

CRONACHE

V CONVEGNO NAZIONALE A.I.DI.NA.T., CONCLUSIVO DEL PROGETTO PRIN 2020, «IL LIMITE RISARCITORIO NELL'ORDINAMENTO DELLA NAVIGAZIONE E DEI TRASPORTI, TRENT'ANNI DOPO». IN ONORE DEL PROF. ALFREDO ANTONINI

CATANZARO 16 E 17 OTTOBRE 2025

Nei giorni 16 e 17 ottobre 2025, presso l'Università *Magna Graecia* di Catanzaro, si è svolto il quinto Convegno nazionale dell'Associazione Italiana di Diritto della Navigazione e dei Trasporti, dal titolo «*Il limite risarcitorio nell'ordinamento della navigazione e dei trasporti, trent'anni dopo*», in onore del Professore Alfredo Antonini, Presidente dell'Associazione.

Il Convegno ha segnato, altresì, il momento di presentazione dei risultati della ricerca PRIN 2020 «*Rethinking the Principle of Unlimited Liability in the Context of the Current Legal Framework: the Pioneering Role of Maritime, Air and Transportation Law as Forerunner of the New Rules and Models of Limitation of Liability and Claims*», coordinata a livello nazionale dal Professore Umberto La Torre.

L'importante iniziativa, organizzata dai Proff.ri Umberto La Torre, Alfredo Antonini, Michele M. Comenale Pinto, Elisabetta Rosafio, Monica Brignardello, ha inteso rievocare – alla luce delle novità normative e degli sviluppi dottrinali – il confronto svoltosi a Modena nell'aprile del 1993 in occasione del Convegno «*Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti. Profili sistematici e problematiche attuali*», ripercorrendo la strada già tracciata poco più di trent'anni addietro dai Professori Gabriele Silingardi e dallo stesso Alfredo Antonini.

Nel dedicare l'incontro al Prof. Antonini, gli autorevoli relatori hanno tutti espresso il personale riconoscimento e l'apporto straordinario che Alfredo Antonini ha dato, nel corso della sua lunga ed intensa attività scientifica e didattica, allo sviluppo degli studi di diritto della navigazione e dei trasporti.

Il Convegno si è aperto con la presentazione della figura del Pro-

fessore Antonini da parte del Prof. La Torre, che ne ha delineato, con finezza e partecipazione, il profilo umano e intellettuale di studioso che ha saputo unire, alla competenza del giurista, la misura del cultore autentico del diritto, lasciando un esempio di metodo e di idee, che solo formalmente lascia l'insegnamento, continuando ancora a guidare i giovani che si sono affidati, grati, al suo magistero.

Fine interprete del diritto, Antonini ha dedicato la sua vita accademica alla costruzione di un dialogo continuo tra diritto civile, diritto dei trasporti e diritto della navigazione, ambiti che, grazie ai suoi insegnamenti, hanno cessato di apparire settori separati per diventare un sistema unitario, in cui la specialità del secondo e del terzo non contraddice, ma sviluppa e arricchisce i principi del primo.

La sua opera si distingue – ha continuato La Torre – per una profonda fedeltà alla tradizione scientifica italiana, ma insieme per una costante tensione all'innovazione: in Antonini, la cura filologica della fonte si coniuga sempre con l'apertura verso le esigenze del diritto vivente e la sensibilità verso i problemi concreti dell'economia e dei traffici.

Le sue pagine – nitide, essenziali, sempre misurate – riflettono una padronanza profonda della materia e una straordinaria capacità di visione sistematica che richiama ai grandi Maestri della Scuola navigazionista, e che trova in lui un tono personale, moderno e rigoroso.

Come Maestro del diritto, Antonini ha rappresentato non solo un interprete autorevole, ma anche un seminatore di metodo: nei suoi scritti e nella sua Scuola ha trasmesso ai giovani giuristi la convinzione che ogni norma vada compresa nella sua funzione e nella sua portata applicativa, e che l'autonomia del diritto della navigazione non significhi isolamento, ma capacità di proiettare la specialità nell'universale, facendone, secondo la lezione di Pugliatti, un banco di prova del diritto civile.

La sua produzione scientifica testimonia, infatti, grande coerenza intellettuale: la ricerca dell'unità del diritto attraverso la molteplicità delle sue forme.

