* (avv. A. Paoletti) c. *Capo A s.a.s.* (avv. R. Michi), *Agenzia del Demanio – Filiale di Firenze e Comune di Forte dei Marmi.*

IMPRESE DI NAVIGAZIONE E DI TRAPORTO



In caso di sinistri provocati dall'onda di risacca prodotta dal movimento di una nave, ciascuna delle parti risponde dei danni sofferti quando sia risultato impossibile ricostruire la dinamica dei fatti e le colpe dei soggetti coinvolti.

Trib. Larino 17 febbraio 2022; est. Vacca; *Pesca s.a.s.* (avv. V. Mastrangelo) c. *Compagnia Italiana di Naviga-*

zione s.p.a. (avv. A. De Filippis) e G. Padovano Di Leva (avv. A. De Filippis); *supra*, con nota di L. ANCIS.

INCHIESTE SUI SINISTRI

Nelle cause per sinistri marittimi qualora si controverta su questioni tecniche, la nomina del consulente tecnico e la sua partecipazione alla fase decisoria del processo, ai sensi degli art. 599 e 600 c. nav., sono obbligatorie tanto in primo grado, quanto nel giudizio di appello, con la conseguente nullità della sentenza pronunciata senza l'osservanza di dette formalità. L'obbligatorietà della nomina del consulente tecnico anche in grado di appello, ove ricorra il presupposto del sinistro marittimo, impone di prescindere dalla circostanza che in primo grado non vi sia stata nomina del consulente e che sul punto non vi sia stato motivo di appello.



Cass., sez. III, 23 novembre 2021 n. 36067; pres. Frasca, rel. Scoditti; *Schafer Vogel* (avv. L. Manzi, L. Picotti, G. Duca e G. De Strobel) c. *Porcellini* (avv. V. Marsano, A. Tiozzo e A. Tommaseo Ponzetta), *Pizzaggia* (avv. L. Gallareto e G. Anni), *ACTV s.p.a.* (avv. M. Dellago, M. Rodolfi e F. Martini), *Generali Italia s.p.a.* (avv. G. Arieta) e *Reale Mutua Assicurazioni s.p.a.* (avv. C. Alessandri), *Ambrosi e Cooperativa Serenissima Taxi*; in *Dir. mar.* 2022, 805, con nota di G. BERLINGERI.

INFRASTRUTTURE DEI TRASPORTI

In materia di concessioni aeroportuali, il contratto di sub-concessione di servizi, intervenuto prima del d.lg. 163/ 2006, in quanto attributivo al subconcessionario, ovvero una società incaricata di gestire l'assistenza a terra nel parcheggio dell'aero-



porto, della qualifica di «soggetto aggiudicatore», quale impresa pubblica ex art. 2, lett. b, d.lg. 158/1995, è soggetto alle norme di evidenza pubblica e di forma scritta ai sensi dell'art. 2, lett. a, l. 109/1994, sicché è al relativo contenuto che occorre far riferimento al fine di individuare la volontà pattizia del concessionario, ovvero la società concessionaria di servizi aeroportuali, senza che rilevino né le determinazioni unilaterali o le intese verbali attinenti alla fase preparatoria del negozio, né i comportamenti attuativi assunti nella fase esecutiva del rapporto.

Cass., sez. II, 6 aprile 2023 n. 9457; pres. Di Virgilio, rel. Scarpa; *Lepanto 2 s.r.l.* (avv. L. Garofalo e G. Tarzia) c. *Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca s.p.a.* (avv. G. Lo Pinto e F. Cintioli).



La normativa europea in materia di trasporto aeronautico affida al gestore aeroportuale ulteriori funzioni di monitoraggio sulle aree limitrofe agli aeroporti rispetto alla disciplina contenuta nel codice della navigazione la quale, dunque, risulta innovata dai vigenti regolamenti UE. Il gestore, nelle aree esterne al sedime aeroportuale, è tenuto ad adottare le misure di mitigazione del rischio come indicato nel reg. (CE) 139/2014 mentre esorbitano dai compiti del gestore le funzioni di carattere amministrativo quali le plurime attività di interlocuzione con i privati di volta in volta interessati in esito all'attività di monitoraggio previste sia dalla normativa nazionale che da quella comunitaria.

TAR Lombardia, Brescia, sez. I, 26 aprile 2022 n. 402; pres. Gabbricci, rel. Limongelli; *Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo – Orio al Serio S.p.A.* (avv. A. Piazza e F. Doddi) c. *Ente Nazionale Aviazione Civile* (avv. Stato); *supra*, 645, con nota di N. G. CARNIMEO E G. DELLE FOGLIE.

L'elaborazione del piano di raccolta e gestione dei rifiuti da parte dell'Autorità portuale o, in mancanza, dell'Autorità marittima (come all'interno di un porto turistico), ai sensi dell'art. 5, commi 1 e 5, del d.lg. 24 giugno 2003 n. 182, attiene al servizio di smaltimento dei rifiuti prodotti dalle navi ed ai residui dei carichi navali, per il quale, comunque, i comuni non hanno alcuna potestà impositiva a norma dell'art. 9 del citato decreto legislativo.



Cass., sez. V, 13 aprile 2023 n. 9832; pres. Sorrentino, rel. Penta, p.m. De Matteis; *Marina di Villasimius s.r.l.* (avv. A. Fantozzi, F. Giuliani e R. Altieri) c. *Comune di Villasimius*.

Cass., sez. V, 13 aprile 2023 n. 9845; pres. Sorrentino, rel. Penta, p.m. De Matteis; *Marina di Villasimius s.r.l.* (avv. A. Fantozzi, F. Giuliani e R. Altieri) c. *Agenzia delle entrate, Comune di Villasimius*.

Cass., sez. V, 13 aprile 2023 n. 9887; pres. Sorrentino, rel. Balsamo; *Marina di Villasimius s.r.l.* (avv. A. Fantozzi, F. Giuliani e R. Altieri) c. *Comune di Villasimius*.

Cass., sez. V, 13 aprile 2023 n. 9902; pres. Sorrentino, rel. Balsamo; *Comune di Villasimius* (avv. M. Villani) c. *Marina di Villasimius s.r.l.* (avv. R. Altieri e F. Giuliani).

Cass., sez. V, 13 aprile 2023 n. 9911; pres. Sorrentino, rel. Penta, p.m. De Matteis; *Marina di Villasimius s.r.l.* (avv. A. Fantozzi, F. Giuliani e R. Altieri) c. *Comune di Villasimius*.

Cass., sez. V, 13 aprile 2023 n. 9923; pres. Sorrentino, rel. Penta, p.m. De Matteis; *Marina di Villasimius s.r.l.* (avv. A. Fantozzi, F. Giuliani e R. Altieri) c. *Comune di Villasimius*.

Cass., sez. V, 13 aprile 2023 n. 9941; pres. Sorrentino, rel. Penta, p.m. De Matteis; *Marina di Villasimius s.r.l.* (avv. A. Fantozzi, F. Giuliani e R. Altieri) c. *Comune di Villasimius*.

Cass., sez. V, 13 aprile 2023 n. 9987; pres. Sorrentino, rel. Balsamo; *Marina di Villasimius s.r.l.* (avv. R. Altieri, A. Fantozzi e F. Giuliani) c. *Comune di Villasimius*.

Cass., sez. V, 18 aprile 2023 n. 10410; pres. Sorrentino, rel. Penta, p.m. De Matteis; *Comune di Villasimius* (avv. M. Villani) c. *Marina di Villasimius s.r.l.* (avv. F. Giuliani, R. Altieri).

Cass., sez. V, 4 maggio 2023 n. 11745; pres. Sorrentino, rel. D'Oriano, p.m. De Matteis; *Comune di Villasimius* (avv. M. Villani) c. *Marina di Villasimius s.r.l.* (avv. F. Giuliani e R. Altieri).



Le associazioni sportive dilettantistiche possono fornire servizi accessori a titolo oneroso (ormeggio, alaggio, varo, rimesaggio), sia ai soci sia ai terzi, in via secondaria rispetto all'attività associativa volta alla promozione dello sport nautico ed assolvendo i relativi obblighi fiscali. Il carattere secondario di tali attività non deve essere verificato in ottica meramente spaziale, ma avendo riguardo all'intera gamma di attività espletata dall'associazione. La fornitura, entro tali limiti, di servizi a titolo oneroso a terzi non può costituire motivo di decadenza della concessione demaniale rilasciata a tali associazioni.

TAR Liguria 1 settembre 2021; pres. Caruso, est. Felletti; *Società Canottieri Genovesi Elpis* (avv. D. Anselmi e F. Smerchinich) c. *Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale*; in *Dir. mar.* 2022, 820, con nota di G. TACCOGNA.

LAVORO NELLE IMPRESE



In materia di rapporti di lavoro dipendente stipulati con compagnie aeree, il rispetto dei limiti quantitativi o della cosiddetta clausola di contingentamento rappresenta una causa giustificativa dell'apposizione del termine al contratto di lavoro.

ro subordinato; in assenza di tale elemento costitutivo, deve ritenersi illegittima l'apposizione del termine, con conseguente durata indeterminata del rapporto di lavoro per «riespansione» della forma comune del lavoro a tempo indeterminato ed applicazione, *ratione temporis*, (non applicandosi il d.lg. 81/2015), dell'art. 32 del d.lg. n. 183/2010.

Cass., sez. VI, 23 febbraio 2023 n. 5595; pres. Doronzo, rel. Borghetich; *Compagnia aerea Alitalia s.p.a.* (avv. F. Di Peio, G. Navarra e D. Clementi) c. *Buggini A.* (avv. C. Rizzo).

Non è tassabile il risarcimento del danno ottenuto dal lavoratore dipendente presso una compagnia aerea, anche in via transattiva, per la perdita di chance di accrescimento professionale (a causa dell'assenza di programmi ed obiettivi incentivanti, come il mancato avviamento del corso ATPL per il conseguimento del brevetto di pilotaggio aeromobili), essendo, peraltro, irrilevante che, ai fini della determinazione del quantum debeatur, si faccia riferimento al c.c.n.l. di comparto, dal momento che, ex art. 6, comma 2, TUIR, le somme percepite dal contribuente a titolo risarcitorio sono soggette a imposizione soltanto se, e nei limiti in cui, risultino destinate a reintegrare un danno concretatosi nella mancata percezione di redditi (cosiddetto lucro cessante), e non costituiscono reddito imponibile nell'ipotesi in cui esse tendano a riparare un pregiudizio di natura diversa (cosiddetto danno emergente).



Cass., sez. V, 17 aprile 2023 n. 10195; pres. Cataldi, rel. Fracanzani; *Agenzia delle entrate* c. *Brunelli M.* (avv. L.F. Berardi).

LOCAZIONE



In un contratto di dry leasing il possesso ed i rischi relativi all'utilizzo dell'aeromobile sono interamente trasferiti al lessee, che resta pertanto obbligato al pagamento del canone anche quando l'impiego dell'aeromobile sia impedito da restrizioni governative al trasporto aereo (nella fattispecie restrizioni collegate alla pandemia Covid-19).

In una clausola di esclusione della garanzia per vizi del lessar, occorre una esplicita formulazione per escludere anche la garanzia di buona qualità prevista ex lege (nella fattispecie il Supply of Goods and Services Act inglese del 1982).

Il provvedimento governativo che proibisca temporaneamente l'utilizzo di un determinato tipo di aeromobile, non implicando una radicale alterazione del contratto di dry leasing di un aeromobile, non ne determina la frustration e non consente al lessee di interrompere il pagamento del canone.

*Wilmington Trust Sp Services (Dublin) Ltd, Sabarmati Aviation Leasing Ltd., Falgu Aviation Leasing Ltd. c. Spicejet Ltd; giudice Dias; **Queen's Bench Division Commercial Court 30 aprile 2021**; in *Dir. mar.* 2022, 849, con nota di M.S. CENINI e R.E. CERCHIA.*

MARE



La dir. 94/22/CE e l'art. 4 della dir. 2011/92/UE devono essere interpretati nel senso che essi non ostano ad una normativa nazionale che prevede un limite massimo all'estensione dell'area oggetto di un permesso di ricerca di idrocarburi, ma non vieta espressamente di rilasciare a uno stesso operatore più permessi per aree contigue che insieme coprano una superficie superiore a detto limite, purché una tale concessione possa garantire l'esercizio ottimale dell'attività di ricerca di cui trattasi sotto il profilo tanto tecnico quanto economico nonché la realizzazio-

ne degli obiettivi perseguiti dalla dir. 94/22/CE. Occorre altresì vagliare, nell'ambito della valutazione di impatto ambientale, l'effetto cumulativo dei progetti che possono avere un impatto notevole sull'ambiente presentati dal suddetto operatore nelle sue domande di autorizzazione alla ricerca di idrocarburi.

C. giust. UE, sez. II, 13 gennaio 2022, C-110/20; pres. e rel. Arabadjiev; *Regione Puglia c. Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, Ministero dello sviluppo economico, Presidenza del Consiglio dei ministri, Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale e nei confronti di Global Petroleum Ltd.*; in *Dir. mar.* 2023, 785, con nota di M. GRIMALDI.

REATI E INFRAZIONI AMMINISTRATIVE

La disciplina del rapporto di lavoro del personale autoferrotranviario costituisce un corpus compiuto ed organico, determinato dalla loro assimilazione ai dipendenti pubblici, nonostante che abbia subito una progressiva «devitalizzazione» per effetto di vari interventi legislativi succedutisi nel tempo; tuttavia, non è stato implicitamente abrogato pur dovendo essere integrato o in parte sostituito quando risulti incompatibile con il sistema in generale.

In materia di procedimento disciplinare a carico degli autoferrotranvieri, l'art. 53 dell'allegato A al r.d. 148/1931 prevede una procedura articolata in più fasi, inderogabile e volta alla tutela del lavoratore dipendente, quale contraente debole sicché l'omissione di una delle suddette fasi determina la nullità della sanzione disciplinare che, in relazione al tipo di violazione, rientra nella categoria delle nullità di protezione.

Cass., sez. lav., 23 maggio 2023 n. 14141; pres. Doronzo, rel. Garri; *Vuolo R.* (avv. G. Andreotta, M. D'Angelo e D.



Bruno) c. *Sicurezza trasporti su gomma – Sita sud s.r.l.* (avv. A. Abignente).



Sono responsabili del reato di cui all'art. 450 c.p., nonché della violazione degli art. 180 e 181 del Regolamento per la sicurezza della navigazione (d.P.R. 435/1991), il comandante di un peschereccio in avaria e il comandante di un natante che abbiano concordato le modalità esecutive, la rotta e la direzione da tenere in relazione a un'attività di rimorchio, svolta dal secondo nei confronti del primo, in assenza di autorizzazione da parte dell'autorità portuale competente, la quale, non notiziata dell'evento, non era stata in grado di valutare l'idoneità tecnica di entrambe le imbarcazioni ai fini del rilascio della necessaria autorizzazione.

Cass. pen., sez. IV, 2 marzo 2023 n. 21142; pres. Ciampi, rel. Bellini, p.m. Marinelli; *Asaro D.*



Ai fini della configurabilità del reato di occupazione abusiva di spazio demaniale, l'appartenenza al demanio marittimo non deve necessariamente essere stabilita sulla base delle risultanze catastali, ben potendo ricavarsi dalla esistenza di caratteristiche naturali di demanialità, atteso che la tassativa elencazione dei beni facenti parte del demanio marittimo, ex art. 822, comma primo, c.c., è una tassatività per tipi, che consente la applicazione della normativa dei beni pubblici anche a beni che presentino tutte le caratteristiche di quelli menzionati, e ciò in quanto l'essenza del demanio marittimo è la destinazione necessaria e funzionale del bene a servire ai pubblici usi del mare.

Cass. pen., sez. III, 13 aprile 2023 n. 24370; pres. Ramacci, rel. Noviello, p.m. Costantini; *Ceravolo R.*

RIMORCHIO

Il rapporto concessorio tra l'Autorità marittima e l'impresa di rimorchio, avente ad oggetto il servizio di rimorchio portuale è più propriamente configurabile come appalto, dal momento che le tariffe vengono calcolate in modo da assicurare la copertura dei costi di servizio, escludendo la sussistenza di un rischio economico a carico dell'esercente il servizio di rimorchio.

È inammissibile, per carenza di interesse, l'impugnazione di un provvedimento in materia tariffaria per il servizio di rimorchio che sia meramente confermativo delle precedenti ordinanze, in quanto si limiti ad un aumento percentuale generalizzato, senza modificare la precedente struttura tariffaria.

Cons. reg. sic. 17 ottobre 2022; pres. Taormina, est. Caponigro; *Caronte & Tourist Isole Minori s.p.a.* (avv. C. Briguglio e F. Puzzello) c. *Capitaneria di porto di Milazzo, Autorità marittima dello Stretto di Messina, Autorità di sistema portuale dello Stretto e Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile* e nei confronti di *Rimorchiatori Augusta s.r.l.* (avv. P. Leozappa ed E. Soprano); in *Dir. mar.* 2022, 838, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO.

TRASPORTO DI COSE

L'affermazione della responsabilità extracontrattuale del vettore richiede la dimostrazione di una condotta colposa avente i requisiti costitutivi dell'illecito aquiliano ex art. 2043 c.c. e dell'idoneità di tale condotta a ledere non solo i diritti derivanti dal contratto di trasporto in capo al mittente, ma anche posizioni soggettive spettanti al terzo danneggiato rimasto estraneo al contratto.

Cass., sez. III, 9 settembre 2022 n. 26504; pres. Frasca, rel. Spaziani; *United Parcel service Italia s.r.l.* (avv. M. Di Toro) c.



Università IUAV di Venezia e B. Trasporti s.r.l. (avv. M. Scatamburlo e M. Ranni); in Dir. mar. 2022, 809, con nota di M. TONIONI.



Ai sensi dell'art. 17 del d.m. del 18 novembre 1982, in mancanza di accordo fra le parti, il viaggio di ritorno a vuoto non è retribuito.

Cass., sez. III, 7 marzo 2023 n. 6715; pres. Travaglino, rel. Rossello; *Trasfiv s.p.a. (avv. M. Bersani) c. Pilkington Italia s.p.a. (avv. E. Guastadisegni).*



Il furto della merce non esonera il vettore da responsabilità se il vettore non fornisca la prova del caso fortuito.

Costituisce colpa grave che, in base all'art. 29 CMR, priva il vettore del diritto ad avvalersi del limite risarcitorio, l'aver parcheggiato l'automezzo in ore notturne in luogo incustodito, in violazione di specifiche istruzioni impartite al riguardo dal mittente.

Il termine di prescrizione annuale di cui all'art. 33 CMR è sospeso per il periodo intercorrente tra la data del primo reclamo e la data dell'eventuale rigetto del reclamo stesso da parte del vettore, ma può successivamente essere interrotto da ogni reclamo avente le caratteristiche di un atto di messa in mora con esplicita richiesta di risarcimento che abbia effetto interruttivo in base alla legge italiana.

Trib. Bologna 30 giugno 2022; g.u. Fregnani; *Italmondo s.p.a. (avv. M. Lopez de Gonzalo e G. Fini) c. Chubb European Group s.e. (avv. S. Taccioli) e Top Logistik GmbH. (avv. A. Pesce); in Dir. mar. 2022, 816, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO.*

Per avere l'effetto di escludere l'applicazione del limite risarcitorio di cui all'art. 23 le dichiarazioni di cui agli art. 24 e 26 della CMR devono essere fatte per iscritto dal mittente nella lettera di vettura ed accettate dal vettore.