A conclusione della presentazione del Professore Umberto La Torre, il prof. Alfredo Antonini ha quindi dato avvio alla sua prolusione del Convegno, su «*Le limitazioni risarcitorie, il diritto dei trasporti e il codice civile*».

Il frutto delle sue riflessioni complessive riguarda la portata effettiva del principio di limitazione di cui all'art. 2740 c.c., figura ormai profondamente mutata.

L'ordinamento contemporaneo, spinto da esigenze di efficienza eco-

nomica e di protezione dell'iniziativa privata, tende a frammentare la garanzia patrimoniale, creando spazi sempre più ampi di separazione e limitazione.

Il diritto della navigazione e dei trasporti, in questa prospettiva, continua a svolgere il ruolo di pioniere e banco di prova: luogo di elaborazione di modelli giuridici che, se dimostrano di funzionare, vengono progressivamente estesi al diritto comune.

Riprendendo un'espressione di Tullio Ascarelli riferita al diritto commerciale, Antonini sposa quanto affermato dagli allievi di Antonio Scialoja, padri del diritto della navigazione (Antonio Lefebvre d'Ovidio e Gabriele Pescatore), definito quale pioniere dell'ordinamento.

Scrivendo Antonini in un passaggio di un recente scritto, che si ritiene fondamentale riportare per esteso: «Pioniere e, come è stato più di recente intuito (Salvatore Pugliatti, Francesco Donato Busnelli) e da noi stessi sistematicamente evidenziato, banco di prova dell'ordinamento: luogo, o meglio area di normazione, ove la regola nuova viene sperimentata e, se dà buona prova di sé, si candida ad essere estesa all'ordinamento generale, mentre, se non riesce a darla, può avviarsi a cadere anche nel settore speciale, oppure a rimanere in esso, senza divenire norma generale. Sicché, con la produzione di regole nuove e con l'estensione delle stesse alle altre aree dell'ordinamento, il diritto speciale si fa fucina dell'ordinamento, di cui è motore l'esigenza di tutela di situazioni nuove ⁽¹⁾».

Antonini, partendo dall'esperienza e dalle elaborazioni maturate negli studi di diritto della navigazione e commerciale – anche alla luce della prassi contrattuale – osserva come l'ordinamento abbia progressivamente attenuato il principio della responsabilità patrimoniale illimitata.

Le eccezioni si articolano su tre livelli – responsabilità, debito e rischio – e mostrano una tendenza verso la generalizzazione delle deroghe, sino a mettere in discussione un principio un tempo ritenuto assoluto, e cioè quello della piena garanzia del patrimonio del debitore, rispetto ai creditori.

Dallo studio delle fattispecie tradizionali fino alla responsabilità armatoriale e alle moderne forme di esdebitazione, emerge infatti un filo

⁽¹⁾ In questi termini, A. ANTONINI, *Limitazioni legali e contrattuali della responsabilità e del debito: dalle regole particolari verso la generalizzazione?*, in *Dir. trasp.* 2024, 48.

conduttore di razionalizzazione del rischio, orientato non alla disgregazione ma alla conservazione del patrimonio del debitore.

Antonini giunge, quindi, alla conclusione che le regole della navigazione e dei trasporti sono divenute modelli anticipatori della moderna civiltà giuridica: nel diritto della navigazione l'esperienza concreta del rischio, della circolazione e della responsabilità ha messo alla prova, sin dall'origine, la tenuta dei principi generali dell'ordinamento.

Egli individua in questo dialogo tra diritto civile e diritto della navigazione una dialettica costruttiva, in cui le «regole particolari» si proiettano verso la «generalizzazione»: le limitazioni di responsabilità, la separazione patrimoniale, la nozione di rischio d'impresa e le connesse responsabilità per rischio da cui derivano le clausole di esonero o attenuazione del danno, sono oggi parte del linguaggio comune del diritto privato.

In questo senso, il sistema delle limitazioni legali e contrattuali della responsabilità e del debito non appare più un insieme di eccezioni isolate, ma l'espressione di un autonomo principio di delimitazione del rischio, che tende a sostituire, nella prassi economica e nella logica del diritto contemporaneo, l'antico dogma della responsabilità illimitata del debitore.

Antonini si colloca, così, nel solco della tradizione più autentica della materia con una sensibilità contemporanea.

La prima sessione plenaria, presieduta dal Professore Michele M. Comenale Pinto (Ordinario di Diritto della navigazione e dei trasporti, Università degli Studi di Sassari, Coordinatore Unità di Ricerca di Sassari PRIN 2020), si è aperta con la relazione del Professore Alessandro Zampone (Ordinario di diritto della navigazione e dei trasporti, Università La Sapienza di Roma), sulla limitazione nella giurisprudenza costituzionale. Il tema, ad avviso del Relatore, ha rappresentato il test di resistenza di molteplici aspetti che, espressione di principi fondamentali di carattere speciale, hanno avuto un ruolo cardine nel sistema autonomo del diritto della navigazione.

Con riguardo alle limitazioni risarcitorie, la Corte costituzionale ha compiuto nel tempo un diffuso esame, esteso a tutto il settore dei trasporti, delle norme che stabiliscono limitazioni della risarcibilità del danno in relazione a situazioni non omogenee. Tale opera è giunta a risultati che, muovendo dall'inevitabile sindacato di ragionevolezza delle scelte differenziali del legislatore, sono evidentemente non coincidenti

per la responsabilità per danno alla persona rispetto alla responsabilità per danno a cose, fermo restando che alla limitazione è stata sempre attribuita (salvo alcune recenti eccezioni; cfr. Cass. 2034/2025) una funzione di contenimento al servizio di determinate finalità presupposte dal legislatore. In questo senso si è espressa anche recentemente la Corte di cassazione a proposito della limitazione della responsabilità dell'armatore disciplinata dall'art. 275 c. nav. giungendo a conclusioni conservative (cfr. Cass. 25290/2025).

Inoltre, riguardata la limitazione come beneficio disposto dal legislatore a favore di un determinato soggetto, il conseguente adattamento del punto di osservazione alla condizione del beneficiario ha determinato la connotazione in termini soggettivi del sindacato di ragionevolezza delle scelte del legislatore a proposito delle previsioni di decadenza dal beneficio stesso in considerazione della condotta del soggetto ritenuto responsabile; soggetto che non necessariamente coincide con colui la cui condotta ha dato luogo al danno. Da qui la questione ulteriore della compatibilità costituzionale di quei meccanismi di decadenza dal beneficio che valorizzano i soli comportamenti anti-doverosi del diretto responsabile e non dei dipendenti e preposti del cui operato è chiamato a rispondere; problema affrontato recentemente dalla Cassazione a proposito dei sistemi di responsabilità extracontrattuale vicaria.

Il tema delle deroghe contrattuali al limite risarcitorio è stato successivamente trattato dal Professore Massimiliano Piras (Ordinario di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Cagliari), che, dopo aver tratteggiato brevemente le caratteristiche e le motivazioni che sorreggono le limitazioni del debito e della responsabilità nel diritto della navigazione, si è soffermato sulle opzioni negoziali che consentono al creditore del trasporto di ottenere un risarcimento più elevato del limite minimo stabilito dalla legge. È stato, altresì, ribadito come il debito del vettore, che pure l'ordinamento contiene in termini ridotti, non possa essere ulteriormente compresso dall'autonomia privata a pena di pregiudicare la tutela del danneggiato. Tuttavia, la possibilità che il vettore marittimo di merci possa esonerarsi per i danni subiti dal carico nei periodi precedenti alla caricazione e successivi alla scaricazione della nave sembra ammettere la potenziale legittimità una clausola che delimiti l'oggetto del contratto con effetti paragonabili a quelli di una esenzione da responsabilità.

La decadenza del beneficio del limite è stato il tema trattato dalla

Professoressa Fiorenza Prada (Associata di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Macerata), la quale ha esaminato le diverse ipotesi di decadenza previste nei vari sottotipi di trasporto, approfondendo le differenze terminologiche e concettuali tra dolo, colpa grave, colpa temeraria e cosciente, e *wilful misconduct*, senza tralasciare una verifica in chiave comparatistica con la *Leichtfertigkeit* di matrice tedesca. Ciò che è emerso dall'analisi è una disciplina disomogenea, con una particolare criticità nell'ambito del trasporto aereo di merci, poiché la Convenzione di Montreal non contempla la decadenza del vettore dal beneficio del limite in caso di dolo o di colpa grave o temeraria, difformemente dall'impostazione previgente del codice della navigazione (abrogato art. 952) e della Convenzione di Varsavia come emendata nel 1955.