Il concetto di wilful misconduct che, in base all'art. 29 della CMR, impedisce l'operare del limite risarcitorio di cui all'art. 23, richiede che la condotta del vettore o dei suoi preposti (a) sia stata posta in essere deliberatamente, con consapevolezza della sua anti giuridicità e indifferenza per le conseguenze ovvero (b) sia stata posta essere con assoluta indifferenza in merito alla sua conformità a quanto richiesto e (c) che vi sia stato, per effetto di tale condotta, un significativo aumento del rischio di danno, del quale il vettore o i suoi preposti fossero consapevoli.

*Paul Knapfield v. C.A.R.S. Holdings ltd., C.A.R.S. Motorsport ltd., C.A.R.S. UK Shipping ltd. e C.A.R.S. United Kingdom ltd.; giudice Hollander; **Queen's Bench Division Commercial Court 13 giugno 2022**; in *Dir. mar.* 2022, 857, con nota di D. CANEPA.*

Le imposte indirette che gravano sulla merce (nella fattispecie sigarette) e che siano dovute a seguito del furto occorso durante il trasporto (considerato equivalente all'immissione al consumo) non rientrano tra le spese «incorse in occasione del trasporto» di cui all'art. 23.4 della Convenzione CMR e non sono quindi risarcibili dal vettore.



Corte suprema della Svezia 14 giugno 2022; H.Z. logistics bv. c. Thomsen & Streutker logistics bv.; in *Dir. mar.* 2022, 862, con nota di D. CANEPA.



Tenuto conto della qualità di operatore commerciale dello shipper, deve considerarsi validamente stipulata in conformità agli usi del commercio internazionale, una clausola di proroga della giurisdizione contenuta in una polizza di carico sottoscritta dal solo vettore, allorché lo stesso shipper abbia contestato al vettore l'inadempimento del contratto, con ciò implicitamente riconoscendo la validità del contratto stesso, in esecuzione del quale sono state emesse le polizze di carico, accettate senza riserve.

Trib. Nocera inferiore 11 luglio 2022; g.u. Cuomo; *Giaguaro s.p.a.* (avv. G. De Santo) c. *Dsv s.p.a.* (avv. G. Scarpa e M. Del Bene), *Flli Cosulich s.p.a.* (avv. G. Cosulich e C. Faraco) e *Mediterranean food s.r.l.* (avv. D. De Prisco e V. De Nicola); in *Dir. mar.* 2022, 819, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO.



Una clausola in un voyage charterparty che pone a carico del charterer i premi assicurativi aggiuntivi per War Risks e Kidnap & Ransom, preclude all'armatore la possibilità di chiedere al charterer il contributo in avaria comune per il riscatto pagato per la liberazione della nave dal sequestro da parte di pirati. In presenza di un generico richiamo al charterparty, tale clausola non produce però effetti nei confronti del portatore di polizza di carico, che resta quindi tenuto al pagamento del contributo in avaria comune.

Herculito maritime ltd. v. Gunvor international bv. (The «Polar»); giudici Jackson, Males, Elias; **U.K. Court of appeal Civil division 1 dicembre 2021;** in *Dir. mar.* 2022, 844, con nota di F. SICCARDI.



Il termine di decadenza annuale previsto dall'art. III.6 delle Hague-Visby Rules si applica anche ai reclami per consegna della merce a soggetto non legittimato (misdelivery) che si verifichi in epoca successiva allo sbarco.

Fimbank p.l.c. v. Kch shipping co. ltd. (The «Giant Ace»); giudice Blair; **Queen's Bench Division Commercial Court 28 settembre 2022**; in *Dir. mar.* 2022, 859, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO.

TRASPORTO DI PERSONE

L'art. 16 del reg. (CE) n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che gli Stati membri hanno facoltà di autorizzare l'organismo nazionale responsabile dell'applicazione di tale regolamento a imporre ad un vettore aereo la corresponsione della compensazione pecuniaria, ai sensi dell'art. 7 di detto regolamento, dovuta ai passeggeri in forza del medesimo regolamento, qualora tale organismo nazionale sia stato investito di un reclamo individuale di un passeggero, purché sussista per tale passeggero e per detto vettore aereo la possibilità di un ricorso giurisdizionale.



C. giust. UE, sez. III, 29 settembre 2022 C-597/20; pres. e rel Kurimae; *LOT - Polskie linie lotnicze c. Budapest foveros kormanyhivatala*; in *Dir. mar.* 2022, 796, con nota di M. TONIONI.

L'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, firmata dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 e approvata in nome di quest'ultima con la decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001, deve essere interpretato nel senso che una lesione psichica causata a un passeggero da un «evento», ai sensi di tale disposizione, che non è connessa ad una «lesione personale [rectius corporale]», ai sensi di detta disposizione, deve essere risarcita allo stesso titolo di una siffatta lesione



personale [rectius corporale], purché il passeggero leso dimostri l'esistenza di un danno alla sua integrità psichica di tale gravità o intensità che detta lesione incide sulle sue condizioni generali di salute e non può attenuarsi senza un trattamento medico.

C. giust. UE, 20 ottobre 2022 C-111/21; pres. K. Jürimäe, rel. N. Piçarra, avv. gen. J. Richard de la Tour; *BT c. Laudamotion GmbH*; *supra*, 579, con nota di D. BOCCHESI.



In tema di trasporto internazionale, la Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 introduce una presunzione di responsabilità del vettore aereo, per ritardo o inadempimento nell'esecuzione del trasporto, che il vettore può superare solo se egli dimostri di non essere riuscito ad impedire l'evento, nonostante l'adozione di ogni misura idonea a garantire la puntuale esecuzione del trasporto.

Cass., sez. III, 17 aprile 2023 n. 10178; pres. Scarano, rel. Iannello; *Aeroflot Russian Airlines* (avv. T. Della Marra) *c. Porta S., Sgarbi S.* (avv. V. De Gasperis).



La presunzione di responsabilità del vettore di cui all'art. 409 c. nav. non è incompatibile con l'accertamento del concorso di colpa del danneggiato, che è tenuto durante il viaggio ad osservare le comuni norme di prudenza e diligenza. La prova liberatoria incombente sul vettore in ordine all'approntamento dei mezzi idonei a salvaguardare l'incolumità del passeggero si accompagna, infatti, al ragionevole affidamento sul senso di responsabilità di quest'ultimo.

App. Roma 22 agosto 2022; pres. Pinot, rel. Serafin; *Costa Crociere s.p.a.* (avv. C. Cavanna e A. Carlevaro) c. *L. Maurizi* (avv. S. Caputo); in *Dir. mar.* 2022, 813, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO.

TRIBUTI E DOGANE

Non è tassabile il risarcimento del danno ottenuto dal lavoratore dipendente presso una compagnia aerea, anche in via transattiva, per la perdita di chance di accrescimento professionale (a causa dell'assenza di programmi ed obiettivi incentivanti, come il mancato avviamento del corso ATPL per il conseguimento del brevetto di pilotaggio aeromobili), essendo, peraltro, irrilevante che, ai fini della determinazione del quantum debeatur, si faccia riferimento al C.C.N.L. di comparto, dal momento che, ex art. 6, comma 2, TUIR, le somme percepite dal contribuente a titolo risarcitorio sono soggette a imposizione soltanto se, e nei limiti in cui, risultino destinate a reintegrare un danno concretatosi nella mancata percezione di redditi (cosiddetto lucro cessante), e non costituiscono reddito imponibile nell'ipotesi in cui esse tendano a riparare un pregiudizio di natura diversa (cosiddetto danno emergente).



Cass., sez. V, 17 aprile 2023 n. 10195; pres. Cataldi, rel. Fracanzani; *Agenzia delle entrate* c. *Brunelli M.* (avv. L. F. Berardi).

Nel prescrivere che la partenza dell'aeromobile non possa essere autorizzata dal direttore dell'aeroporto in mancanza del pagamento delle tasse e dei diritti dovuti, l'art. 802 c.nav. si mostra essenzialmente (pur se nella prospettiva di contribuire ad un ordinato e sicuro svolgimento del sistema aeroportuale) come norma di tutela del diritto del gestore dei servizi



aeroportuali a percepire il corrispettivo (che non ha natura impositiva) dei servizi resi; diritto al corrispettivo che del resto può essere tutelato anche individualmente dal creditore con il pignoramento o il sequestro dell'aeromobile in base alla deroga prevista dall'art.1057 c.nav. Da tali assunti non pare potersi trarre la ulteriore prescrizione secondo la quale imporrebbe al gestore di accettare in ogni caso il pagamento del corrispettivo, anche se proveniente da impresa in stato di insolvenza, assumendo quindi su di sé il rischio potenziale di una futura revocatoria.

Cass., sez. I, 5 giugno 2023 n. 15715; pres. Scaldaferrì, rel. Vannucci, p.m. Nardecchia; *Aeroporti di Roma s.p.a.* (avv. G. Meo) c. *Air Europe s.p.a.* (avv. A. Muratore Aprosio).



L'autotrasportatore di cose per conto terzi può annotare le fatture emesse per prestazioni di servizio nel trimestre solare successivo a quello della loro emissione, a condizione: a) che sia iscritto all'albo degli autotrasportatori di cose per conto terzi e sia titolare dell'autorizzazione di cui all'art. 41 l. n. 298 del 1974 (costituendo l'autorizzazione requisito imprescindibile per l'iscrizione all'albo e il legittimo svolgimento dell'attività); b) che si tratti di fatture specificamente emesse per il servizio di trasporto (o comunque ad esso accessorie ai sensi dell'art. 12, d.P.R. 633/1972) effettuato con l'automezzo munito di carta di circolazione rilasciata ai sensi dell'art. 88, d.lg. 30 aprile 1992, n. 285. Trattandosi di facoltà alternativa e derogatoria al normale regime di emissione e registrazione delle fatture, secondo cui le fatture attive devono essere annotate nel relativo registro entro il quindicesimo giorno del mese successivo a quello di effettuazione dell'operazione imponibile, della prova delle relative condizioni è onerato chi intende avvalersene.

Cass. pen., sez. III, 11 gennaio 2023 n. 23752; pres. AndreaZZa, rel. Aceto, p.m. Seccia; Gallo A.

In tema di IRAP, le società «in house providing», che svolgono attività di trasporto pubblico locale, non sono automaticamente escluse dall'applicazione del beneficio fiscale della riduzione della base imponibile di cui all'art. 11, comma primo, lett. a), nn. 2 e 4 del d.lg. 446/1997 come modificato dalla l. 296/2006, poiché tale disposizione, postulando la concorrenza dei due presupposti della «concessione» e della «tariffa», richiede che sia previamente verificata la natura del rapporto, se derivante da appalto o da concessione, avendo l'esclusione lo scopo di evitare la potenziale sovracompensazione conseguente al fatto che, nella determinazione della tariffa, si è già tenuto conto dell'onere fiscale.



Cass., sez. V, 3 marzo 2023 n. 6467; pres. Sorrentino, rel. Crucitti, p.m. Pepe; A.N.M. – Azienda Napoletana Mobilità (avv. A. Abbamonte) c. Agenzia delle entrate e Regione Campania.

Cass., sez. V, 28 aprile 2023 n. 12220; pres. Crucitti, rel. De Rosa; Agenzia delle entrate c. Riviera trasporti linea s.r.l. (avv. M. Mascolo e M. Malena).

In tema di IRAP, poiché le imprese che svolgono attività regolamentata (cosiddette «public utilities»), incluso il trasporto pubblico locale, caratterizzate dall'operare in regime di concessione e a tariffa, sono escluse dal godimento degli sgravi sul costo del lavoro (cosiddetto cuneo fiscale) previsti dall'art. 11, comma 1, lett. a, d.lg. 446/1997, ai fini agevolativi di riduzione della base imponibile rileva il regime in cui opera il contribuente, tenuto conto che nella concessione il corrispet-



tivo è costituito dal diritto di gestire il servizio o i lavori oggetto del contratto con assunzione del rischio a carico del concessionario, mentre nel contratto di appalto esso consiste in un contributo economico erogato dalla stazione appaltante.

In tema di IRAP, non realizza un aiuto di Stato, incompatibile con il mercato comune, il riconoscimento dell'abbattimento del cuneo fiscale a favore delle imprese del settore dei trasporti che non operino in concessione e a tariffa, per la neutralità dell'esclusione di queste ultime dalla medesima agevolazione e in ragione del fatto che non si determina alcun vantaggio o svantaggio selettivo poiché la tariffa applicata dall'ente che opera in concessione è di per sé idonea a scontare il peso dell'imposta, sicché l'impresa pubblica opera in condizioni di effettiva concorrenza con le altre imprese del medesimo settore, alle quali invece si applica il beneficio fiscale.

Cass., sez. V, 23 marzo 2023 n. 8355; pres. Cirillo, rel. Guida, p.m. Pepe; *Saba Italia s.p.a.* (avv. E. Amato) c. *Agenzia delle entrate, Regione Emilia-Romagna, Regione Lombardia, Regione Puglia, Regione Umbria, Regione Calabria, Regione Veneto, Regione Marche.*

Cass., sez. V, 5 maggio 2023 n. 12000; pres. Napolitano, rel. Crivelli; *Agenzia delle entrate* c. *Società trasporti provinciali – Stp Bari s.p.a.* (avv. M. Mascolo).



In tema di IRAP, il vantaggio fiscale della riduzione della base imponibile dichiarata, in applicazione delle deduzioni introdotte dall'art. 1, comma 266, della l. 296/2006 (cosiddetta riduzione del cuneo fiscale prevista dalla legge finanziaria 2007), che ha modificato l'art. 11, comma 1, lett. a, n. 2 e 4, del d.lg. 446/1997, non si applica alle imprese che svolgono attività regolamentata (cosiddette «public utilities»), quale attività di trasporto pubblico locale, in forza di una concessione

traslativa e a tariffa remunerativa, ossia capace di generare un profitto, essendo tale interpretazione del concetto di tariffa coerente con la «ratio» giustificatrice del cosiddetto cuneo fiscale.

Cass., sez. V, 18 aprile 2023 n. 10225; pres. Crucitti, rel. Fracanzani, p.m. Cennicola; *Agenzia delle entrate c. Azienda Trasporti Milanesi Servizi s.p.a.* (avv. L. Perrone e G. Marini).

Cass., sez. V, 18 aprile 2023 n. 10359; pres. Napolitano, rel. Giudicepietro, p.m. Locatelli; *Agenzia delle entrate c. APS Holding s.p.a.* (avv. F. Moschetti).

Cass., sez. V, 19 maggio 2023 n. 13809; pres. Napolitano, rel. Fracanzani; *Km s.p.a.* (avv. M. Mascolo) c. *Agenzia delle entrate.*

Il deposito IVA a fini doganali, previsto dall'art. 50-bis del d.l. 331/1993, convertito, con modificazioni, in l. 427/1993, richiede necessariamente l'immagazzinamento delle merci d'importazione inteso come collocazione delle stesse in un luogo ove, indipendentemente dalla sua consistenza materiale, sia in realtà assicurata la garanzia del mantenimento, da parte del depositario, delle stesse a controllo. Deve quindi ritenersi che il criterio per l'individuazione del perimetro giuridico del deposito, ivi inclusi i locali limitrofi, funzionalmente e logisticamente collegati da un rapporto di contiguità, non sia puramente quello connesso alla delimitazione dello stesso in senso puramente perimetrale, ma debba coincidere con ogni spazio o luogo fisico in cui viene introdotto il bene nel quale lo stesso rimanga pur sempre agevolmente sottoposto all'attività di custodia esclusiva del depositario, che ne assume la responsabilità.



Cass., sez. V, 19 aprile 2023 n. 10524; pres. Manzon, rel. Succio, p.m. Vitiello; *Stella Polare s.r.l.* (avv. E. Canepa) c. *Agenzia delle entrate*.



In caso di operazioni triangolari interne al territorio dell'Unione, ove vi siano due cessioni successive con tre operatori, di cui almeno uno sito al di fuori del territorio nazionale e oggetto di un solo trasporto, non è imponibile la prima cessione di beni, ove si accerti che la merce oggetto della suddetta cessione venga trasportata dal primo acquirente nel territorio dello Stato del cessionario, senza che il primo acquirente possa disporre della merce come proprietario ma risulti meramente interposto al fine di assolvere a un vincolo di consegna della merce al terzo soggetto passivo che la immetta in consumo.

Cass., sez. V, 26 maggio 2023 n. 14853; pres. Bruschetta, rel. D'Aquino; *Agenzia delle entrate* c. *Hot Roll s.r.l.* (avv. P. Castellano).



In materia di tassa di smaltimento dei rifiuti solidi urbani all'interno di aree portuali scoperte destinate a rimessaggi di barche o natanti e simili, servizi ed aree portuali, il presupposto della tassa, secondo l'art. 62 del d.lg. 15 novembre 1993 n. 507, è l'occupazione o la detenzione di locali e aree scoperte a qualsiasi uso adibiti. L'esclusione dalla tassazione di una parte delle aree utilizzate, perché ivi si producono rifiuti speciali, è subordinata alla prova, il cui onere è a carico del contribuente, della relativa condizione di esenzione, ed in particolare della superficie nella quale, per specifiche caratteristiche strutturali o per destinazione, si formano, di regola, i suddetti rifiuti speciali, tanto più che la produzione di questi ultimi non esclude quella dei rifiuti solidi urbani e non può, pertanto, escludersi la coesistenza degli uni e degli altri.

Cass., sez. V, 13 aprile 2023 n. 9832; pres. Sorrentino, rel. Penta, p.m. De Matteis; *Marina di Villasimius s.r.l.* (avv. A. Fantozzi, F. Giuliani e R. Altieri) c. *Comune di Villasimius*.

Cass., sez. V, 13 aprile 2023 n. 9845; pres. Sorrentino, rel. Penta, p.m. De Matteis; *Marina di Villasimius s.r.l.* (avv. A. Fantozzi, F. Giuliani e R. Altieri) c. *Agenzia delle entrate, Comune di Villasimius*.

Cass., sez. V, 13 aprile 2023 n. 9887; pres. Sorrentino, rel. Balsamo; *Marina di Villasimius s.r.l.* (avv. A. Fantozzi, F. Giuliani e R. Altieri) c. *Comune di Villasimius*.

Cass., sez. V, 13 aprile 2023 n. 9902; pres. Sorrentino, rel. Balsamo; *Comune di Villasimius* (avv. M. Villani) c. *Marina di Villasimius s.r.l.* (avv. R. Altieri e F. Giuliani).

Cass., sez. V, 13 aprile 2023 n. 9911; pres. Sorrentino, rel. Penta, p.m. De Matteis; *Marina di Villasimius s.r.l.* (avv. A. Fantozzi, F. Giuliani e R. Altieri) c. *Comune di Villasimius*.

Cass., sez. V, 13 aprile 2023 n. 9923; pres. Sorrentino, rel. Penta, p.m. De Matteis; *Marina di Villasimius s.r.l.* (avv. A. Fantozzi, F. Giuliani e R. Altieri) c. *Comune di Villasimius*.

Cass., sez. V, 13 aprile 2023 n. 9941; pres. Sorrentino, rel. Penta, p.m. De Matteis; *Marina di Villasimius s.r.l.* (avv. A. Fantozzi, F. Giuliani e R. Altieri) c. *Comune di Villasimius*.

Cass., sez. V, 13 aprile 2023 n. 9987; pres. Sorrentino, rel. Balsamo; *Marina di Villasimius s.r.l.* (avv. R. Altieri, A. Fantozzi e F. Giuliani) c. *Comune di Villasimius*.

Cass., sez. V, 18 aprile 2023 n. 10410; pres. Sorrentino, rel. Penta, p.m. De Matteis; *Comune di Villasimius* (avv. M. Villani) c. *Marina di Villasimius s.r.l.* (avv. F. Giuliani, R. Altieri).