In conclusione, la Professoressa Prada ha proposto una riflessione di sistema: pur nella specificità di ciascun tipo di trasporto, la decadenza dal limite potrebbe essere oggetto di una armonizzazione normativa, fondata sul principio della meritevolezza e sull'esclusione dal beneficio in caso di dolo o colpa temeraria e cosciente, al fine di tutelare efficacemente l'affidamento del danneggiato.

A seguire, il Professore Giovanni Marchiafava (Ricercatore di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Genova) ha affrontato la questione dei limiti risarcitori e dell'assicurabilità del rischio dal punto di vista dei contratti del turismo organizzato e in particolare del contratto di pacchetto turistico e di crociera, tema che rientra nell'attività scientifica svolta dall'Unità di ricerca dell'Università degli Studi di Genova nell'ambito del Prin 2020. Nonostante l'evoluzione della prassi assicurativa nel settore dei trasporti e dei contratti del turismo organizzato, secondo il Relatore, permangono perplessità in ordine all'effettiva funzionalità del binomio assicurazione obbligatoria-responsabilità oggettiva, che non consentono di ritenere soddisfatta l'esigenza di integrale trasferimento del rischio di impresa dall'operatore economico all'assicuratore e conseguentemente di ritenere totalmente soddisfatta anche l'esigenza di tutela del danneggiato.

Nelle seconde sessioni in «parallelo», hanno preso parte i Prof. Stefano Pollastrelli (Ordinario di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Macerata), Marco Badagliacca (Associato di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Cassino), Carmen Telesca (Associata di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Teramo) ed Elena Orrù (Associata di diritto della navigazione e dei trasporti,

Università Alma Mater di Bologna), coordinati dalla Prof.ssa Monica Brignardello (Ordinaria di Diritto della navigazione e dei trasporti, Università degli Studi di Genova, Coordinatrice Unità di Ricerca di Genova PRIN 2020); nonché i Prof. Mauro Menicucci (Associato di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Salerno) e Laura Trovò (Ricercatrice di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Sassari), coordinati dalla Prof.ssa Elisabetta Rosafio (Ordinaria di Diritto della navigazione e dei trasporti, Università degli Studi Tor Vergata di Roma, già Coordinatrice Unità di Ricerca di Teramo).

Sul tema della limitazione del debito nel trasporto stradale di cose, il Professore Pollastrelli ha da subito evidenziato che tale limitazione ha dato il via al processo di emersione delle limitazioni risarcitorie nel diritto dei trasporti. Con particolare riguardo al novellato art. 1696 c.c., il Relatore ha osservato che manca del tutto ogni riferimento normativo volto a creare un meccanismo di aggiornamento dei limiti, principio che rientra tra le garanzie di adeguatezza del risarcimento che deve essere predisposto proprio dalla legge al fine di contemperare gli interessi delle parti, considerando che l'assenza di tale meccanismo di aggiornamento è stato ritenuto contrario agli artt. 3 e 41 Cost. (Corte cost. n. 420/1991).

Ad avviso del Prof. Pollastrelli, il surriferito principio potrebbe essere attenuato in presenza di una disposizione normativa che preveda la possibilità per le parti di derogarvi e cioè quando si è di fronte ad un atto di autonomia in cui il soggetto possa scegliere tra un risarcimento svincolato dal limite prescritto e un risarcimento previsto nel limite, come, invece, sanciscono l'art. 423 c. nav. per il trasporto marittimo e l'art. 22 Conv. Montreal, nello stabilire una dichiarazione speciale alla consegna delle merci. La Corte costituzionale, sul punto, ha ribadito l'opportunità e la conformità di una linea evolutiva dell'ordinamento giuridico verso un meccanismo di aggiornamento, precisando, tuttavia, che tale mancanza potrebbe essere attenuata solo nei casi in cui la norma preveda espressamente che le parti possano derogarvi con un atto di autonomia rimesso al libero gioco della domanda e dell'offerta del servizio, in modo tale che il soggetto possa scegliere tra un risarcimento vincolato dal limite legale e un risarcimento svincolato dal tale limite.

In tema di limitazione del debito nel contratto di trasporto di persone, il Professore Badagliacca ha analizzato l'evoluzione storica, la giustificazione e l'impatto delle normative nazionali, internazionali ed

europee, procedendo ad una analisi comparativa tra diversi modi di trasporto, al fine di evidenziare le tendenze verso una maggiore tutela del passeggero-consumatore, parte debole del contratto.

Il tema della limitazione del debito è stato declinato, con riferimento alla perdita del bagaglio e di autoveicolo al seguito, dalla Professoressa Telesca, attraverso un'analisi delle principali disposizioni normative applicabili alle diverse modalità di trasporto (aereo, marittimo, ferroviario, stradale).

La disamina effettuata ha evidenziato la complessità del quadro normativo, caratterizzato dalla coesistenza di convenzioni internazionali, regolamenti europei e norme di diritto interno. È stata sottolineata una disomogeneità sostanziale tra i regimi di responsabilità, auspicandosi una maggiore armonizzazione nella prospettiva di raggiungere un equilibrio tra tutela del passeggero e sostenibilità economica del trasporto.

Avendo riguardo alle attività turistiche estreme e alle relative clausole di esonero, è intervenuta la Prof.ssa Orrù, la quale ha definito tali attività "terreno grandemente inesplorato", soprattutto per la varietà di situazioni, che, dunque, sono suscettibili di essere diversamente inquadrate e, di conseguenza, per la mancanza di un regime di responsabilità certo e, a livello internazionale, uniforme.

Sulla base dell'esame delle clausole più frequentemente utilizzate, in particolare nell'ambito del turismo spaziale, la Relatrice ha proceduto ad identificare tre principali tipologie di clausole: quelle ove si dichiara che il viaggiatore partecipa volontariamente all'esperienza e comprende pienamente il rischio cui si espone, con conseguente esonero del fornitore del servizio da responsabilità in caso di sinistri che il partecipante subisca; quelle volte a stabilire il diritto insindacabile dell'organizzatore di valutare l'idoneità fisica e di salute del partecipante e dunque decidere di non perfezionare il contratto o di risolverlo; quelle dirette ad escludere la responsabilità dell'organizzatore per difetto di conformità in determinati casi. La relazione ha, quindi, indagato la qualificazione giuridica delle suddette clausole, i loro possibili effetti e la loro idoneità ad esonerare effettivamente da responsabilità l'operatore, alla luce degli istituti di diritto comune, avuto riguardo anche, *mutatis mutandis*, alla giurisprudenza e dottrina in tema di sport estremi e trattamenti clinici sperimentali, a partire dal problema relativo al consenso informato del partecipante all'attività.

La prima giornata di Convegno si è quindi conclusa con le ultime

due relazioni, assegnate al Professore Menicucci e alla Professoressa Trovò.

La limitazione della responsabilità armatoriale è il tema che il Prof. Menicucci ha svolto nella sua relazione, dove si è affrontata la problematica della natura e della portata di essa con riferimento alla navigazione mercantile, al diporto e, con alcune riflessioni, alle navi autonome. Richiamate le principali linee interpretative e il dibattito della dottrina riguardo la qualificazione giuridica dell'istituto, il Relatore è passato ad analizzare la riforma introdotta dal d. lgs. 111/2012, alla luce del quale è emerso un quadro normativo disarmonico, che ha portato a proporre letture divergenti e contrapposti orientamenti dottrinali. Sono state poi segnalate difficoltà interpretative relative all'art. 24 *bis* c. naut. dip., che estende la dichiarazione di armatore a tutte le unità da diporto, e al problema del paradosso dimensionale, che consentirebbe di applicare la limitazione alle unità minime e non a quelle di stazza superiore alle 300 tonnellate, che si ricollegerebbe ad una interpretazione minoritaria del decreto legislativo citato, con le ulteriori problematiche di legittimità costituzionale della norma. Infine, un'ultima riflessione è stata dedicata al regime delle navi autonome e delle unità da diporto a controllo remoto, relativamente al quale ci si interroga sull'applicabilità degli artt. 274 e 275 cod. nav. e sulla nozione di equipaggio e comandante. In questa prospettiva, il Relatore ha evidenziato come interessante appaia, per la navigazione mercantile, l'impostazione del legislatore francese, che considera imbarcati anche i marinai del centro di controllo remoto e che riconosce la figura del "comandante a terra", quale soggetto che esercita effettivamente il comando.