Cass., sez. V, 4 maggio 2023 n. 11745; pres. Sorrentino, rel. D'Oriano, p.m. De Matteis; *Comune di Villasimius* (avv. M. Villani) c. *Marina di Villasimius s.r.l.* (avv. F. Giuliani e R. Altieri).



In materia di ICI/IMU relativamente a un fabbricato posseduto in concessione demaniale dal contribuente all'interno di un porto e adibito ad officina meccanica navale, l'individuazione legislativa del concessionario quale soggetto passivo di tale imposta, rispettivamente a norma dell'art. 18, comma 3, della legge 23 dicembre 2000, n. 388 (che ha modificato l'art. 3, comma 2, del d.lg. 30 dicembre 1992, n. 504), nonché dell'art. 9 del d.lg. 14 marzo 2011, n. 23, a datare dalla data di applicabilità della nuova disciplina, rende il concessionario obbligato non solo sostanziale ma anche formale, senza più necessità di accertare se la concessione che gli attribuiva il diritto di costruire immobili sul demanio avesse effetti reali (con la conseguenza della tassabilità degli immobili ai fini ICI/IMU in capo al concessionario) o obbligatori (con la diversa conseguenza dell'intassabilità).

Cass., sez. V, 13 aprile 2023 n. 9906; pres. Paolitto, rel. Dell'Orfano; *Ricom s.r.l.* (avv. L. Taddeo) c. *Comune di Napoli* (avv. F.M. Ferrari e M.A. Amoretti).

Cass., sez. V, 13 aprile 2023 n. 9918; pres. Paolitto, rel. Dell'Orfano; *Ricom s.r.l.* (avv. L. Taddeo) c. *Comune di Napoli* (avv. F.M. Ferrari e M.A. Amoretti).

Cass., sez. V, 13 aprile 2023 n. 9928; pres. Paolitto, rel. Dell'Orfano; *Ricom s.r.l.* (avv. L. Taddeo) c. *Comune di Napoli* (avv. F.M. Ferrari e M.A. Amoretti).

Cass., sez. V, 13 aprile 2023 n. 9943; pres. Paolitto, rel. Dell'Orfano; *Ricom s.r.l.* (avv. L. Taddeo) c. *Comune di Napoli* (avv. F.M. Ferrari e M.A. Amoretti).

Cass., sez. V, 13 aprile 2023 n. 9948; pres. Paolitto, rel. Dell'Orfano; *Ricom s.r.l.* (avv. L. Taddeo) c. *Comune di Napoli* (avv. F.M. Ferrari e M.A. Amoretti).

Cass., sez. V, 13 aprile 2023 n. 9951; pres. Paolitto, rel. Dell'Orfano; *Ricom s.r.l.* (avv. L. Taddeo) c. *Comune di Napoli* (avv. F.M. Ferrari e M.A. Amoretti).

Cass., sez. V, 14 aprile 2023 n. 9990; pres. Paolitto, rel. Lo Sardo; *Ricom s.r.l.* (avv. L. Taddeo) c. *Comune di Napoli* (avv. F.M. Ferrari e M.A. Amoretti).

Cass., sez. V, 19 aprile 2023 n. 10577; pres. Paolitto, rel. Lo Sardo; *Ricom s.r.l.* (avv. L. Taddeo) c. *Comune di Napoli* (avv. F.M. Ferrari e M.A. Amoretti).

Anche le concessioni demaniali marittime aventi ad oggetto l'uso di banchina e terminal, al pari di quelle aventi a oggetto attività turistico ricreative, di traffico passeggeri, cantieristiche e commerciali, sono legittimamente soggette ad accertamenti regionali, relativamente alle imposte regionali sui canoni derivanti da concessioni del demanio rilasciate dall'Autorità portuale, dal momento che, sul piano della soggettività impositiva, la natura regionale del tributo non confligge con la natura statutale della concessione, a sua volta derivante dal diritto dominicale esercitato dallo Stato sui beni del demanio marittimo concessi in uso dalla autorità



portuale (il che integra il presupposto dell'imposta) e che, sul piano della determinazione obiettiva, gli elementi costitutivi dell'imposizione discendono da criteri di legge (quali l'art. 2 della l. 281/1970, l'art. 1, comma 3, della l. 2/ 1971, l'art. 7 del d.l. 400/1993 convertito in l. 494/ 1993), ferma restando la ricorribilità in sede giurisdizionale di quei canoni concessori che l'autorità portuale abbia in ipotesi fissato in violazione di tali criteri e, più in generale, dei parametri di proporzionalità e ragionevolezza.

Cass., sez. V, 29 maggio 2023 n. 15015; pres. Stalla, rel. Di Pisa, p.m. Nardecchia; *Compagnia Impresa Lavoratori Portuali Cilp s.r.l.* (avv. P. Bassano) c. *Regione Toscana* (avv. A. Paoletti).



L'art. 245, comma 1, TULD prevede in via generale che i beni costituenti provviste di bordo sulle navi in partenza (oggetto di bunkeraggio) si considerano usciti in transito o ri-esportazione se esteri ovvero in esportazione definitiva se nazionali o nazionalizzati. Si configura pertanto una eccezione al principio che i beni utilizzati come provviste di bordo siano immessi in consumo. Fanno eccezione al principio le navi da diporto, alle quali, peraltro, si applica la stessa disciplina in presenza della triplice condizione che siano in partenza dal porto entro otto ore dall'imbarco, che la partenza venga annotata sul giornale delle partenze e arrivi per l'imbarco delle provviste di bordo in franchigia doganale e che, in caso di rientro in un porto nazionale, lo scalo nel porto estero risulti comprovato mediante il visto apposto sul giornale delle partenze e degli arrivi per l'imbarco delle provviste di bordo in franchigia doganale dell'autorità marittima o doganale estera (art. 254, comma 2, TULD). Per imbarcazioni da diporto che non rispettino tali condizioni e negli altri casi in cui non si applica il primo comma dell'art. 254 TULD, i generi imbarcati si intendono destinati al consumo nel territorio doganale.

Cass., sez. V, 1 giugno 2023 n. 15542; pres. Luciotti, rel. Massafra; *Agenzia delle Dogane c. Petroven s.r.l.* (avv. R. Sperati e R. Ridolfi) e *J Luise & Tositti s.r.l.* (avv. G. Marini e L. Tosi) e *T. Mariotti s.p.a.* (avv. G. Marini e L. Tosi).

Qualora la relazione redatta dai funzionari OLAF contenga una descrizione solo generale della situazione accertata, tale relazione non può essere di per sé sufficiente per consentire il disconoscimento dell'origine dichiarata in dogana, essendo invece necessario che le autorità doganali forniscano la prova, mediante elementi di prova supplementari, che il rilascio, da parte delle autorità doganali dello Stato di esportazione, di un certificato di origine inesatto è imputabile alla presentazione inesatta dei fatti da parte dell'esportatore.



Comm. trib. reg. Lombardia 9 giugno 2022; pres. e rel. Izzi; *Agenzia delle dogane e monopoli - Ufficio delle dogane di Milano 3 c. Olmar s.r.l.* (avv. F. Bruno e G. Orsi) e *Rail Hub Milano s.p.a.* (avv. S. Armella); in *Dir. mar.* 2022, 839, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO.

VEICOLI

I diritti fondamentali alla proprietà, alla libertà di movimento ed alla libertà di impresa, non hanno carattere assoluto e possono legittimamente essere sottoposti a restrizioni giustificate da obiettivi di interesse generale, quali in particolare la tutela dell'integrità territoriale, della sovranità e dell'indipendenza dell'Ucraina, che rientra nel più ampio obiettivo di mantenimento della pace e della sicurezza internazionale.



Trib. UE 21 giugno 2022 T-234/22R; pres. Van der Woude; *Gulbakhor c. Commissione europea;* in *Dir. mar.* 2022, 800, con nota di C. DEL RE.



In mancanza di prova della proprietà di un'imbarcazione in capo ad una persona inserita nell'elenco allegato ai reg. (UE) 269/2014 e (UE) 2022/336, l'applicazione delle sanzioni previste da detti regolamenti; con conseguente sequestro dell'imbarcazione, non può essere fatta derivare dalla asserita riconducibilità della proprietà ad un ministero della Federazione Russa, il cui titolare sia un soggetto sanzionato, non essendo detto Stato in sé e per sé oggetto di sanzione.

Tribunal judiciaire de Lorient 18 marzo 2022; JTLK Asia M7ltd. e Avonbourg Finance ltd. c. Direction nationale du renseignement et des enquetes douanieres (DNRED); in Dir. mar. 2022, 842, con nota di C. DEL RE.

OSSERVATORIO LEGISLATIVO

REPERTORIO SCELTO

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2023/203 DELLA COMMISSIONE del 27 ottobre 2022 - che stabilisce le regole per l'applicazione del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti relativi alla gestione dei rischi per la sicurezza delle informazioni con un potenziale impatto sulla sicurezza aerea per le organizzazioni di cui ai regolamenti (UE) n. 1321/2014, (UE) n. 965/2012, (UE) n. 1178/2011 e (UE) 2015/340 della Commissione e ai regolamenti di esecuzione (UE) 2017/373 e (UE) 2021/664 della Commissione, e per le autorità competenti di cui ai regolamenti (UE) n. 748/2012, (UE) n. 1321/2014, (UE) n. 965/2012, (UE) n. 1178/2011, (UE) 2015/340 e (UE) n. 139/2014 della Commissione e ai regolamenti di esecuzione (UE) 2017/373 e (UE) 2021/664 della Commissione, e che modifica i regolamenti (UE) n. 1178/2011, (UE) n. 748/2012, (UE) n. 965/2012, (UE) n. 139/2014, (UE) n. 1321/2014 e (UE) 2015/340 della Commissione e i regolamenti di esecuzione (UE) 2017/373 e (UE) 2021/664 della Commissione (in GUUE 2 febbraio 2023 L 31).



REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2023/659 DELLA COMMISSIONE del 2 dicembre 2022 - che modifica il regolamento (UE) n. 452/2014 per quanto riguarda i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti le operazioni di volo di operatori di paesi terzi (in GUUE 22 marzo 2023 L 83).

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2023/660 DELLA COMMISSIONE del 2 dicembre 2022 - che stabilisce nor-

me particolareggiate per l'elenco dei vettori aerei soggetti a divieto operativo o a restrizioni operative all'interno dell'Unione di cui al capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga il regolamento (CE) n. 473/2006 che stabilisce le norme di attuazione relative all'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio (in GUUE 2 marzo 2023 L 83).

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2023/661 DELLA COMMISSIONE del 2 dicembre 2022 - recante modifica del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i criteri comuni da tenere in considerazione per l'attuazione o la revoca di un divieto operativo a livello dell'Unione (in GUUE 26 settembre 2022 L 248).

DECISIONE (UE) 2023/136 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 18 gennaio 2023 - che modifica la direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda la notifica agli operatori aerei basati nell'Unione della compensazione nell'ambito di una misura mondiale basata sul mercato (in GUUE 20 gennaio 2023 L 19).

Si tratta del regime di compensazione e riduzione delle emissioni di carbonio del trasporto aereo internazionale.

DECISIONE (UE) 2023/145 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 18 gennaio 2023 - che abroga la direttiva 89/629/CEE del Consiglio (in GUUE 23 gennaio 2023 L 21).

La direttiva abrogata consentiva che taluni aerei che superavano le pertinenti norme sulle emissioni sonore potessero continuare a volare.

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2023/217 DELLA COMMISSIONE del 1° febbraio 2023 - che rettifica il regolamento (UE) n. 965/2012 per quanto riguarda alcune incoerenze nei requisiti introdotte dal regolamento di esecuzione (UE) 2019/1387 e dai regolamenti (UE) 2021/1296 e (UE) 2021/2237 (in GUUE 2 febbraio 2023 L 30).

Sono rettificate norme tecniche in materia di sicurezza aerea.

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2023/566 DELLA COMMISSIONE del 10 marzo 2023 - che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 per quanto riguarda alcune disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea (in GUUE 13 marzo 2023 L 74).

LEGGE REGIONALE VALLE D'AOSTA 30 maggio 2022 n. 10 - Norme urgenti in materia di utilizzo dei mezzi pubblici di trasporto da parte dei profughi provenienti dall'Ucraina e dei richiedenti asilo o titolari di protezione internazionale, e di iscrizione al ruolo dei conducenti di veicoli adibiti ad autoservizi pubblici non di linea (in B.U. reg. Valle d'Aosta 14 giugno 2022 n. 31 e in GU, 3^a serie speciale, 25 febbraio 2023 n. 8).



DECRETO LEGISLATIVO 23 febbraio 2023 n. 27 - Attuazione della direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012 (in GU 20 marzo 2023 n. 67).



REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2023/204 DELLA COMMISSIONE del 28 ottobre 2022 - **che stabilisce specifiche tecniche, norme e procedure per il sistema di interfaccia unica marittima europea a norma del regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio** (in GUUE 3 febbraio 2023 L 33).

DECRETO LEGGE 29 dicembre 2022 n. 198 (convertito in l. 24 febbraio 2023 n. 14) - **Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi** (in GU 29 dicembre 2022 n. 303; testo consolidato in GU 27 febbraio 2023 n. 49).

L'art. 10-quater istituisce, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, un tavolo tecnico con compiti consultivi e di indirizzo in materia di concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali. Il tavolo tecnico, acquisiti i dati relativi a tutti i rapporti concessori in essere delle aree demaniali marittime, lacuali e fluviali, definisce i criteri tecnici per la determinazione della sussistenza della scarsità della risorsa naturale disponibile e della rilevanza economica transfrontaliera. Ai fini dell'espletamento dei compiti del tavolo tecnico, il termine di scadenza delle concessioni in essere è prorogato al 31 dicembre 2025.

DECRETO LEGGE 2 gennaio 2023 n. 1 (convertito in l. 24 febbraio 2023 n. 15) - **Disposizioni urgenti per la gestione dei flussi migratori** (in GU 2 marzo 2023 n. 52; testo consolidato in GU 2 marzo 2023 n. 52).

Sono aggiunti sei commi all'art. 1 del d.l. 21 ottobre 2020 n. 130, che reca «Disposizioni urgenti in materia di immigrazione, protezione internazionale e complementare, modifiche agli articoli 131-bis, 391-bis, 391-ter e 588 del codice penale, nonché misure in materia di divieto di accesso agli esercizi pubblici ed ai locali di pubblico trattenimento, di contrasto all'utilizzo distorto del web e di disciplina del Garante nazionale dei diritti delle persone private della libertà personale».

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2023/372 DELLA COMMISSIONE del 17 febbraio 2023 - che stabilisce norme relative alla registrazione, all'archiviazione e alla condivisione della documentazione scritta dei controlli ufficiali effettuati sulle navi adibite al trasporto di bestiame, ai piani di emergenza per le navi adibite al trasporto di bestiame in caso di emergenza, all'omologazione delle navi adibite al trasporto di bestiame e ai requisiti minimi applicabili ai punti di uscita (in GUUE 20 febbraio 2023 L 51).

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2023/842 DELLA COMMISSIONE del 17 febbraio 2023 - che integra il regolamento (UE) 2017/625 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le norme per l'esecuzione dei controlli ufficiali intesi a verificare la conformità alle prescrizioni in materia di benessere degli animali per il trasporto di animali con navi adibite al trasporto di bestiame (in GUUE 24 aprile 2023 L 109).

DECRETO LEGGE 11 novembre 2022 n. 173 (convertito in l. 16 dicembre 2022 n. 204) - Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri (in GU 11 novembre 2022 n. 264; testo consolidato in GU 4 gennaio 2023 n. 3).



L'art. 5 cambia il nome del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile in Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'art. 12 istituisce il Comitato interministeriale per le politiche del mare.

REGOLAMENTO (UE) 2023/144 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 18 gennaio 2023 - che abroga il regolamento (CEE) n. 1108/70 del Consiglio che istituisce una contabilità delle spese per le infrastrutture dei trasporti per ferrovia, su strada e per via

navigabile, e che abroga il regolamento (CE) n. 851/2006 della Commissione che fissa il contenuto delle diverse voci degli schemi per la contabilità dell'allegato I del regolamento (CEE) n. 1108/70 del Consiglio (in GUUE 23 gennaio 2023 L 21).

DECRETO (Infrastrutture e trasporti) 23 gennaio 2023 - Recepimento della direttiva 2022/2407/UE della Commissione che modifica gli allegati della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al trasporto interno di merci pericolose (in GU 21 marzo 2023 n. 68).

SEGNALAZIONI BIBLIOGRAFICHE

BAIONE, LUCA, *Spazio, aerospazio e nuova frontiera della difesa*, in *Riv. dir. nav.* 2022, 759.



«Questo contributo riguarda il collegamento tra il (futuro) *space traffic management* e le questioni relative a difesa e sicurezza. Senza una definizione concordata a livello globale non ci sono regole in vigore per gli operatori e i fornitori di servizi e senza regolazione l'accesso allo spazio non può essere *free, safe and secure*. Di conseguenza, è di fondamentale importanza per ogni Stato acquisire una chiara *recognised space picture* dei diversi oggetti che accedono allo spazio, operano nello spazio e rientrano dallo spazio, allo scopo di esercitare la propria sovranità nazionale, proteggere e difendere i propri interessi fino all'*higher airspace* (ossia la linea di Karman). In questo sforzo, le agenzie di sicurezza e difesa hanno bisogno di capacità di SST, SSA e SWX: una volta che un sufficiente livello di *space domain awareness* è garantito, detta capacità possono, finalmente, produrre i servizi di STM per i diversi utenti, sia civili che militari. La necessità di uno stretto coordinamento tra il settore privato con le agenzie nazionali ed europee è sottolineato come indispensabile nello *strategic compass*, approvato dai Capi di Stato e di Governo della Ue, e promulgato a marzo 2022. Invero, lo *strategic compass* riconosce la necessità di rendere sicuro l'*outer space* dalle minacce di diversa natura allo scopo di assicurare un accesso *free, safe and secure* a questo ambiente che è *contested, competitive and congested*. Questo nuovo documento di *policy* mira a fornire entro il 2023 la Ue una nuova *european space strategy for security and defence*, il cui sviluppo dovrebbe tenere in considerazione processi analoghi presso altre organizzazioni internazionali, NATO *in primis*» [abstract tratto dalla Rivista].

BINI, NICOLETTA, *Aspetti principali del regime giuridico dell'immatricolazione degli oggetti lanciati nello spazio e elementi di prassi nazionale*, in *Riv. dir. nav.* 2022, 769.

«Il presente contributo verte sull'analisi della disciplina giuridica internazionale della immatricolazione degli oggetti lanciati nello spazio e sulla sua evoluzione, che riflette i rapidi e rilevanti sviluppi tecnologici nel settore, caratterizzati da un sensibile incremento del volume delle attività spaziali e dalla considerevole presenza dei soggetti privati. Considerando che l'immatricolazione è il criterio principale per stabilire un nesso giuridico tra uno Stato e un oggetto spaziale, essa acquista un importante rilievo nel quadro di programmi e operazioni in orbita sempre più complessi, che coinvolgono soggetti diversificati e altresì afferenti a Paesi diversi. In tale contesto, corrette prassi di immatricolazione degli oggetti spaziali da parte degli Stati e delle organizzazioni internazionali non solo costituiscono un adempimento dei precetti di diritto dello spazio che possono contribuire al suo stesso sviluppo, ma rappresentano inoltre misure di trasparenza e costruzione della fiducia tra gli Stati nonché un elemento centrale per la sostenibilità a lungo termine delle attività spaziali. La crescita delle iniziative private con rilevanti profili internazionali, si osserva ugualmente in Italia. Attraverso l'analisi della prassi nazionale dell'immatricolazione degli oggetti spaziali, si rinnovano gli spunti di riflessione sulla necessità di dare completa attuazione nell'ordinamento italiano agli obblighi del diritto internazionale dello spazio, in particolare, inserendo disposizioni relative al regime di autorizzazione e vigilanza dello Stato sulle attività dei privati e designando un'autorità nazionale competente a tale fine» [*abstract* tratto dalla Rivista].

CORCIONE, CARLO, *Turismo spaziale: problematiche giuridiche e prospettive future*, in *Riv. it. dir. tur.* 37/2022, 68.

«Pur non essendo un fenomeno moderno, il turismo spaziale, definito come l'insieme delle attività commercia-

li atte ad offrire un'esperienza di viaggio nello spazio, è in continua espansione. Si va dai voli orbitali e suborbitali di breve durata alla prospettiva di avere lunghi soggiorni nello spazio. Tuttavia, il settore si presenta privo di un *framework* giuridico adeguato, stimolando non poche riflessioni su diverse questioni. Su tutte il tema della definizione e conseguente *status* del passeggero, cosiddetto turista spaziale. Ad oggi difatti non vi è alcuna corrispondenza tra tale figura e le definizioni di astronauta e personale presenti nel diritto spaziale. Non sembra altresì possibile assimilare il turista spaziale alla fattispecie così come definita dall'Organizzazione Mondiale del Turismo. Altro tema fondamentale è il regime applicabile, che pare collocarsi tra il diritto aeronautico e il diritto spaziale, in base anche alle caratteristiche del velivolo utilizzato; sussiste dunque la necessità di creare un diritto ad hoc o addirittura una combinazione tra i due. Da ultimo ma non per ultimo vi è il tema della responsabilità dell'operatore dei viaggi spaziali, sia verso il passeggero sia verso terzi» [*abstract* tratto dalla Rivista].

DE BARTOLO, MARIANO, *L'aerospazio quale nuovo ambiente operativo dell'aeronautica militare*, in *Riv. dir. nav.* 2022, 791.

«La dottrina della Difesa italiana definisce lo «spazio aereo» e lo «spazio extra-atmosferico» come due domini distinti e separati dalla linea di Kármán. Ciò nonostante, gli attuali sviluppi tecnologici e l'evoluzione delle minacce rendono tale distinzione meno netta. L'Aeronautica Militare, consapevole delle proprie responsabilità in considerazione della continuità operativa, ha definito nuovi obiettivi strategici e, di conseguenza, nuove linee di sviluppo capacitivo per essere competenti nel nuovo ambiente, l'"aerospazio", e raggiungere la capacità di produrre effetti ed influenzare il corso degli eventi» [*abstract* tratto dalla Rivista].

DE LUCA, FABIO, *Le minacce alle operazioni nello spazio extra-atmosferico. Aspetti operativi*, in *Riv. dir. nav.* 2022, 797.

«Lo scritto si propone di descrivere alcune delle potenziali minacce alle operazioni spaziali. Lo spazio si è rivelato un dominio contestato, congestionato e competitivo, in quanto i suoi dati, prodotti e servizi stanno crescendo in numero, muovendo un'enorme quantità di risorse e, soprattutto, diventando essenziali nelle attività di tutti i giorni. Per far fronte alla crescente sfida di iniziare a essere un attore internazionale competente e capace nello spazio, la Difesa italiana ha recentemente riorganizzato la propria *governance* creando prima l'Ufficio generale spazio, a fine 2019, e subito dopo il Comando operazioni spaziali, a giugno 2020. A quest'ultimo è stata affidata la missione di proteggere gli assetti spaziali italiani e quelli dei nostri alleati, assicurando al contempo una gamma completa di servizi agli altri domini, in linea con gli ultimi sviluppi dell'approccio multi-dominio alle operazioni. Per adempiere a questo compito, è necessaria un'analisi profonda e approfondita delle minacce spaziali più comuni, che informi il processo di identificazione di come reagire al meglio in difesa dei nostri beni e interessi nazionali. Dal meteo spaziale agli attacchi cibernetici, passando per l'analisi delle esplosioni nucleari ad alta quota, dei missili anti-satellite, degli attacchi elettronici e degli attacchi co-orbitali – solo per citarne alcuni – diventerà evidente la necessità cruciale per la *Space Economy* italiana di progredire nella costruzione di capacità militari credibili per proteggere i beni e i servizi spaziali nazionali militari e non» [*abstract* tratto dalla Rivista].

ESPOSITO, STEFANO, *Spunti sulle prospettive di un uso militare dello spazio: profili giuridici. Le applicazioni militari nello spazio*, in *Riv. dir. nav.* 2022, 805.

«Il testo analizza lo «stato dell'arte» del diritto dello spazio e, in particolare, il principio di uso pacifico dello spazio di cui all'art. IV del trattato OST per trarne una cornice di legalità per le attività militari spaziali. Dalla previsione di un aumento esponenziale di queste ultime attività e dal

pericolo di *escalation* derivante dalla loro mancata regolamentazione, nasce il bisogno di ricerca in questo particolare settore del diritto. Ambito che necessita di un complesso bilanciamento tra esigenze contrapposte. Da un lato, infatti vi è il difficile rapporto che si instaura tra tecnologia e diritto e, dall'altro, emerge con sempre maggior impellenza la necessità di una regolamentazione più tecnica, con diffusione di buone prassi, pur in presenza di una normativa affatto generica e di principio» [abstract tratto dalla Rivista].

HUMPHREYS, BARRY, *The Regulation of Air Transport: From Protection to Liberalisation, and Back Again*, Routledge, 1st ed., April 2023, 266, Paperback £39.99.

«*The regulation of modern civil aviation can be traced back to the later years of the Second World War. An intense debate about the future regulatory regime resulted in a compromise which to this day essentially dictates the structure of the global airline industry. Further progress towards 'normalising' the industry appears to be slowing down, and perhaps even going into reverse. Without an understanding of the development of regulation, it is not possible to understand fully the industry's current problems and how they might be resolved. Many books have been written about the development of international air transport, covering deregulation, privatisation, the emergence of new business models among other things, but few if any have taken a broad view of the trends which have determined the industry's current structure. The Regulation of International Air Transport charts the regulation of international air transport from the end of the Second World War to the present day, following the key trends and developments. It provides an overview of what has determined the industry's current structure, the problems still facing the industry and the ways in which it could develop in the future. This wide-ranging study is important reading for both professional and academics within the aviation field, as well as anyone interested in the development of aviation regulations*» [abstract tratto dal sito dell'editore].

LANDI, MICHELE, *VTS Behind Traditions. L'evoluzione dei servizi di assistenza al traffico marittimo verso un modello di controllo da terra*, in *Riv. dir. nav.* 2022, 817.

«Il presente scritto descrive l'evoluzione del *Vessel Traffic Services* da un mero fornitore di informazioni verso un modello di controllo del traffico da terra. I temi, riguardanti l'evoluzione dei sistemi di assistenza alla navigazione, vengono affrontati grazie a casi studio di incidenti occorsi in porti americani dove è attivo un VTS. Viene quindi sintetizzato l'orientamento internazionale del settore anche attraverso le recenti linee guida internazionali emanate dall'IMO, con uno sguardo agli attuali strumenti normativi nazionali» [*abstract* tratto dalla Rivista].

LAHVIS, ABIGAIL A., *Inhumane: how the Airline Deregulation Act shields commercial air carriers from legal liability for mishandling human remains*, in *JALC* 2022, 799 e ss.

Come noto, l'*Airline Deregulation Act* 1978 (ADA) ha condotto alla deregolamentazione del trasporto aereo all'interno del territorio degli Stati Uniti d'America. In particolare, tale strumento normativo ha posto fine al dualismo esistente sul piano amministrativo, che consentiva ai singoli stati di disciplinare le aerovie interne, lasciando al *Civil Aeronautics Board* (CAB) la regolamentazione dei servizi aerei tra stati differenti. L'ADA prevede inoltre una più ampia ed invasiva statuizione di prevalenza della normativa federale, impedendo ai singoli stati federati di (re)introdurre previsioni di carattere economico in materia di trasporto aereo. Sebbene la riferita *preemption clause* vieti al singolo stato di emanare ovvero di dare comunque efficacia a qualsiasi disposizione, regola, standard o previsione "*relating to rates, routes, or services of an air carrier*", la Supreme Court tende a interpretarla estensivamente, sebbene non fornisca una definizione del termine "*service*"; relativamente a tale profilo fondamentale parrebbe, allo stato, prevalere la posizione

estensiva assunta dalla *Fifth Circuit Court* nell'ambito della controversia *Hodges v. Delta Airlines, Inc.*, secondo cui per "services" dovrebbero intendersi tutti i servizi aerei oggetto di contrattazione, ivi incluse le "ticketing boarding procedure, provision of food and drink, and baggage handling, in addition to the transportation itself". In tal modo la portata della *preemption clause* a favore della legislazione federale è condotta alla sua massima estensione. Il commento evidenzia la preoccupazione dell'autore per tale orientamento, e auspica che determinate pretese e controversie basate sulla normativa interna di ciascun singolo stato possano essere sottratte alla preclusione: ciò, specie in relazione a questioni relative alla errata conservazione, al ritardato recapito o allo smarrimento dei resti di una persona cara. Tale problematica ha assunto dimensioni pressoché incontrollate all'esito della pandemia di Covid-19, ed attualmente migliaia di persone in lutto sono lasciate senza una protezione legale effettiva in ragione del fatto che l'ADA sostanzialmente funge da vero e proprio schermo in favore dell'industria aeronautica rispetto alle responsabilità concernenti la custodia e gestione dei bagagli, oltre che allo stesso trasferimento.

LA TORRE, UMBERTO, *Spunti sulla nozione di aeromobile*, in *Riv. dir. nav.* 2022, 469.

«Il presente lavoro verte sulla nozione di aeromobile, dalle prime leggi italiane alla convenzione di Parigi del 1919, dal Regolamento per la navigazione aerea del 1925 al codice della navigazione del 1942. L'autore approfondisce le differenze tra la nozione internazionale, Annesso 7 Icao e quella italiana. Non vi è coincidenza tra le due nozioni di aeromobile, nonostante i tentativi di uniformare, alla nozione internazionale, quella prevista dal codice della navigazione all'art. 743 nel testo vigente a seguito delle modifiche apportate nel 2005-2006. La parola trasporto è la chiave di lettura. L'autore ritiene che gli UAV non sono *tout court* aeromobili, ma sono assimilati agli aeromobili (art. 743 c. nav. comma

2) e ne spiega i motivi. Nonostante la riscrittura di una parte dell'articolo 743 del codice della navigazione, permane, nel testo attuale la parola «trasporto», che traccia la linea di demarcazione tra due diverse costruzioni definitorie. Una si concentra sul dato tecnico, l'altra su quella funzionale: e le differenze permangono» [*abstract* tratto dalla Rivista].

MADARENA, IMMACOLATA, TERESA, *I Wig-In-Ground Craft: veicoli multimodali*, in *Riv. dir. nav.* 2022, 847.

«Le linee guida oggetto del presente lavoro adottate dall'IMO con la circolare MSC. 1/CIRC. 1592 del 18 maggio 2018, vertono su una parte del quadro regolatorio di questi rivoluzionari veicoli multimodali, che erogano prestazioni elevate su tre ambienti. L'Autrice analizza somiglianze e differenze con altri veicoli (*hovercraft* ed *eknoplano*), ed esamina le modifiche apportate alle convenzioni COLREGs e SOLAS. Si accenna anche alla partecipazione, attenuata, dell'ICAO e all'emergere di lacune nella disciplina della *security*» [*abstract* tratto dalla Rivista].

SORMANI, MARIA CHIARA, *Il collocamento della gente di mare: criticità e prospettive*, in *Riv. dir. nav.* 2022, 875.

«Il contributo si pone l'obiettivo di ripercorrere i punti salienti della riforma del collocamento della gente di mare, introdotta dal d.P.R. n. 231/2006 che, seppur risalente a quasi diciassette anni fa, mantiene ancora oggi tutta la sua attualità, nonché di fare chiarezza sullo stato dell'arte della riforma. Il collocamento della gente di mare è, infatti, ancora in bilico tra il vecchio e il nuovo sistema, in attesa di alcuni importanti decreti attuativi previsti dal d.P.R. n. 231/2006, la cui emanazione costituisce presupposto indispensabile per dare, finalmente, completa attuazione alla riforma. Tra le modifiche più attese, si ricorda quella relativa all'istituzione dell'anagrafe nazionale della gente di mare che potrebbe, tra l'altro, rappresentare un valido ed

efficiente strumento per favorire il *matching* tra domanda e offerta di lavoro marittimo» [*abstract* tratto dalla Rivista].

TAN, ALAN KHEE-JIN, *The New ASEAN-EU Bloc-to-Bloc Comprehensive Air Transport Agreement (CATA)*, in *Air & Space Law* 2023, 205 e ss.

Lo scorso 17 ottobre 2022, in occasione della ventottesima assemblea dei ministri dei trasporti della *Association of Southeast Asian Nations* (ASEAN) e con la partecipazione di una delegazione dell'Unione europea, veniva siglato a Bali il *Comprehensive Air Transport Agreement (CATA)*, tra i dieci stati membri dell'ASEAN, da una parte, e i 27 paesi membri dell'Unione europea. Tale strumento, che costituisce il primo accordo tra due dei principali raggruppamenti regionali dal punto di vista dell'aviazione commerciale, e mira a fornire rafforzate condizioni di accesso al mercato in favore delle aerolinee di entrambe le parti, così come altri benefici connessi, costituisce il punto di arrivo di un negoziato che trae le sue origini dall'Aviation Summit tenutosi nel febbraio del 2014 ai margini del Singapore Airshow, in occasione del quale fu adottata una dichiarazione congiunta a proposito di una cooperazione in materia aeronautica tra ASEAN e Unione europea. L'Autore si sofferma sull'analisi dei fattori di politica aeronautica che hanno influenzato i negoziati, con particolare attenzione alla controversa tematica inerente ai diritti di quinta libertà, specie in relazione alla circostanza rappresentata dalla rilevante presenza di vettori operanti in sesta libertà nel mercato di riferimento e alla incompleta formazione dell'*ASEAN Single Aviation Market (ASAM)*.

YIZHANG, QIU, *Shaping the Future: A Comprehensive Airline Passengers ADR Framework*, in *Air & Space Law* 2023, 141 e ss.

Mentre l'industria aeronautica si sta preparando a modellare il futuro del trasporto aereo con la progettazione e produ-

zione di avveniristici modelli di aeromobile, i disagi subiti dagli utenti del trasporto aereo nel corso di esecuzione del contratto sono ancora legati a metodi tradizionali e dai costi elevati per ottenere il ristoro dei danni. L'Autore, tuttavia, osserva il diverso scenario che si sta delineando in ambito europeo, ove i diritti dei passeggeri, riconosciuti attraverso il Reg. (CE) n. 261/2004 e dalla Convenzione di Montreal 1999, riceverebbero tutela attraverso un sistema a più livelli, che vede coinvolti i singoli organismi nazionali a ciò deputati in base al citato regolamento (*National Enforcement Bodies* - NEB), la giustizia civile ordinaria e gli organismi di risoluzione stragiudiziale delle controversie (*Alternative Dispute Resolution* - ADR). Con particolare riferimento alle ADR, dall'entrata in vigore della direttiva sulla risoluzione alternativa delle controversie dei consumatori (dir. 2013/11/UE), le stesse hanno assunto un ruolo via via più centrale ed efficace nella soluzione delle controversie di modico valore che riguardano i consumatori in vari settori: incluso quello aeronautico, nel cui contesto esse si pongono in posizione intermedia tra il customer service della singola compagnia aerea e la magistratura ordinaria, contribuendo a migliorare l'accessibilità alla giustizia a favore del singolo passeggero danneggiato, specie con riferimento a fattispecie di negato imbarco, cancellazione del volo, ritardo e controversie relative ai bagagli. Peraltro, l'esperienza maturata in Germania e Gran Bretagna dimostra che lo strumento delle ADR è in grado di gestire con successo anche controversie più complesse, relative a situazioni più gravi, rientranti all'interno del Capitolo III della Convenzione di Montreal. In ragione di tali confortanti risultati è auspicabile che quello delle ADR si ponga sempre più e a livello sistemico quale strumento in grado di affrontare e fornire soluzione altresì a situazioni complesse, in tal modo contribuendo ad innalzare la sostenibilità e qualità ed influenzando positivamente lo sviluppo della industria aeronautica.

TURRINI, PAOLO, *Recent State Practice on the Exploitation of Space Resources: Possibly Unlawful, Probably Useless, Certainly Detrimental*, in *Riv. Dir. Nav.* 2022, 685.

«Del possibile sfruttamento delle risorse dello spazio extra-atmosferico la dottrina discute fin dall'alba dell'era spaziale. A questa vivacità scientifica, tuttavia, per lunghi decenni non ha corrisposto – per ovvie ragioni – la vitalità della prassi e dell'*opinio juris* degli Stati. Negli ultimi anni le cose stanno però cambiando. La «riscoperta» dello spazio e la ripresa delle attività a esso collegate hanno portato molti governi a prendere posizione in merito alla liceità dell'appropriazione delle risorse spaziali. Urge quindi un'analisi giuridica di tali sviluppi. Nel presente contributo questa analisi viene condotta da vari punti di vista. L'argomento è introdotto illustrando, per sommi capi, il dibattito scientifico sull'appropriabilità delle risorse spaziali, che verte attorno all'interpretazione dell'art. II del trattato sullo spazio extra-atmosferico del 1967. Si tratta di una disposizione ambigua che, sul punto, ammette diverse letture. Le principali ragioni di chi ritiene conforme a diritto lo sfruttamento commerciale delle risorse spaziali sono brevemente presentate e poi confutate, grazie a una lettura congiunta dell'art. II e delle rilevanti disposizioni di un'altra convenzione, il trattato sulla luna del 1979. La teoria qui avallata è che lo sfruttamento delle risorse spaziali sia al momento permesso solo a fini esplorativi. Si passa poi in rassegna la prassi di alcuni Paesi che, nell'ultimo lustro, hanno promulgato delle leggi che riconoscono ai privati i diritti sulle risorse da questi estratte dai corpi celesti. Alla luce dell'analisi precedente, tale attività estrattiva è giudicata come potenzialmente illecita; anzi, la stessa legislazione di questi Stati potrebbe essere in violazione del diritto internazionale, seppur capace, qualora dovesse essere fatta propria da altri Paesi, di modificare il quadro normativo di riferimento. Questo è il cuore del problema. Una prassi che mira a fornire copertura giuridica agli interessi di pochi Stati occidentali, e che perciò solleva un problema di legittimità di fronte alla comunità internazionale, ma che al tempo stesso sembra incapace, per motivi che vengono qui analizzati, di soddisfare le esigenze che intende proteggere. Una prassi, dunque, al con-

tempo inutile e dannosa, e che rende necessaria una franca ed equa discussione sulla redazione di un nuovo trattato in materia» [*abstract* tratto dalla Rivista].

ZANNONI, DIEGO, *Where does Airspace end and Outer Space Begin?*, in *Riv. dir. nav.* 2022, 723.