In seguito, la Prof.ssa Trovò ha analizzato la limitazione del debito in relazione al concetto di "ritardo", non sempre definito con riguardo ai vari sottotipi di trasporto e non quantificato nello stesso modo nelle diverse tipologie di trasporto. La limitazione del debito risarcitorio per ritardo nel trasporto è un istituto che opera *ex lege* e riflette un'esigenza sia giuridica che economica: ovvero quella di contenere la responsabilità del vettore entro confini predeterminati, così da garantire l'equilibrio, la certezza e la sostenibilità nei trasporti. Il limite risarcitorio del vettore trova, infatti, la sua fonte in diverse normative di tipo eterogeneo, specifiche per ciascun sottotipo di trasporto, con limiti qualitativi e quantitativi di risarcimento diversi a seconda della tipologia di trasporto utilizzata, che talvolta rendono difficile il coordinamento tra

le diverse normative (si pensi al trasporto marittimo). Uniforme è, invece, il criterio di decadenza dal beneficio del limite: ovvero il dolo o la colpa grave della condotta (nel trasporto marittimo, mentre nelle altre fattispecie di trasporto si parla, più precisamente, di colpa cosciente o temeraria; mentre nel trasporto aereo merci non c'è decadenza), che valgono anche in caso di ritardo. Anche con riguardo alla limitazione per ritardo la dottrina si è interrogata sul *quantum* dei limiti previsti e sulla loro adeguatezza, in particolare alla luce delle nuove tecnologie e della crescente esigenza di tutelare i consumatori e le imprese.

Nell'ultima giornata di Convegno, durante la prima sessione presieduta dal Professore Stefano Zunarelli (Ordinario di diritto della navigazione e dei trasporti, Università Alma Mater di Bologna), hanno preso la parola la prof.ssa Valentina Corona (Associata di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Cagliari), con una relazione dal titolo «I soggetti che possono avvalersi della limitazione: regime legale e limitazioni contrattuali» e il Professore Simone Vernizzi (Ordinario di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Modena e Reggio Emilia), il quale ha discusso della responsabilità e la limitazione dei gestori di terminal.

La Prof.ssa Corona ha da subito precisato che tutta la normativa di diritto speciale in materia di trasporto ruota intorno all'istituto della limitazione, intesa e come limitazione risarcitoria e come estensione del regime di responsabilità agevolato previsto per il vettore, ai suoi dipendenti e preposti. Se si considera la disciplina di diritto internazionale è agevole constatare che la regolamentazione della responsabilità del vettore e dei suoi ausiliari e preposti è tale, da dare vita a uno "statuto di responsabilità della nave o dell'aeromobile".

La determinazione di un unico regime giuridico del diritto al risarcimento del danno costituisce una caratteristica delle convenzioni di diritto uniforme dei trasporti, riconosciuta da quasi un secolo. In ciò si conferma la funzione del diritto uniforme, che crea un sistema di norme cogenti e codifica un modello di distribuzione dei rischi, capace di rappresentare la sintesi di tutti gli interessi in gioco, e fondato sul contratto. Nelle norme di diritto interno, invece, gli equilibri e i contrappesi alla luce dei pericoli eccettuati, della limitazione del debito, e della prescrizione breve, hanno una delimitazione e caratterizzazione di tipo soggettivo in quanto il loro presupposto applicativo è che si sia in presenza di un vettore. Tale differenza rispetto al diritto internazionale ha

determinato, sin dagli anni Sessanta del secolo scorso un'intensa attività ermeneutica volta a individuare interpretazioni adeguate. Sotto tale profilo, secondo la Relatrice, dovrebbe affermarsi l'impossibilità per il danneggiato di cumulare l'azione contrattuale e quella extracontrattuale, seguendo l'orientamento di una parte della giurisprudenza, che si è espressa in tal senso con riferimento al trasporto marittimo di cose.