«Sin dal lancio dello Sputnik I la delimitazione fra spazio aereo ed extra-atmosferico è stata oggetto di un vivace dibattito in seno alla Commissione delle Nazioni Unite sull'uso pacifico dello spazio extra-atmosferico dove gli Stati hanno manifestato posizioni divergenti non solo con riferimento ai criteri da seguire per procedere alla delimitazione, ma anche sull'opportunità stessa di procedervi. Oltre a quella cosiddetta «attendista», si possono delineare due posizioni principali: la prima, detta «spazialista», favorevole alla definizione di una specifica altitudine in corrispondenza della quale lo spazio aereo dovrebbe finire e lo spazio extra-atmosferico viceversa iniziare, e una seconda, detta «funzionalista», secondo la quale le attività spaziali e aeree dovrebbero essere qualificate e regolamentate conformemente ai loro obiettivi, indipendentemente dal luogo ove si svolgono. Questo articolo le analizza entrambe, anche alla luce della prassi internazionale, per valutare se alcuni punti fermi possono essere individuati in quella che è tradizionalmente descritta come la *vexata quaestio* del diritto internazionale dello spazio» [*abstract* tratto dalla Rivista].



BUTLER, GRANT *The Sky Reefer Loophole: How Modern Carriers Lessen Their Liability Through Foreign Arbitration and Choice of Court Provisions and Four Countries Who Stopped It*, in *Tul. Mar. L.J.* II/2022, 221-244.

Lo scritto prende spunto dall'incaglio della nave porta-container *Ever Given* nel Canale di Suez nel marzo 2021 e dal contenzioso che esso ha generato. Dopo aver considerato la disciplina uniforme applicabile alla risoluzione

delle controversie transnazionali – ovvero il «Modello UNCITRAL» di legge sull'arbitrato commerciale internazionale proposta nel 1985 dalla Commissione delle Nazioni Unite per il diritto commerciale internazionale e la Convenzione di New York del 1958 sul riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze arbitrali straniere –, l'autore esamina alcune leggi nazionali di alcuni dei più importanti Stati marittimi del mondo che limitano l'applicazione di tali strumenti convenzionali. Vengono poi analizzate le conseguenze della diversa scelta operata dall'ordinamento degli Stati Uniti che, a seguito di due decisioni della Corte Suprema – *Vimar Seguros y Reaseguros, S. A. v. M/V Sky Reefer* e *M/S Bremen v. Zapata Off-Shore Co.* – ha optato per una disciplina più favorevole al ricorso all'arbitrato internazionale che, in molti casi, può pregiudicare il risarcimento dovuto ai caricatori in applicazione del *Carriage of Goods by Sea Act (COGSA)*.

CARNIMEO, NICOLÒ - DELLE FOGLIE, GIUSEPPE, *La gestione dei rifiuti prodotti dalle navi in ambito portuale. Attività di prevenzione e misure di contrasto all'inquinamento da plastica in mare*, in *Riv. dir. nav.* 2022, 615.

«L'articolo focalizza l'attenzione sulla regolamentazione dei rifiuti provenienti dalle navi e sul loro corretto conferimento ai centri di raccolta nei porti, nonché sulle possibilità di recupero e riciclo secondo i più moderni principi dell'economia circolare. Vengono rilevate le difficoltà di applicazione delle normative internazionali ed europee, evidenziando le differenze di recepimento nei diversi Paesi dell'UE e le criticità riscontrate nel sistema nazionale. Un *focus* specifico analizza le misure di contrasto all'inquinamento da plastica in mare, in particolare gli attrezzi da pesca, evidenziando le iniziative in atto per il loro recupero e riutilizzo. Viene approfondita anche la natura giuridica dei rifiuti "accidentalmente pescati" che hanno trovato una regolamentazione compiuta con la legge "Salvamare"» [*abstract* tratto dalla Rivista].

COMENALE PINTO, MICHELE M., *Il turismo spaziale e le ne-*

cessità di una sua disciplina, in Riv. dir. nav. 2022, 429.

«Lo scritto si interroga sulla adeguatezza dell'attuale quadro normativo sull'attività aerospaziale, risalente ad una fase storica in cui ancora non si intravedevano opportunità commerciali e ad operare nel settore erano solamente gli Stati, non certamente per ragioni di profitto, ma di prestigio internazionale. Tale disciplina non appare adeguata rispetto alle nuove attività commerciali nello spazio, come il turismo, dai voli suborbitali fino ai pacchetti turistici nelle stazioni spaziali orbitanti o nelle strutture progettate sulla luna. L'autore auspica l'adozione di una disciplina di diritto uniforme, non ritenendo sufficienti leggi adottate da singoli Stati, per quanto con attività spaziali importanti. Occorre adottare regole sullo status del turista spaziale e sui suoi diritti, anche per quanto concerne i danni che possa eventualmente subire. A quest'ultimo riguardo l'autore si interroga sui fondamenti di un futuro regime di responsabilità, evidenziando i problemi che potrebbero derivare dalla previsione di una responsabilità limitata per i danni da morte e lesioni personali (in particolare, l'autore richiama la giurisprudenza della Corte costituzionale italiana sui limiti nel trasporto aereo internazionale, secondo la convenzione di Varsavia del 1929 e quella sui limiti risarcitori nei pacchetti turistici)» [abstract tratto dalla Rivista].

CUPIDO, DURAND, *Maritime Salvage Operations and Environmental Protection*, Routledge, 1st ed., January 2023, 114, Hardback £45.00.

«This book questions the use of salvage law as legal regulatory framework for the remuneration of environmental services in salvage operations, proposing that such services should be based on direct contracting between commercial salvors and coastal States. Adopting an environment-first approach, it argues that direct contracting better serves and promotes environmental protection outcomes. It also takes a functional

view of the law as a tool to promote values and sought outcomes. Salvage operations are recognised as the first line of defence against pollution following shipping incidents. Although regulated under the law of salvage, these operations form an integral component of a framework of environmental protection measures regulated under different legal instruments or laws. The law of salvage fails to effectively integrate salvage operations into broader pollution response mechanisms because it does not align comfortably with this framework of laws. Despite the emphasis on environmental protection in the 1989 London Salvage Convention, the Convention maintains the traditional notion of salvage operations as a service to property, while environmental outcomes and the remuneration of environmental services are positioned as a secondary outcome of the law of salvage. This book argues that directly contracting for environmental services bolsters the primacy of environmental protection and the functional use of law to further environmental protection and policy formulation. Direct contracting between coastal States and salvors for environmental services complements existing practices and pollution response mechanisms and provides a sound legal basis for the effective realisation of salvage operations as the first line of defence against pollution following shipping incidents without fundamentally altering the established commercial identity of the traditional law of salvage. This book will be key reading for students, academics, and practitioners working at the intersection of shipping and environmental law» [abstract tratto dal sito dell'editore].

HEECHEOL YANG, JAMES KRASKA, *Peaceful Management of Maritime Disputes*, Routledge, 1st ed., March 2023, 276, Hardback £125.00

«International law concerning maritime boundary dispute resolution reflects normative aspirations for peacefully managing some of the most intractable challenges in foreign affairs. Focusing on key international law issues relating to maritime

boundary disputes, this book explores how international law and legal institutions facilitate these goals theoretically and practically. This process includes a balance of equities among states grounded in the Charter of the United Nations and the protection of sovereignty, territorial integrity, and political independence of Member States, while avoiding threats to the peace, breaches of the peace, and acts of aggression. The UN Charter is complemented by the rules in customary law and UNCLOS for evaluating maritime claims and addressing disputes, including conciliation, litigation, and arbitration. Despite the comprehensive nature of these procedures, numerous maritime disputes persist, including those in the East China Sea and South China Sea. As the disputes continue, however, general international law and the UNCLOS framework captures additional norms and rules that may act to reduce tension and manage disputes. As States shift closer to or farther from compliance on maritime claims and delimitation, the rules of behavior that pertain to flag States and coastal States may help to maintain the peace. This volume offers a distributed study in the factors affecting maritime disputes, international law frameworks and diplomatic models for addressing them, and legal, security, and historical dynamics in East Asia. The book goes beyond the existing debate to offer suitable methods for managing contemporary disputes and makes a meaningful impact on thinking about regional maritime security and international maritime law» [abstract tratto dal sito dell'editore].

LUCHENKO, DMYTRO – GEORGHIEVSKYI, LURII - BIELIKOVA, MARYNA, *Challenges and Developments in the Public Administration of Autonomous Shipping*, in *Lex Portus*, 1/2023, 20-36.

«This article examines the main trends that exist in the introduction of autonomous shipping within Maritime Industry 4.0, and it evaluates its positive and negative factors. It is noted that the human element will impact shipping in this new model as before, although this impact will and Developments in the Public change and be transferred to other levels. The le-

gal uncertainties that exist in autonomous shipping are considered herein, and the ways in which these can be eliminated are outlined while taking into account the anthropocentricity of existing international legal instruments for maritime activities, the widespread introduction of digitalization, and the automation of management and communication processes. The international efforts to develop legal standards and administration practices for Marine Autonomous Surface Ships (MASS) reveal a commitment to classical approaches to which new practices are gradually introduced in the development of management systems. This article pays special attention to the changes that MASS, autonomous shipping have occurred in the public administration of MASS in order to develop a practical approach that is capable of quickly responding to new challenges and threats» [abstract tratto dalla Rivista].

MATASSA, MANFREDI, *La disciplina delle concessioni balneari e l'evaporazione del diritto liquido*, in *Federalismi* n. 10/2023, 3 maggio 2023, pp. 153-172.

Nel contributo si riconsidera il complesso scenario creatosi a seguito degli ultimi sviluppi in materia di rinnovo delle concessioni demaniali marittime con finalità turistico-ricreative. Sintetizzati gli eventi più significativi che hanno interessato il settore, si riflette sul futuro della disciplina delle concessioni balneari alla luce dello scontro frontale tra gli obiettivi perseguiti dal legislatore nazionale e gli obblighi pro-concorrenziali di matrice europea promossi dalla giurisprudenza amministrativa.

MARTIN OSANTE, JOSE MANUEL, *Spanish Maritime Navigation Law: Some Territorial Questions*, in *Journal of Territorial and Maritime Studies (JTMS)* 1/2022, 34-49.

The paper deals with what maritime transport is covered by Spanish regional regulations, in order to specify the scope of Spanish Maritime Navigation Act 14/2014 of July 24. Likewi-

se, the relationship in Spain between the Maritime Navigation Law and international Conventions ratified and in force in Spain, regulating issues related to maritime navigation, is studied to understand their respective scopes of application. Under the division of powers between central government – “the State” –and the devolved regional governments – “autonomous communities” (provided for in the Spanish Constitution and under the provisions of the Royal Legislative Decree 2/2011 of September 5 approving the Consolidated Text of the Law on State Ports and the Merchant Marine) – those autonomous communities with coastlines have taken over authority in matters of maritime transport carried out exclusively between points or ports of each respective autonomous community. It is therefore necessary to examine the regulations of the Spanish autonomous communities, the State law, and the international Conventions on maritime navigation to know the respective scope of application of these regulations. The Spanish autonomous communities cannot regulate legal-private aspects of maritime transport carried out for commercial purposes, but they will be able to regulate maritime transport that is within autonomous competence (between ports or points of the same autonomous community), carried out for non-commercial purposes (recreational, sports...). The option of the Spanish Maritime Navigation Act 14/2014 of regulating some maritime institutions (internal cases) by referrals to the international Conventions (not applicable to internal cases), determines that the regulation of internal cases, is the planned in the Convention. [abstract tratto parzialmente dal sito della Rivista].

MOLINA COELLO, DAVID, *Is UNCLOS Ready for the Era of Seafaring Autonomous Vessels?*, in *Journal of Territorial and Maritime Studies (JTMS)* 1/2023, 21-37.

«*This paper aims to show how the Law of the Sea, guided by the flag system instituted by the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), presents challenges in*

regulating automated vessels and how the regulation of the seas should change to deal with the changes in vessels' technology.: The work uses descriptive and analytical research. It builds on existing projects regarding automated vessels to determine their current development. It also analyzes current regulations, confronting the RSE-MASS of the IMO with the reality of automated ships. Finally, it determines whether UNCLOS should change to ensure the effective regulation of this new technology. The flag State system provided in UNCLOS is inefficient in regulating automated vessels. Reallocating the regulatory powers of the flag States to the IMO while constituting a worldwide regime over the high seas is a possible solution for successfully regulating automated vessels. In the article the proposal of substituting the flag system, one of the baselines of the Law of the Sea, due to the imminent creation of automated vessels. This paper shows that UNCLOS was created assuming that the technology involving operations on the high seas will never change. This work deals with the change in vessels' technology to become automated and the issues surrounding their regulation» [«structured abstract» tratto dalla Rivista].

NGUYEN, LAN NGOC, *The Development of the Law of the Sea by UNCLOS Dispute Settlement Bodies*, Cambridge University Press, February 2023, Hardback £ 85.00.

«This is the first study to provide both a systematic assessment of the ways by which the dispute settlement bodies of the United Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) contribute to the development of the law of the sea and an exposition of the factors that explain such contribution. The book analyses UNCLOS dispute settlement bodies' decisions and the legal reasoning in key areas of the law of the sea. It further examines the factors that impact the decision-making process of UNCLOS tribunals to explain the parameters within which UNCLOS tribunals operate and how this impacts their ability and willingness to develop the law. The book pro-

vides a unique reference point for lecturers, researchers and students of international law, particularly law of the sea, as well as practitioners and government advisors who wish to gain comprehensive insights into the functioning and the role of the UNCLOS dispute settlement system» [abstract tratto dal sito dell'editore].

ROMANA, NICOLA, *Pesca nelle acque di Paesi terzi e attività "internazionale" di soggetti privati: il caso del Distretto della Pesca e Crescita Blu*, in *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente* 2022, 147 ss.

Lo scritto affronta il tema della compatibilità dell'attività di cooperazione internazionale portata avanti da soggetti privati, come ad esempio il Distretto della Pesca e Crescita Blu di Mazara del Vallo, con il quadro normativo eurounitario in tema di accordi di pesca con Paesi terzi, prospettando anche un ruolo di garanzia da parte della Regione siciliana, il cui Statuto attribuisce all'amministrazione regionale competenza esclusiva in materia di pesca.

RUSCHI, FILIPPO, *Per un nomos dello spazio (extra-atmosferico)*, in *Riv. dir. nav.* 2022, 519.

La fondazione del *corpus iuris spatialis*, collocabile alla fine degli anni Cinquanta del secolo scorso, è avvenuta in un contesto internazionale fortemente polarizzato: eppure, nonostante le tensioni legate alla frizione tra il blocco socialista e quello occidentale, è prevalso uno spirito solidaristico e cooperativo che ha consentito un *framework* normativo condiviso. Oggi questo afflato sembra essersi esaurito, mentre il *corpus iuris spatialis* appare sempre meno in grado di contenere spinte e pressioni. Occorre ripensare i fondamenti dell'ordinamento spaziale, così da arrestare la discesa verso l'abisso del nichilismo.

SALERNO, FRANCESCA, *Transizione ecologica e trasporto ma-*

rittimo, in *Riv. dir. nav.* 2022, 567.

«Il trasporto marittimo è una componente chiave dell'economia globale e rappresenta l'80-90% del commercio internazionale. Pur dovendosi rilevare che esso emette meno anidride carbonica per tonnellata-km rispetto ad altre forme di trasporto, va osservato che, data la sua vastità, contribuisce in modo determinante agli impatti ecologici globali. Recenti studi dimostrano che le emissioni del trasporto marittimo internazionale sono in crescita e che entro il 2050, senza specifici interventi di contenimento, aumenteranno in maniera esponenziale. Il contributo analizza la strategia elaborata dall'IMO per fronteggiare la problematica e le ulteriori iniziative proposte dal legislatore unionale e nazionale per favorire la transizione ecologica del trasporto marittimo» [*abstract* tratto dalla Rivista].

THOMAS, D. RHIDIAN *The Modern Law of Marine Insurance. Volume Five*, Routledge, 1st ed., February 2023, 372, Hardback £ 350.00.

«This fifth volume in the series comprises ten contributions written by an expert team of academics and practitioners. Collectively they analyse and expound many of the contemporary legal issues and debates in the law and practice of marine insurance. The new volume is not to be considered as a “new edition” superseding the earlier volumes. To the contrary, it extends on the previous coverage and contributes to the expanding coverage of the series. It achieves this by introducing new topics for analysis and by noting significant developments in themes considered in earlier volumes, thereby providing a useful tool for keeping abreast of an ever developing body of judicial law. This volume tackles topics such as the impact of the Insurance Act 2015 on remedies and the pre-contractual duty of insurers, as well as a contribution from Professor Wilhelmsen on the state ship arrest as a peril under the Nordic Marine Insurance Plan and London terms. It explores the impact of Brexit on

jurisdiction in marine insurance whilst also dedicating time to the comparison of US and English law relating to the duties of brokers, and analyses the “but for” test in marine insurance as well as historical development of the law relating to fraudulent claims. Alongside many other important topics, this book meticulously examines Direct and Third-Party claims against P & I Insurers, Passenger liabilities and class actions, Seaworthiness and the operation of the MIA 1906 s.39 post Insurance Act 2015 and the insuring of autonomous and remote-controlled vessels. This book is essential reading for maritime lawyers, brokers and insurance market practitioners, academics, and companies associated with the marine insurance markets worldwide» [abstract tratto dal sito dell’editore].

TUOZZO, MICHELA, *La saga dei porti chiusi. Nuove strette sulle operazioni di salvataggio in mare*, in *Federalismi* n. 8/2023, 211.

Allo scopo di valutare la portata del decreto-legge 2 gennaio 2023, n. 1, convertito in legge 24 febbraio 2023, n. 15, in materia di gestione dei soccorsi in mare, lo scritto si propone di ricostruire il complesso quadro normativo che regge gli obblighi di *search and rescue*, nonché i poteri interdittivi di natura governativa in materia. L’estensione del potere di impedire il raggiungimento del POS in Italia ha subito nel corso degli ultimi cinque anni diverse modifiche, che vengono ripercorse. Di ogni successiva fase si individuano aspetti problematici collegati con il restante quadro legislativo vigente, in riferimento agli obblighi di soccorso in mare, al divieto di respingimento e al diritto di asilo.

VERMIGLIO, EMILIA, *Forme di tutela dei concessionari balneari uscenti*, in *Riv. it. Dir. tur.* 37/2022, 221.

«Con l’obiettivo di riformare il settore delle concessioni demaniali marittime, la legge per il mercato e per la concorrenza 2021 all’art. 4, co. 2, n. 7, lett. i, demanda al Governo

il compito di individuare, «criteri uniformi per la quantificazione dell'indennizzo da riconoscere al concessionario uscente, posto a carico del concessionario subentrante». Tale misura, posta a tutela della posizione dei concessionari uscenti, ha destato forti perplessità. L'indennizzo è stato previsto dalla legge delega in termini astratti e generici, rimettendo a successivi decreti legislativi l'onere di stabilire i criteri per la sua quantificazione. Una generalizzazione dei casi di indennizzo rischia di disincentivare la partecipazione alla gara, e appare contraria al *favor participatio-nis*, in quanto nessun soggetto potrebbe avere interesse a partecipare alla gara, dovendo sobbarcarsi un onere economico di una certa rilevanza, da aggiungere a tutti i costi per fronteggiare l'investimento. Si ripercorreranno le fasi evolutive dell'istituto in commento, al fine di individuare il fondamento giuridico e verificarne le criticità, e si prospetteranno, quindi, soluzioni *de iure condendo*. In particolare, sentita l'esigenza di tutelare casi specifici di legittimo affidamento dei concessionari, che hanno effettuato investimenti confidando incolpevolmente nella proroga al 2033, si vaglierà la possibilità, in luogo dell'indennizzo, di ricorrere all'istituto della subconcessione (e del relativo canone), ex art. 45-bis» [abstract tratto dalla Rivista].

XIANKAI, ZHAN - ZHANG, PENGFEI, *Merchant Ships' Seaworthiness Law and Practice*, Informa Law from Routledge, 1st ed., February 2023, 342, Hardback £180.00

«The seaworthiness of merchant ships plays a critical role in ensuring the safety of life and property and the prevention of marine pollution. It deals with the fitness and readiness of a ship and its fundamental ability to sail safely to its destination. The standards of seaworthiness extend to literally all aspects of a ship, including the human element, physical structure, documentation, cargo worthiness and so on. It is one of the most complicated concepts in the maritime regulatory regime, and it takes many forms. However, although one

of the most important terms in maritime transportation and ship management, seaworthiness is not an absolute concept, but a relative one, dependent on the particular environment, context and facts, and the standards of seaworthiness have changed greatly with the introduction of new maritime regulations over the years. The existing literature on seaworthiness is found within a variety of dedicated articles or book chapters. This book summarizes all that information in one publication and provides an update on key books that are now more than a decade old. In addition, it also offers more detail on specific aspects that are rarely discussed on their own. The reader will gain an understanding of the constituent features which colour its application in sovereign jurisdictions, where each have their own, often conflicting, social or geopolitical priorities to meet. Each chapter relies heavily on case studies to illustrate how the laws which reflect private laws and national policy underpinning those priorities are applied in practice. This structure then enables an understanding of the problems in the carriage of goods by sea, with a view to offering options for solutions. The book is written to meet the needs of lawyers, maritime professionals and academics, to thoroughly explain the concept of seaworthiness and the relevant legal issues» [abstract tratto dal sito dell'editore].



LEANZA, CALOGERO, *Sharing economy: l'economia della condivisione come forma di ospitalità alternativa*, in *Riv. it. Dir. tur.* 37/2022, 90.

«L'Autore intende fornire qualche spunto di riflessione su un argomento particolarmente interessante quale quello della *sharing economy*, fenomeno che nel mondo del turismo ha trasformato il modo di intendere il viaggio ed in generale il concetto di ospitalità. Dopo una disamina della fattispecie, intesa come nuovo modello di economia condivisa, e di alcune forme di accoglienza basate sullo share (*AirBnB*, *CouchSurfing*, *HomeSharing*), si sofferma sull'impatto che l'epidemia da Covid-19 ha avuto sul turismo e in

maniera particolare su una realtà come la *sharing economy*. Conclude il lavoro analizzando alcune proposte normative che rappresentano un primo tentativo di regolamentare, a livello nazionale e sovranazionale, un fenomeno che finora non è mai stato in alcun modo disciplinato» [*abstract* tratto dalla Rivista].

MANCALEONI, ANNA MARIA, *La responsabilità del tour operator per inadempimento dei terzi ausiliari*, in *Riv. it. dir. tur.* 37/2022, 109.

«Il contributo analizza il tema della responsabilità del tour operator per danno causato da terzi esecutori del servizio turistico ai sensi della dir. 90/314/CEE. L'argomento ha richiesto una particolare trattazione alla luce di una recente sentenza della Corte di Giustizia (X c. Kuoni), che, segnando un ulteriore rafforzamento della tutela del consumatore-viaggiatore, è di significativo impatto sugli ordinamenti interni, anche nel vigore della sopravvenuta dir. 2015/2302/UE».

MARCIALIS, MARTINA, *Spunti in tema di viaggi, inclusione ed accessibilità*, in *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente* 2022, 157 ss.

L'Autrice muove dalla considerazione del progressivo ampliamento che vi è stato, a partire dal secondo dopoguerra del secolo scorso, nella platea delle categorie sociali fruitrici dei servizi turistici, i quali si sono, oggi, affermati come un vero e proprio fenomeno di massa. In tale contesto, si sofferma sul rilievo giuridico del turismo, esaminando in relazione ad esso, in particolare, i temi dell'inclusione sociale e dell'accessibilità da parte di persone con disabilità o a mobilità ridotta. Al riguardo, nello scritto vengono segnatamente illustrate le iniziative per la tutela di tali categorie svantaggiate di utenti che sono state assunte a livello europeo e internazionale, con specifico riferimento, quanto

a quest'ultimo, alla Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, aperta alla firma a New York il 13 dicembre 2006, e alla sua applicazione nel settore del turismo.

MASALA, LAURA, *Il Codice Internazionale per la Protezione dei Turisti dell'UNWTO: un nuovo punto di partenza – I parte*, in *Riv. it. Dir. tur.* 37/2022, 135.

«Il testo ufficiale del Codice Internazionale per la Protezione dei Turisti, adottato con la Risoluzione A/RES/732(XXIV) dell'Assemblea Generale dell'Organizzazione Mondiale del Turismo (OMT) nella 24^a sessione tenutasi a Madrid dal 30 novembre al 3 dicembre 2021, è stato recentemente pubblicato nella versione in lingua inglese. Il Codice rappresenta la cornice di riferimento fondamentale per migliorare e rafforzare il livello di tutela dei turisti in situazioni di emergenza e dei diritti dei viaggiatori a livello internazionale» [*abstract* tratto dalla Rivista].

MAURI, DIEGO, *Attività di impiego e di testing di armi anti-satellite e diritto internazionale*, in *Riv. dir. nav.* 2022, 635.

«Le armi anti-satellite (ASAT) rappresentano una delle sfide più importanti alla sicurezza internazionale nel «quarto dominio», ovvero nello spazio extra-atmosferico. Il *test* condotto dalla Russia nel novembre 2021 e le reazioni da esso suscitate nella comunità internazionale ne sono una riprova. Le condotte attuali di *testing* di tali armi contro propri satelliti, nonché quelle – future e probabili – di impiego operativo delle medesime contro satelliti di altri Stati sollevano il problema della loro compatibilità con il diritto internazionale. In particolare, si dibatte, nei vari *fora* internazionali, sulla legittimità di ASAT il cui impatto sia suscettibile di generare detriti spaziali (*debris*) che congestioneranno ulteriormente le orbite terrestri, così interferendo (e pregiudicando) le attività di altri Stati. Il presente contributo si concentra sulle

norme esistenti di diritto dello spazio, di *jus ad bellum*, di *jus in bello* e di diritto dell'ambiente così da saggiare i limiti imposti a tali attività. Si analizza poi il recentissimo fenomeno di dichiarazioni unilaterali, da parte di taluni Stati, circa la rinuncia a condurre *test* di ASAT cinetiche ad ascensione diretta, così da verificare se tali promesse possano costituire l'embrione di una norma consuetudinaria in via di formazione» [abstract tratto dalla Rivista].

MONTESANO, ANNA, *Turismo sostenibile e regolamentazione del traffico marittimo nelle aree marine protette: il caso del Santuario Pelagos*, in *Riv. it. dir. tur.* 37/2022, 144.

«Il progressivo aumento dei traffici marittimi e i rischi di inquinamento legati a sinistri e collisioni, soprattutto in aree marine particolarmente vulnerabili e soggette a fenomeni di congestionamento, hanno reso sempre più impellente un'efficace e adeguata tutela dell'ambiente attraverso politiche di mitigazione e di adattamento dello sviluppo economico al percorso di transizione ecologica in atto. Le ripercussioni del processo di globalizzazione sulle attività produttive legate al territorio e, in particolare, sull'industria turistica, hanno comportato la necessità di una progressiva emersione di pratiche di ecoturismo, volte a contemperare le esigenze di conservazione dell'ambiente con quelle legate allo sviluppo socio-industriale del territorio. Nell'ottica di tutela delle aree di mare particolarmente vulnerabili, le iniziative assunte a livello interno e internazionale, per un turismo marittimo e costiero ecosostenibile e competitivo, si intersecano inevitabilmente con le misure di regolamentazione del traffico marittimo. In tale prospettiva, il presente articolo è volto a delineare i profili critici relativi alla navigazione e alle attività turistiche nelle aree marine protette, nonché strategie e modelli di *governance* per il loro sviluppo sostenibile, con il loro specifico riferimento al Santuario Pelagos» [abstract tratto dalla Rivista].

PAVLIHA, MARKO, *Transport Law on Passenger Rights*, Routledge, 1st ed., January 2023, 286, Paperback £36.99

«Europe and also the rest of the world has experienced a boom in mobility over the last thirty years. In light of the protection of increasing number of consumers – passengers it is almost logical that during the past few decades, international and European transport law has developed almost to revolutionary extent, especially in the field of private aviation (air) law with the introduction of unlimited liability of carriers for death and injury of passengers and commendable sophisticated rights in case of denied boarding, cancellation of flights and long delays. This book will cast light through a critical prism on the most important characteristics of the international transport law, the EU legislation and jurisprudence regarding passenger rights during the carriage by air, sea, rail and road. One of the ideas which, however, needs further research is that the commendable legal solutions and experience of the EU can serve as an excellent framework for a new holistic international convention on passengers rights in all transport modes» [abstract tratto dal sito dell'editore].

PRADA, FIORENZA, *La sostenibilità in materia turistica: tra concorrenza, ricettività e trasporti*, in *Riv. it. Dir. tur.* 37/2022, 188.

«Sempre più, oggi, si invoca il principio di sostenibilità come fondamento cui l'azione politica degli Stati e l'attività imprenditoriale devono essere improntate: l'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile ne rappresenta l'emblema. In tale contesto, anche in materia turistica, i caratteri di sostenibilità si fanno via via più pregnanti, sollecitando riflessioni legislative e giurisprudenziali: così per la prima volta la giurisprudenza nazionale ha di recente riconosciuto il fenomeno del *greenwashing* come atto integrante concorrenza sleale in ragione del disposto dell'art. 2598 c.c. inoltre, i viaggiatori, consapevoli della potenziale incidenza

in senso negativo che gli spostamenti animati da fini turistici hanno sull'ambiente e sulle comunità locali, tendono ad accordare preferenza alle strutture ricettive e alle forme di mobilità maggiormente sostenibili. Il mercato risponde prontamente, individuando nuove soluzioni sostenibili per le ricettività e i trasporti» [*abstract* tratto dalla Rivista]

TELESCA, CARMEN, *Micromobilità elettrica sostenibile: quale regolamentazione giuridica?*, in *Riv. dir. nav.* 2022, 665.

«Nel contesto di una mobilità urbana più resiliente, intelligente e sostenibile, come declinata in ambito europeo, si inserisce lo sviluppo crescente della micro-mobilità come modalità di trasporto particolarmente accessibile in un'ottica orientata verso la transizione ecologica. L'Autore analizza il quadro normativo interno, i rapporti e le competenze Stato-Regioni, considerando i vantaggi della micro-mobilità ed evidenziando le relative lacune in materia di sicurezza, infrastrutture, assicurazione che, in assenza di uniformità di regole, incidono significativamente sugli operatori del settore e sugli utenti che accedono al servizio, richiamando la necessità di interventi legislativi in materia» [*abstract* tratto dalla Rivista].

ZAMPONE, ALESSANDRO, *La mobilità ciclistica strumento alternativo di progresso nella prospettiva multimodale del contratto di trasporto*, in *Riv. it. dir. tur.* 37/2022, 7.

«L'articolo, dopo aver messo in luce la centralità del tema della mobilità attiva e, in particolare, della ciclomobilità, in una prospettiva di integrazione con i sistemi di trasporto tradizionali del passeggero, si sofferma sulle nuove disposizioni introdotte dal reg. 2021/UE/789 del 29 aprile 2021 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, destinato a sostituire, dal 7 giugno 2023, il reg. 2007/CE/1371. In particolare, l'art. 6 del nuovo regolamento prevede il diritto di portare a bordo del vagone ferroviario

la propria bicicletta, attribuendo al viaggiatore nuove forme di tutela che valorizzano l'interesse all'impiego della bicicletta come un segmento (primo e ultimo miglio) della mobilità integrata e multimodale che l'Unione europea intende fortemente promuovere» [*abstract* tratto dalla Rivista].

MATERIALI

RESPONSABILITÀ DEL COMANDANTE E DELL'HANDLER AEROPORTUALE PER DANNO A TERRA ALL'AEROMOBILE; DANNI RISARCIBILI AI SENSI DELL'ART. 8 DELLO IATA STANDARD GROUND HANDLING AGREEMENT (SGHA) (*)



SOMMARIO: 1. Quesito. – 2. Fatto. – 3. L'S.G.H.A. in vigore fra le parti. – 4. La richiesta di risarcimento del vettore aereo. – 5. Le responsabilità per l'incidente. – 6. In particolare: sulla responsabilità del comandante. – 7. Sui danni risarcibili. – 8. In particolare: sul *ferry flight*. – 9. Conclusioni.

1. *Quesito* – In relazione ad un sinistro aeronautico nel quale un aeromobile in manovra a terra ha urtato contro un autobotte fermo sul piazzale, mi è stato chiesto di esaminare se l'ente aeroportuale possa rispondere dei danni subiti dalla compagnia aerea ed in che misura, alla luce dello IATA *Standard Ground Handling Agreement* (SGHA), stipulato a suo tempo dalle parti. In caso si riscontrasse una responsabilità dell'ente aeroportuale, viene chiesto quali voci di danno sarebbero risarcibili fra le molte richieste dal vettore aereo.

2. *Fatto* – La ricostruzione dei fatti si basa sul Rapporto di investigazione indirizzato ad Enac dall'ente aeroportuale, redatto da – e sulla base di indicazioni del – proprio personale. Ad esso è allegato il *safety report* predisposto dal vettore aereo. Non vi sono al momento ricostruzioni dei fat-

(*) Parere *pro veritate* reso da Enzo Fogliani.

ti diverse o di altra provenienza, se si esclude quella (peraltro molto poco dettagliata) contenuta nella lettera di diffida inviata al gestore aeroportuale dal legale del vettore aereo. I tre documenti citati appaiono sostanzialmente conformi, salvo che per l'attribuzione della paternità delle decisioni e delle responsabilità degli eventi. Vi è inoltre un video che documenta l'incidente.

Secondo il rapporto di investigazione, il velivolo era stato dirottato sull'aeroporto a causa del maltempo. Era stato quindi parcheggiato in una piazzola e rifornito in vista della sua ripartenza per la sua destinazione finale.

Il comandante era stato quindi autorizzato dall'agente di rampa alle procedure di messa in moto del propulsore n. 1, mentre l'autobotte che aveva effettuato il rifornimento si accingeva a liberare la piazzola di parcheggio. Tuttavia, a causa di un guasto, l'autobotte rimaneva bloccata e non poteva liberare la piazzola.

Le procedure di avvio del motore erano fermate e veniva proposto al comandante di spostare l'aereo tramite *push-back*; ma ciò non era ritenuto possibile in quanto il mezzo in dotazione all'aeroporto non era idoneo per quel tipo di aereo. Nel frattempo, veniva comunicato al comandante che il tempo stimato per la rimozione dell'autobotte bloccata sarebbe stato di circa un'ora.

Veniva quindi valutata la possibilità di spostare l'aereo con spinta a mano, ma il comandante rifiutava tale procedura. A questo punto, il comandante scendeva dall'aereo per verificare la possibilità di spostare autonomamente l'aereo con i propri mezzi, girando a sinistra (anziché come normale a destra, essendo tale ultimo percorso ostruito dall'autobotte guasta). Dopo un giro a piedi attorno all'aereo, la cui ala destra distava circa quattro metri dall'autobotte bloccata, il comandante riteneva possibile la manovra. Risaliva quindi sul velivolo, accendeva i motori e, con l'ausilio del personale di terra regolarmente posizionato, iniziava la manovra per l'uscita a sinistra dalla piazzola.

Tuttavia, anziché iniziare la sterzata immediatamente,

l'aeromobile avanzava di circa 5 metri prima di sterzare, sicché l'estremità dell'ala destra andava ad urtare contro l'autobotte bloccata.

3. *L'S.G.H.A. in vigore fra le parti* – Il rapporto attualmente in essere fra l'ente aeroportuale ed il vettore aereo è regolato dallo IATA *Standard Ground Handling Agreement* (SGHA) versione 2008.

La responsabilità per i danni provocati da una parte all'altra è disciplinata dall'art. 8 del *Main Agreement* dell'SGHA.

L'art. 8.1 prevede una generale rinuncia all'azione da parte del vettore contro l'*handler*, salvo il caso in cui il danno sia dovuto a colpa temeraria con previsione dell'evento («*act or omission of the Handling Company in the performance of this Agreement done with intent to cause damage, death, delay, injury or loss or recklessly and with the knowledge that damage, death, delay, injury or loss would probably result*»).

Tale disposizione è però in parte derogata dall'art. 8.5, secondo il quale:

«Notwithstanding Sub-Article 8.1(d), the Handling Company shall indemnify the Carrier against any physical loss of or damage to the Carrier's Aircraft caused by the Handling Company's negligent act or omission PROVIDED ALWAYS THAT the Handling Company's liability shall be limited to any such loss of or damage to the Carrier's Aircraft in an amount not exceeding the level of deductible under the Carrier's Hull All Risk Policy which shall not, in any event, exceed USD 1,500,000 except that loss or damage in respect of any incident below USD 3,000 shall not be indemnified.

For the avoidance of doubt, save as expressly stated, this Sub-Article 8.5 does not affect or prejudice the generality of the provisions of Sub-Article 8.1 including the principle that the Carrier shall not make any claim against the Handling Company and shall indemnify it against any liability in respect of any and all consequential loss or damage howsoever arising».

Da quanto sopra si deduce che:

(a) i danni indiretti o consequenziali sono sempre e comunque esclusi;

(b) l'*handler* è responsabile dei soli danni fisici diretti all'aeromobile;

(c) la sua responsabilità è limitata alla franchigia dell'assicurazione corpi del vettore per l'aeromobile danneggiato;

(d) in ogni caso il risarcimento non può superare i 1.500.000,00 dollari USA.

4. *La richiesta di risarcimento del vettore aereo* – Il legale del vettore aereo, nella sua lettera di diffida, ha affermato di ritenere l'ente aeroportuale «*unico soggetto responsabile di quanto accaduto nonché di tutti i costi e danni subiti e subendi dall'aeromobile e dal vettore aereo*».

Sulla base di quanto previsto dall'art. 8.5 dell'SGHA, però, sono risarcibili soltanto i danni subiti dall'aeromobile, e non genericamente quelli subiti dal vettore aereo, fra i quali vengono richiesti anche i danni indiretti costituiti dai costi per il velivolo sostitutivo, gli indennizzi pagati ai passeggeri per i ritardi del volo, i maggiori costi del personale navigante, etc.

5. *Le responsabilità per l'incidente* – Ciò premesso – che comunque riduce drasticamente l'entità della somma reclamabile – è da osservare che la pretesa che la responsabilità dell'incidente sia da ascrivere unicamente all'ente aeroportuale non appare fondata.

Secondo il legale del vettore aereo, la responsabilità dell'ente aeroportuale deriverebbe testualmente dalle seguenti circostanze:

1) nonostante il comandante abbia espressamente richiesto di effettuare il *push back*, questo è stato rifiutato in quanto apparentemente non disponibile;

2) per ragioni ignote al vettore aereo non è stato possibile rimuovere neppure l'autocisterna. Pertanto, l'unica facoltà lasciata al comandante era quella dell'auto-manovra;

3) sebbene tale manovra dovesse svolgersi in condizioni

di oscurità, l'area non è stata debitamente illuminata e, in particolare, il *marshaller* posizionato in prossimità dell'ala dell'aeromobile non aveva alcun dispositivo di illuminazione;

4) durante l'esecuzione della manovra, il *marshaller* posizionato vicino all'ala ha fornito un segnale di *stop* quando la collisione con l'autocisterna era ormai inevitabile. Infatti, il segnale di *stop* è stato dato dal *marshaller* vicino all'ala in un tempo insufficiente affinché il secondo *marshaller*, posizionato nella parte anteriore dell'aeromobile lo ricevesse e lo riportasse al Comandante.

Al riguardo, si osserva quanto segue:

Quanto al punto 1, si rileva che dal Rapporto di investigazione risulta che veniva considerata la possibilità «*di utilizzare il push back per la spinta dell'aeromobile, ma da una valutazione più approfondita il trattore in dotazione sull'aeroporto non risultava certificato per tale tipo di aeromobile. Pertanto tale possibilità veniva scartata*».

Peraltro, lo stesso *Safety Report* del vettore aereo specifica che «*The ground handler dispatcher gave the captain the option to move the plane by pushback, but it was not possible because the pushback truck was not suitable*».

Non appaiono quindi fondate né le affermazioni del vettore aereo secondo cui il trattore *push-back* sarebbe stato «rifiutato», né che fosse «apparentemente non disponibile». Semplicemente, come ammette lo stesso vettore aereo nel suo *Aviation safety report*, non era certificato per quel tipo di aeromobile.

In ogni caso, anche volendo ammettere che il trattore per il *push-back* non fosse disponibile, la circostanza sarebbe in ogni caso inidonea a determinare la responsabilità in capo all'*handler*, anche in considerazione del fatto che l'aeromobile era diretto ad altro aeroporto ed era stato dirottato a causa delle avverse condizioni meteorologiche sull'aeroporto cui era originariamente destinato.

Quanto al punto 2, il responsabile del deposito del fornitore del carburante ha dichiarato in sede di *Safety Commi-*

tee che «sarebbe stato in grado di rimuovere l'autobotte entro un'ora dall'attivazione dei propri tecnici».

L'affermazione del legale del vettore aereo secondo cui «l'unica facoltà lasciata al Comandante era quella dell'auto-manovra» non è quindi condivisibile, in quanto, indipendentemente dal fatto che la stima del tempo necessario alla rimozione dell'autobotte bloccata fosse corretta, essa prima o poi sarebbe stata comunque rimossa.

Non solo. Risulta dal rapporto che oltre allo spostamento a mezzo *push-back*, i responsabili dello scalo avevano proposto al comandante lo spostamento a mano del velivolo; soluzione ritenuta possibile dall'operatore di agibilità, ma rifiutata dal comandante (come quella di attendere lo spostamento dell'autocisterna) a causa del più lungo tempo di esecuzione, evidentemente in contrasto con le necessità commerciali dell'operatore aereo.

Quanto al punto 3, dal video dell'incidente non risulta affatto che l'area non fosse debitamente illuminata; anzi, risulta il contrario.

Il fatto che «il *marshaller* posizionato in prossimità dell'ala dell'aeromobile non aveva alcun dispositivo di illuminazione» non appare determinate. Nel video infatti le sue indicazioni sono del tutto visibili. Inoltre, il comandante dalla cabina non avrebbe comunque potuto vederle.

Infine, per quanto riguarda il punto 4, sempre dal video non pare affatto che il *marshaller* vicino all'ala abbia dato il segnale di stop quando la collisione era ormai inevitabile. Ciò che si vede è l'aeromobile che anziché sterzare immediatamente (come il *marshaller* segnala di fare) avanza diritto per almeno cinque metri.

Dal video appare evidente che l'impatto dell'estremità alare destra con l'autocisterna non si sarebbe verificato se solo il comandante, così come aveva dichiarato di voler procedere all'esito del suo sopralluogo nella piazzola, avesse immediatamente sterzato al massimo verso sinistra.

6. In particolare: sulla responsabilità del comandante – Da

quanto precede può ragionevolmente ritenersi che la responsabilità dell'incidente sia da ascrivere:

1) in primo luogo alla decisione del comandante di partire comunque, senza attendere lo sgombero della piazzola dall'autobotte bloccata;

2) in secondo luogo, all'errata manovra del comandante, che non ha sterzato immediatamente a sinistra, ma dopo cinque metri percorsi in linea retta.

La decisione di partire senza aspettare lo sgombero della piazzola, ispirata con tutta probabilità dal fatto che l'aereo – atterrato a causa del maltempo in quell'aeroporto anziché in quello di destinazione finale – era in notevole ritardo per imbarcare i passeggeri del volo che attendevano all'aeroporto di destinazione finale per il successivo volo, è il primo evento causale determinante dell'incidente. Se il pilota avesse più prudentemente atteso lo sgombero della piazzola, non ci sarebbe stata la necessità della manovra a sinistra che ha portato all'urto dell'ala contro l'autobotte.

In secondo luogo, si osserva che è pacifico che il comandante sia sceso dall'aereo e vi abbia girato attorno per valutare lo spazio disponibile per la manovra, e solo dopo tale valutazione abbia deciso di spostare l'aereo con i propri mezzi.

Se la sua valutazione di fattibilità è stata errata, allora il sinistro è a lui imputabile; se invece era esatta, allora errata è stata la sua manovra.

È quindi sua la responsabilità, da qualunque punto di vista la si voglia vedere.

Anche ammesso e non concesso che effettivamente il *marshaller* avesse dato indicazioni in ritardo, o che l'illuminazione della piazzola fosse scarsa (cosa anche questa non risultante), entrambe le cose sono del tutto irrilevanti ed inidonee ad escludere la responsabilità del comandante, sia in fatto che in diritto.

In fatto, appare chiaro dalle piantine allegate al *Rapporto di investigazione* e dal video dell'incidente che l'aereo per poter passare in sicurezza avrebbe dovuto sterzare imme-

diatamente a sinistra. Di fatto, invece, ha percorso cinque metri in linea retta prima di iniziare a sterzare. Di ciò è responsabile del comandante, sia nel caso in cui dipenda da una sua errata valutazione effettuata nell'ispezione a terra, sia dipenda – come più probabile – da un suo errore di manovra.

In diritto, ricordiamo che l'art. 887, I comma del codice della navigazione lapidariamente afferma che «*Al comandante dell'aeromobile, in modo esclusivo, spetta la direzione della manovra e della navigazione*». A ciò si aggiunga che l'art. 313 cod. nav., applicabile in via analogica, prevede per il pilotaggio marittimo che «*il comandante è responsabile dei danni causati alla nave da errata manovra, se non provi che l'errore è derivato da inesatte indicazioni o informazioni fornite dal pilota*».

Nel caso di specie, le indicazioni per la manovra il comandante le ha assunte in proprio mediante l'ispezione a terra della piazzola effettuata proprio per verificarne la fattibilità. Anche ammesso e non concesso che il *marshaller* avesse dato l'errata indicazione di procedere in linea retta per i primi cinque metri, (ma di ciò non v'è alcuna evidenza), il comandante, avendo appena ispezionato la piazzola, poteva e doveva rendersi conto che si trattava di indicazioni sbagliate e che avrebbe dovuto invece sterzare immediatamente a sinistra.

La pretesa di scaricare sul personale di terra responsabilità unicamente del comandante appare quindi del tutto infondata, sia in fatto che in diritto.

7. *Sui danni risarcibili* – In ogni caso, anche ammesso vi sia, nel caso di specie, una responsabilità anche solo parziale del personale di terra, nulla sarebbe dovuto dall'ente aeroportuale al vettore aereo, sulla base delle pattuizioni contrattuali contenute nell'SGHA in vigore fra le parti.

L'art. 8.5 prevede infatti che, in deroga alla previa rinuncia reciproca al risarcimento dei danni provocati da una parte all'altra, l'*handler* sia tenuto al risarcimento di “any

physical loss of or damage to the Carrier's Aircraft caused by the Handling Company's negligent act or omission". Il fatto che l'autobotte si sia bloccata per un guasto sulla piazzuola non è imputabile all'ente aeroportuale, in quanto appartenente ad un soggetto terzo. Né, come detto, le modalità con cui si è verificato l'urto dell'aeromobile all'autobotte appaiono dipendere da negligenza od omissione da parte del personale dell'ente aeroportuale.

Ma anche se una qualche responsabilità vi fosse (e sarebbe una quota di responsabilità nell'evento minima rispetto a quella del comandante), entrerebbe in gioco la previsione che limita il risarcimento ai soli danni fisici e diretti all'aeromobile.

Nel caso di specie, il vettore chiede, oltre al risarcimento del danno fisico diretto costituito dai costi dei pezzi di ricambio e di riparazione dell'aeromobile, tutta una serie di danni (pari a quasi cinque volte i suddetti danni diretti) dovuti alle spese di trasferimento del velivolo danneggiato dal luogo del sinistro a quello della riparazione e viceversa (c.d. *ferry flight*), ai costi di noleggio di un aeromobile sostitutivo, alle spese per vitto ed alloggio dei passeggeri e dell'equipaggio, ai maggiori costi assicurativi, e via dicendo.

Non sembrano esservi dubbi sul fatto che, nel caso si ritenesse l'ente aeroportuale responsabile del sinistro, esso sarebbe tenuto a risarcire il danno fisico diretto costituito dai costi dei pezzi di ricambio e di riparazione dell'aeromobile. Parimenti non sembrano esservi dubbi sul fatto che i costi di noleggio di un aeromobile sostitutivo, le spese per vitto ed alloggio dei passeggeri e dell'equipaggio, i maggiori costi assicurativi, e via dicendo siano danni consequenziali ed indiretti, e come tali non risarcibili.

Qualche dubbio potrebbe sorgere invece circa la risarcibilità delle spese sostenute per i *ferry flight*.

8. *In particolare: sul ferry flight* – Il testo contrattuale appare chiaro nello statuire la risarcibilità della *physical loss* del velivolo o dei *damages* allo stesso, e la non risarcibilità

di «*consequential loss or damages*». Il problema è però interpretare esattamente cosa si intenda per *loss*, *damage*, *physical* e *consequential*. Al riguardo, è preliminarmente da osservare che l'interpretazione di detti termini è strettamente dipendente dalla legge applicabile al contratto e dalla giurisdizione cui esso è sottoposto.

Nel *common law* giurisdizione e legge applicabile sono generalmente considerati inscindibili, nel senso che la scelta della giurisdizione inglese, anche arbitrale, comporta automaticamente l'applicabilità della legge inglese e quindi la necessità di interpretare detti termini come lo sono nel diritto inglese.

Nel diritto italiano invece (e generalmente nei paesi di diritto continentale) giurisdizione e legge applicabile non sono necessariamente connessi, sicché le parti possono scegliere la giurisdizione di un paese e far regolare il proprio rapporto dalla legge di un diverso ordinamento. (Sempreché non si scelga la giurisdizione inglese, nel qual caso, per quanto detto in precedenza, il giudice inglese applicherà solo la legge inglese).

Da quanto sopra consegue che se il rapporto è regolato dalla legge inglese (o sottoposto alla giurisdizione inglese), il significato di detti termini sarà quello che essi hanno nel diritto inglese; se invece il rapporto è regolato dalla legge italiana, come quello in esame, detti termini dovranno essere semplicemente tradotti – come il resto del contratto – in italiano e quindi interpretati alla stregua del diritto italiano nel significato che essi hanno in italiano.

Ciò premesso, si può passare ad esaminare i concetti (tipici del sistema anglosassone di *common law*) di «*loss*» e di «*damage*». Il termine *loss* (letteralmente perdita) è impiegato sovente nell'espressione «*loss or damage*» per indicare le due componenti principali del danno.

Nel caso di specie, però, il significato del termine *loss* usato nello SGHA è del tutto univoco, e si riferisce chiaramente alla perdita totale dell'aeromobile (*physical loss of the Carrier's aircraft*). Per la perdita totale non sorge quin-

di alcuna questione di *ferry flight* ed il risarcimento dovuto dall'*handler* è contenuto nel valore dell'aeromobile perduto (sempreché non superi limiti previsti dal contratto, pari a 1.500.000 dollari), essendo escluso ogni altro costo (per es.: per la rimozione del relitto) che automaticamente costituisce un *consequential damage*.

Per quanto riguarda il «*damage*», nel diritto anglosassone si pone la distinzione tra *physical* (o *concrete*) *damage* e *abstract damage*, ossia la distinzione tra danno materiale (fisico) e danno non materiale; quanto invece alla distinzione tra danno diretto e danno indiretto, si distingue tra *physical damage* e *consequential damage*. Ne deriva che con il termine *physical damage* si intende sia il danno materiale sia il cosiddetto danno diretto.

Nel testo dell'art. 8.5, primo paragrafo dell'SGHA, l'aggettivo *physical* è immediatamente precedente la parola *loss*, ma precede anche la parola *damage*. È quindi possibile interpretarlo sia in modo che sia riferito solo a *loss*, che è il termine cui è immediatamente contiguo, sia ad entrambi.

Se quindi l'aggettivo *physical* è riferito anche a *damage*, in virtù di quanto poc'anzi esposto il termine *physical damage* dovrebbe intendersi sia come danno materiale che come danno diretto. La circostanza poi che nel secondo paragrafo dell'art 8.5 si faccia riferimento al *consequential damage* confermerebbe tale tesi, in quanto altrimenti rimarrebbero non regolati dal contratto i danni diretti non aventi carattere materiale (quale appunto gli esborsi diversi da quelli per le mere riparazioni).

Quindi, secondo questa interpretazione (che appare la più corretta), i costi che il vettore sostiene per il *ferry flight* sarebbero risarcibili dall'*handler* responsabile del danno, in quanto danni conseguenza immediata e diretta del sinistro.

Se invece l'aggettivo *physical* è da riferirsi solo alla perdita, potrebbe essere possibile porre l'accento sul fatto che *damage* è specificamente riferito all'aeromobile, e sostenersi quindi che l'art. 8.5 dell'SGHA preveda come risarcibile il solo danno materiale al velivolo e non qualsiasi danno di-

retto ad esso connesso. Di conseguenza, potrebbero ritenersi non dovuti dall'*handler* i costi che il vettore affronta per il *ferry flight*; in quanto non si tratta di danni materiali in senso stretto, ma di esborsi monetari, seppur sostenuti per riparare il danno.

Diversa la soluzione se si affronta il problema nell'ambito dell'ordinamento italiano. Nel nostro ordinamento, infatti, il danno fisico non è sinonimo di danno diretto. Il primo fa riferimento alla materialità dell'oggetto danneggiato; il secondo al rapporto di causalità fra l'atto dannoso ed il pregiudizio causato. In altre parole nel nostro ordinamento la risarcibilità del «danno fisico» è limitata alla materialità del pregiudizio sofferto dal danneggiato, mentre il «danno diretto» presuppone una valutazione in termini di causalità tra fatto e danno con conseguente risarcibilità dei pregiudizi (anche mediati quali i costi di *ferry flight*) che si pongono in un rapporto di regolare causalità con il fatto generatore del danno.

Analogo discorso nell'ipotesi in cui si ritenesse che l'aggettivo «fisico» sia riferibile soltanto alla perdita dell'aeromobile. In questo caso, l'espressione cui fare riferimento per delimitare l'obbligazione risarcitoria sarebbe il «danno all'aeromobile». Anche in questo caso, nella lingua italiana l'espressione riferisce il danno all'oggetto, e non al soggetto che lo subisce. Non si tratta quindi del danno (nel senso di pregiudizio economico, e quindi comprensivo di danno emergente e lucro cessante) subito dal proprietario del bene danneggiato, ma del solo danno materiale che colpisce il bene danneggiato stesso.

È dunque evidente che allora il vettore ha diritto al risarcimento della sola componente materiale del danno, con esclusione sia dei danni diretti (ivi inclusi i *ferry flight* e gli ulteriori danni emergenti diversi dal danno fisico), sia dei cosiddetti *consequential damage* (intesi come lucro cessante, mancata opportunità di guadagno).

Alla luce di quanto precede, e per l'ipotesi in cui al contratto sia applicabile la legge italiana di fronte ad un giudi-

ce o un arbitro italiano, ritengo che possa dignitosamente e con ragionevole possibilità di successo sostenersi la non risarcibilità dei costi di *ferry flight* in ragione del fatto che detti esborsi non costituiscono una componente del danno materiale quanto piuttosto una voce dei danni diretti (seppur mediati) costituiti da esborsi monetari non sostenuti per la materiale riparazione del danno.

9. *Conclusioni* – Ritengo quindi che la responsabilità del sinistro possa essere ragionevolmente ascritta unicamente al comandante dell'aeromobile.

Nel non creduto caso in cui si ritenesse riconoscere una corresponsabilità del personale di terra (che comunque non potrebbe che essere minima), l'eventuale risarcimento dovrebbe essere limitato alla corrispondente quota dei soli danni materiali diretti all'aeromobile, con esclusione dei costi per il *ferry flight* e degli ulteriori danni indiretti e consequenziali; il tutto entro i limiti della franchigia dell'assicurazione corpi dell'aeromobile danneggiato.

MATERIALI

UNITED NATIONS CONVENTION ON THE INTERNATIONAL EFFECTS OF JUDICIAL SALES OF SHIPS



Il 7 dicembre del 2022 l'Assemblea generale delle Nazioni Unite ha votato l'adozione della United Nations Convention on the International Effects of Judicial Sales of Ships. L'accordo, che secondo il desiderio dell'assemblea sarà noto come Beijing Convention on the Judicial Sale of Ships, è stato aperto alla firma durante una cerimonia tenutasi a Pechino il 5 settembre 2023 ed entrerà in vigore 180 giorni dopo il deposito del terzo strumento di ratifica.

La Convenzione nasce da una proposta presentata nel 2017 dal Comité Maritime International all'United Nations Commission on International trade Law, nella quale si era palesata l'insufficienza degli strumenti vigenti a garantire l'armonizzazione degli effetti delle pronunce giudiziali di vendita emesse in paesi diversi. In sostanza si lamentava che il mancato riconoscimento di un titolo di proprietà indifferente a creditori e titolari di diritti sulla nave potesse ostacolare la cancellazione del bene dal registro del precedente proprietario e potesse pregiudicare il commercio e le operazioni di finanziamento del credito navale.

La nuova disciplina si propone di istituire un regime uniforme degli effetti della vendita giudiziaria della nave (definita come qualsiasi procedura eseguita o approvata da un organo giurisdizionale avente l'effetto di trasferire il ricavato ai creditori), facendo conseguire all'acquirente un titolo di proprietà «clean», svincolato, cioè, da qualunque peso e onere quali ipoteche, privilegi e gli altri gravami che possano essere fatti valere sul bene (art. 1).

L'efficacia internazionale della vendita giudiziaria si impernia sul rilascio di un certificato (art. 5), col quale una autorità giurisdizionale, o comunque pubblica, dello Stato nel quale si svolge la procedura, dato atto che il procedimento si è svolto secondo le regole interne e quelle della Convenzione stessa, attesta (art. 6) che l'acquisto della nave deve considerarsi libero da qualunque vincolo. A ulteriore garanzia dei creditori la Convenzione prescrive che il certificato sia rilasciato solo se la vendita sia stata debitamente resa pubblica tramite un avviso notificato ai soggetti identificati dall'art. 4, tra i quali l'ufficio di registrazione della nave, il proprietario e il locatore e i titolari di ipoteca e privilegio marittimo.

Esibendo il certificato l'acquirente può ottenere la cancellazione della nave, delle ipoteche e di ogni altro vincolo dal registro, anche ai fini di una iscrizione a nome del nuovo proprietario. Il documento protegge altresì la nave da eventuali richieste di sequestro presentate in uno Stato parte per crediti precedenti alla vendita giudiziaria, e, se la nave è in Stato di fermo, obbliga l'autorità alla quale è presentato il certificato a ordinarne il rilascio (art 8). Solo lo Stato che ha disposto la vendita giudiziaria può, attraverso un organo giurisdizionale, annullarla o sospenderne gli effetti. Tuttavia, le cancellazioni dal registro e i provvedimenti relativi al sequestro di nave possono incontrare il limite dell'ordine pubblico dello Stato nel quale gli effetti della vendita debbono prodursi. Di seguito pubblichiamo il testo della Convenzione in inglese, una delle lingue ufficiali, con l'omissione dell'allegato II, che contiene il modello di certificato.

Article 1 Purpose

This Convention governs the international effects of a judicial sale of a ship that confers clean title on the purchaser.

Article 2 Definitions

For the purposes of this Convention:

- (a) “Judicial sale” of a ship means any sale of a ship:
- (i) Which is ordered, approved or confirmed by a court or other public authority either by way of public auction or by private treaty carried out under the supervision and with the approval of a court; and
 - (ii) For which the proceeds of sale are made available to the creditors;
- (b) “Ship” means any ship or other vessel registered in a register that is open to public inspection that may be the subject of an arrest or other similar measure capable of leading to a judicial sale under the law of the State of judicial sale;
- (c) “Clean title” means title free and clear of any mortgage or *hypothèque* and of any charge;
- (d) “Mortgage or *hypothèque*” means any mortgage or *hypothèque* that is effected on a ship and registered in the State in whose register of ships or equivalent register the ship is registered;
- (e) “Charge” means any right whatsoever and howsoever arising which may be asserted against a ship, whether by means of arrest, attachment or otherwise, and includes a maritime lien, lien, encumbrance, right of use or right of retention but does not include a mortgage or *hypothèque*;
- (f) “Registered charge” means any charge that is registered in the register of ships or equivalent register in which the ship is registered or in any different register in which mortgages or *hypothèques* are registered;
- (g) “Maritime lien” means any charge that is recognized as a maritime lien or *privilège maritime* on a ship under applicable law;
- (h) “Owner” of a ship means any person registered as the owner of the ship in the register of ships or equivalent register in which the ship is registered;
- (i) “Purchaser” means any person to whom the ship is sold in the judicial sale;
 - (j) “Subsequent purchaser” means the person who purchases the ship from the purchaser named in the certifi-

cate of judicial sale referred to in article 5;

(k) “State of judicial sale” means the State in which the judicial sale of a ship is conducted.

Article 3 Scope of application

1. This Convention applies only to a judicial sale of a ship if:

(a) The judicial sale is conducted in a State Party; and

(b) The ship is physically within the territory of the State of judicial sale at the time of that sale.

2. This Convention shall not apply to warships or naval auxiliaries, or other vessels owned or operated by a State and used, immediately prior to the time of judicial sale, only on government non-commercial service.

Article 4 Notice of judicial sale

1. The judicial sale shall be conducted in accordance with the law of the State of judicial sale, which shall also provide procedures for challenging the judicial sale prior to its completion and determine the time of the sale for the purposes of this Convention.

2. Notwithstanding paragraph 1, a certificate of judicial sale under article 5 shall only be issued if a notice of judicial sale is given prior to the judicial sale of the ship in accordance with the requirements of paragraphs 3 to 7.

3. The notice of judicial sale shall be given to:

(a) The registry of ships or equivalent registry with which the ship is registered;

(b) All holders of any mortgage or *hypothèque* and of any registered charge, provided that the register in which it is registered, and any instrument required to be registered under the law of the State of registration, are open to public inspection, and that extracts from the register and copies of such instruments are obtainable from the registry;

(c) All holders of any maritime lien, provided that they

have notified the court or other public authority conducting the judicial sale of the claim secured by the maritime lien in accordance with the regulations and procedures of the State of judicial sale;

- The owner of the ship for the time being; and

- If the ship is granted bareboat charter registration:

(i) The person registered as the bareboat charterer of the ship in the bareboat charter register; and

(ii) The bareboat charter registry.

4. The notice of judicial sale shall be given in accordance with the law of the State of judicial sale, and shall contain, as a minimum, the information mentioned in annex I.

5. The notice of judicial sale shall also be:

(a) Published by announcement in the press or other publication available in the State of judicial sale; and

(b) Transmitted to the repository referred to in article 11 for publication.

6. For the purpose of communicating the notice to the repository, if the notice of judicial sale is not in a working language of the repository, it shall be accompanied by a translation of the information mentioned in annex I into any such working language.

7. In determining the identity or address of any person to whom the notice of judicial sale is to be given, it is sufficient to rely on:

(a) Information set forth in the register of ships or equivalent register in which the ship is registered or in the bareboat charter register;

(b) Information set forth in the register in which the mortgage or *hypothèque* or the registered charge is registered, if different to the register of ships or equivalent register; and

(c) Information notified under paragraph 3, subparagraph (c).

Article 5 Certificate of judicial sale

1. Upon completion of a judicial sale that conferred clean title to the ship under the law of the State of judicial sale and was conducted in accordance with the requirements of that law and the requirements of this Convention, the court or other public authority that conducted the judicial sale or other competent authority of the State of judicial sale shall, in accordance with its regulations and procedures, issue a certificate of judicial sale to the purchaser.

2. The certificate of judicial sale shall be substantially in the form of the model contained in annex II and contain:

(a) A statement that the ship was sold in accordance with the requirements of the law of the State of judicial sale and the requirements of this Convention;

(b) A statement that the judicial sale has conferred clean title to the ship on the purchaser;

(c) The name of the State of judicial sale;

(d) The name, address and the contact details of the authority issuing the certificate;

(e) The name of the court or other public authority that conducted the judicial sale and the date of the sale;

(f) The name of the ship and registry of ships or equivalent registry with which the ship is registered;

(g) The IMO number of the ship or, if not available, other information capable of identifying the ship;

(h) The name and address of residence or principal place of business of the owner of the ship immediately prior to the judicial sale;

(i) The name and address of residence or principal place of business of the purchaser;

(j) The place and date of issuance of the certificate; and

(k) The signature or stamp of the authority issuing the certificate or other

confirmation of authenticity of the certificate.

3. The State of judicial sale shall require the certificate of judicial sale to be transmitted promptly to the repository

referred to in article 11 for publication.

4. The certificate of judicial sale and any translation thereof shall be exempt from legalization or similar formality.

5. Without prejudice to articles 9 and 10, the certificate of judicial sale shall be sufficient evidence of the matters contained therein.

6. The certificate of judicial sale may be in the form of an electronic record provided that:

(a) The information contained therein is accessible so as to be usable for subsequent reference;

A reliable method is used to identify the authority issuing the certificate;

and

(b) A reliable method is used to detect any alteration to the record after the

(c) time it was generated, apart from the addition of any endorsement and any change that arises in the normal course of communication, storage and display.

7. A certificate of judicial sale shall not be rejected on the sole ground that it is in electronic form.

Article 6 International effects of a judicial sale

A judicial sale for which a certificate of judicial sale referred to in article 5 has been issued shall have the effect in every other State Party of conferring clean title to the ship on the purchaser.

Article 7 Action by the registry

1. At the request of the purchaser or subsequent purchaser and upon production of the certificate of judicial sale referred to in article 5, the registry or other competent authority of a State Party shall, as the case may be and in accordance with its regulations and procedures, but without prejudice to article 6:

(a) Delete from the register any mortgage or *hypothèque*-

ue and any registered charge attached to the ship that had been registered before completion of the judicial sale;

(b) Delete the ship from the register and issue a certificate of deletion for the purpose of new registration;

(c) Register the ship in the name of the purchaser or subsequent purchaser, provided further that the ship and the person in whose name the ship is to be registered meet the requirements of the law of the State of registration;

(d) Update the register with any other relevant particulars in the certificate of judicial sale.

2. At the request of the purchaser or subsequent purchaser and upon production of the certificate of judicial sale referred to in article 5, the registry or other competent authority of a State Party in which the ship was granted bareboat charter registration shall delete the ship from the bareboat charter register and issue a certificate of deletion.

3. If the certificate of judicial sale is not issued in an official language of the registry or other competent authority, the registry or other competent authority may request the purchaser or subsequent purchaser to produce a certified translation into such an official language.

4. The registry or other competent authority may also request the purchaser or subsequent purchaser to produce a certified copy of the certificate of judicial sale for its records.

5. Paragraphs 1 and 2 do not apply if a court in the State of the registry or of the other competent authority determines under article 10 that the effect of the judicial sale under article 6 would be manifestly contrary to the public policy of that State.

Article 8 No arrest of the ship

1. If an application is brought before a court or other judicial authority in a State Party to arrest a ship or to take any other similar measure against a ship for a claim arising prior to a judicial sale of the ship, the court or other judicial

authority shall, upon production of the certificate of judicial sale referred to in article 5, dismiss the application.

2. If a ship is arrested or a similar measure is taken against a ship by order of a court or other judicial authority in a State Party for a claim arising prior to a judicial sale of the ship, the court or other judicial authority shall, upon production of the certificate of judicial sale referred to in article 5, order the release of the ship.

3. If the certificate of judicial sale is not issued in an official language of the court or other judicial authority, the court or other judicial authority may request the person producing the certificate to produce a certified translation into such an official language.

4. Paragraphs 1 and 2 do not apply if the court or other judicial authority determines that dismissing the application or ordering the release of the ship, as the case may be, would be manifestly contrary to the public policy of that State.

Article 9 Jurisdiction to avoid and suspend judicial sale

1. The courts of the State of judicial sale shall have exclusive jurisdiction to hear any claim or application to avoid a judicial sale of a ship conducted in that State that confers clean title to the ship or to suspend its effects, which shall extend to any claim or application to challenge the issuance of the certificate of judicial sale referred to in article 5.

2. The courts of a State Party shall decline jurisdiction in respect of any claim or application to avoid a judicial sale of a ship conducted in another State Party that confers clean title to the ship or to suspend its effects.

3. The State of judicial sale shall require the decision of a court that avoids or suspends the effects of a judicial sale for which a certificate has been issued in accordance with article 5, paragraph 1, to be transmitted promptly to the repository referred to in article 11 for publication.

Article 10 Circumstances in which judicial sale has no international effect

A judicial sale of a ship shall not have the effect provided in article 6 in a State Party other than the State of judicial sale if a court in the other State Party determines that the effect would be manifestly contrary to the public policy of that other State Party.

Article 11 Repository

1. The repository shall be the Secretary-General of the International Maritime Organization or an institution named by the United Nations Commission on International Trade Law.

2. Upon receipt of a notice of judicial sale transmitted under article 4, paragraph 5, certificate of judicial sale transmitted under article 5, paragraph 3, or decision transmitted under article 9, paragraph 3, the repository shall make it available to the public in a timely manner, in the form and in the language in which it is received.

3. The repository may also receive a notice of judicial sale emanating from a State that has ratified, accepted, approved or acceded to this Convention and for which the Convention has not yet entered into force and may make it available to the public.

Article 12 Communication between authorities of States Parties

1. For the purposes of this Convention, the authorities of a State Party shall be authorized to correspond directly with the authorities of any other State Party.

2. Nothing in this article shall affect the application of any international agreement on judicial assistance in respect of civil and commercial matters that may exist between States Parties.

Article 13 Relationship with other international conventions

1. Nothing in this Convention shall affect the application of the Convention on the Registration of Inland Navigation Vessels (1965) and its Protocol No. 2 concerning Attachment and Forced Sale of Inland Navigation Vessels, including any future amendment to that convention or protocol.

2. Without prejudice to article 4, paragraph 4, as between States Parties to this Convention that are also parties to the Convention on the Service Abroad of Judicial and Extrajudicial Documents in Civil or Commercial Matters (1965), the notice of judicial sale may be transmitted abroad using channels other than those provided for in that convention.

Article 14 Other bases for giving international effect

Nothing in this Convention shall preclude a State from giving effect to a judicial sale of a ship conducted in another State under any other international agreement or under applicable law.

Article 15 Matters not governed by this Convention

1. Nothing in this Convention shall affect:

(a) The procedure for or priority in the distribution of proceeds of a judicial sale; or

(b) Any personal claim against a person who owned or had proprietary rights in the ship prior to the judicial sale.

2. Moreover, this Convention shall not govern the effects, under applicable law, of a decision by a court exercising jurisdiction under article 9, paragraph 1.

Article 16 Depositary

The Secretary-General of the United Nations is hereby designated as the depositary of this Convention.

Article 17 Signature, ratification, acceptance, approval, accession

1. This Convention is open for signature by all States.
2. This Convention is subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States.
3. This Convention is open for accession by all States that are not signatories as from the date it is open for signature.
4. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession are to be deposited with the depositary.

Article 18 Participation by regional economic integration organizations

1. A regional economic integration organization that is constituted by sovereign States and has competence over certain matters governed by this Convention may similarly sign, ratify, accept, approve or accede to this Convention. The regional economic integration organization shall in that case have the rights and obligations of a State Party, to the extent that that organization has competence over matters governed by this Convention. For the purposes of articles 21 and 22, an instrument deposited by a regional economic integration organization shall not be counted in addition to the instruments deposited by its member States.

2. The regional economic integration organization shall make a declaration specifying the matters governed by this Convention in respect of which competence has been transferred to that organization by its member States. The regional economic integration organization shall promptly notify the depositary of any changes to the distribution of competence, including new transfers of competence, specified in the declaration under this paragraph.

3. Any reference to a “State”, “States”, “State Party” or “States Parties” in this Convention applies equally to a regional economic integration organization where the context so requires.

4. This Convention shall not affect the application of rules of a regional economic integration organization, whether adopted before or after this Convention:

(a) In relation to the transmission of a notice of judicial sale between member States of such an organization; or

(b) In relation to the jurisdictional rules applicable between member States of such an organization.

Article 19 Non-unified legal systems

1. If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to the matters dealt with in this Convention, it may declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them.

2. Declarations under this article shall state expressly the territorial units to which this Convention extends.

3. If a State makes no declaration under paragraph 1, this Convention shall extend to all territorial units of that State.

4. If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to the matters dealt with in this Convention:

(a) Any reference to the law, regulations or procedures of the State shall be construed as referring, where appropriate, to the law, regulations or procedures in force in the relevant territorial unit;

(b) Any reference to the authority of the State shall be construed as referring, where appropriate, to the authority in the relevant territorial unit.

Article 20 Procedure and effects of declarations

1. Declarations under article 18, paragraph 2, and article 19, paragraph 1, shall be made at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession. Declarations made at the time of signature are subject to confirmation

upon ratification, acceptance or approval.

2. Declarations and their confirmations shall be in writing and formally notified to the depositary.

3. A declaration takes effect simultaneously with the entry into force of this Convention in respect of the State concerned.

4. Any State that makes a declaration under article 18, paragraph 2, and article 19, paragraph 1, may modify or withdraw it at any time by a formal notification in writing addressed to the depositary. The modification or withdrawal shall take effect 180 days after the date of the receipt of the notification by the depositary. If the depositary receives the notification of the modification or withdrawal before entry into force of this Convention in respect of the State concerned, the modification or withdrawal shall take effect simultaneously with the entry into force of this Convention in respect of that State.

Article 21 Entry into force

1. This Convention shall enter into force 180 days after the date of the deposit of the third instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

2. When a State ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention after the deposit of the third instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention shall enter into force in respect of that State 180 days after the date of the deposit of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

3. This Convention shall apply only to judicial sales ordered or approved after its entry into force in respect of the State of judicial sale.

Article 22 Amendment

1. Any State Party may propose an amendment to this Convention by submitting it to the Secretary-General of

the United Nations. The Secretary-General shall thereupon communicate the proposed amendment to the States Parties with a request that they indicate whether they favour a conference of States Parties for the purpose of considering and voting upon the proposal. In the event that within 120 days from the date of such communication at least one third of the States Parties favour such a conference, the Secretary-General shall convene the conference under the auspices of the United Nations.

2. The conference of States Parties shall make every effort to achieve consensus on each amendment. If all efforts at consensus are exhausted and no consensus is reached, the amendment shall, as a last resort, require for its adoption a two-thirds majority vote of the States Parties present and voting at the conference. For the purposes of this paragraph, the vote of a regional economic integration organization shall not be counted.

3. An adopted amendment shall be submitted by the depositary to all States Parties for ratification, acceptance or approval.

4. An adopted amendment shall enter into force 180 days after the date of deposit of the third instrument of ratification, acceptance or approval. When an amendment enters into force, it shall be binding on those States Parties that have expressed consent to be bound by it.

5. When a State Party ratifies, accepts or approves an amendment following the deposit of the third instrument of ratification, acceptance or approval, the amendment shall enter into force in respect of that State Party 180 days after the date of the deposit of its instrument of ratification, acceptance or approval.

Article 23 Denunciation

1. A State Party may denounce this Convention by a formal notification in writing addressed to the depositary. The denunciation may be limited to certain territorial units of a

non-unified legal system to which this Convention applies.

2. The denunciation shall take effect 365 days after the date of the receipt of the notification by the depositary. Where a longer period for the denunciation to take effect is specified in the notification, the denunciation shall take effect upon the expiration of such longer period after the date of the receipt of the notification by the depositary. This Convention shall continue to apply to a judicial sale for which a certificate of judicial sale referred to in article 5 has been issued before the denunciation takes effect.

DONE in a single original, of which the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic.

Annex I Minimum information to be contained in the notice of judicial sale

1. Statement that the notice of judicial sale is given for the purposes of the United Nations Convention on the International Effects of Judicial Sales of Ships

2. Name of State of judicial sale

3. Court or other public authority ordering, approving or confirming the judicial sale

4. Reference number or other identifier for the judicial sale procedure

5. Name of ship

6. Registry

7. IMO number

8. (*If IMO number not available*) Other information capable of identifying the ship

9. Name of the owner

10. Address of residence or principal place of business of the owner

11. (*If judicial sale by public auction*) Anticipated date, time and place of public auction

12. (*If judicial sale by private treaty*) Any relevant details, including time period, for the judicial sale as ordered by the

court or other public authority

13. Statement either confirming that the judicial sale will confer clean title to the ship, or, if it is not known whether the judicial sale will confer clean title, a statement of the circumstances under which the judicial sale would not confer clean title

14. Other information required by the law of the State of judicial sale, in particular any information deemed necessary to protect the interests of the person receiving the notice.

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 gennaio 2023	1 febbraio	1 marzo	3 aprile
DSP	1,26	1,24	1,25	1,24
Franco Poincaré	3,30	3,35	3,26	3,44
Franco Germinal	16,28	16,50	16,05	16,94

Nota esplicitiva per il calcolo del valore in euro del franco Poincaré e del franco Germinal.

Parametri di riferimento:

A = 1 oncia troy = 31,1035 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 = contenuto in oro di 1 franco Poincaré = 0,05895 grammi

H = contenuto in oro di 1 franco Germinal = 0,2903226 grammi

$M = \frac{\text{euro}}{\text{US \$}}$ (rilevazione Banca centrale europea)

In base ai quali:

valore in euro di 1 franco Poincaré = $\frac{FGM}{A}$

valore in euro di 1 franco Germinal = $\frac{FHM}{A}$

COLLABORATORI

LUCA ANCIS, prof. associato di Diritto della navigazione, Univ. di Cagliari.

DONATELLA BOCCHESI, prof. associato di Diritto della navigazione, Univ. di Roma La Sapienza.

NICOLÒ GIOVANNI CARNIMEO, prof. associato di Diritto della navigazione, Univ. di Bari.

DANIELE CASCIANO, prof. associato di Diritto dei trasporti, Univ. di Udine.

GIUSEPPE DELLE FOGLIE, ammesso al dottorato di ricerca in Diritto della navigazione presso l'Univ. di Bari.

ISABELLA FERRARI, prof. associato di Diritto Privato Comparato, Univ. di Modena e Reggio Emilia.

ENZO FOGLIANI, avvocato, Roma.

ROCCO LOBIANCO, prof. associato di Diritto commerciale, Univ. di Udine.

CRISTINA POZZI, prof. a contratto di Elementi di Diritto comunitario dei trasporti J.M., Univ. di Parma.

CECILIA SEVERONI, prof. associato di Diritto dell'economia, Univ. di Udine.

FRANCESCO STRADELLA, dott. in giurisprudenza, Udine.