La conferma deriva anche dalla prassi che in maniera diffusa prevede la *Himalaya clause* e la *Circular Indemnity clause*, la quale ultima sancisce l'obbligo del caricatore di indennizzare il vettore qualora sia stato inadempiente alla promessa di non agire in giudizio contro i suoi dipendenti, preposti e contraenti indipendenti. Tale clausola evidenzia quanto sia importante che le regole concordate per l'attuazione del rapporto restino immutate, senza che una delle parti possa eluderle ricorrendo all'azione extracontrattuale, tanto da divenire specifico oggetto di un'obbligazione assistita da sanzione.

Successivamente, il Prof. Vernizzi ha affrontato nella sua relazione la figura del *Terminal Operator* nel moderno contesto intermodale e i tentativi, più o meno recenti, di disciplinare positivamente la figura e le responsabilità del terminalista che sul piano normativo non hanno sortito effetto: tanto la Convenzione di Ginevra 1980, sul trasporto multimodale, quanto la più specifica Convenzione di Vienna del 19 aprile 1991, adottata in ambito Uncitral, non sono, infatti, mai entrate in vigore. La stessa sorte paiono allo stato seguire anche le più recenti Rotterdam Rules 2009, ove l'operatore terminalista è riconducibile alla *Maritime performing party* e la sua responsabilità è regolata agli artt. 19, 20 e 61 in maniera conforme a quella del vettore marittimo. La perdurante esistenza di questo vuoto normativo perpetua l'iniquità di posizioni tra il vettore marittimo, che beneficia della limitazione dell'obbligazione risarcitoria in relazione alle proprie responsabilità, e il *Terminal Operator*, che di detto beneficio non fruisce, ovvero, ancor di più, tra quella di tale ultimo soggetto e quella di qualsiasi vettore che si inserisce nella catena intermodale del trasferimento delle merci nella più attuale prospettiva *door-to-door*. Un correttivo è stato percorso in ambito negoziale: nel rapporto tra vettore e *Terminal Operator*, il primo si impegna ad inserire nel contesto della polizza di carico la clausola Himalaya, con la quale i benefici del vettore marittimo vengono estesi anche al contraente indipendente. Negli ambienti di *civil law*, nonostante sia generalmente am-

messo che il contratto possa produrre determinati effetti nei confronti (in favore o a protezione) di terzi, vige maggiore prudenza: il tema va inevitabilmente ad interferire, da un lato, con quello relativo all'estensione del periodo di responsabilità del vettore (si pensi, in proposito, all'incidenza tematiche sviluppatasi in relazione allo sbarco d'ufficio e allo sbarco di amministrazione, ovvero alla clausola impropriamente nota come *cesser clause*), nonché, dall'altro, con la possibilità di imporre una previsione, che si risolve in una limitazione di responsabilità, nei confronti del terzo ricevitore, beneficiario di un contratto concluso tra caricatore e vettore.

Il Professore Francesco Morandi (Ordinario di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Sassari), Presidente della seconda sessione dei lavori, ha quindi introdotto il Professore Giovanni Pruneddu (Associato di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Sassari), il quale ha affrontato il tema del Convegno avendo riguardo alla cd. *Advanced air mobility*. Il Relatore ha da subito evidenziato che i sistemi aerei senza equipaggio (*UAS*) e i velivoli a decollo e atterraggio verticale (*VTOL*) sono i protagonisti del nuovo ecosistema della Mobilità Area Avanzata. La realizzazione di questa nuova frontiera della mobilità attraverso la terza dimensione si fonda sull'attuazione dello *U-Space*, l'innovativo sistema di gestione e controllo del traffico aereo senza equipaggio e sullo sviluppo del vertiporto, la nuova infrastruttura di terra dedicata. Nell'ambito della Mobilità Aerea Innovativa, i droni saranno impiegati per il trasporto di merci e passeggeri; pertanto, occorre interrogarsi sull'estensione del regime della responsabilità vettoriale delineato dalla Convenzione di Montreal del 1999 ai nuovi vettori della Mobilità Aerea Innovativa. Nella riflessione circa l'applicazione dell'istituto della limitazione di debito nei confronti dell'operatore di sistemi aerei senza equipaggio, occorre valutare, per il Relatore, l'opportunità di tale estensione alla luce dell'approccio *operation centric and risk based* che caratterizza l'aviazione *unmanned*.

Durante la terza sessione, presieduta dalla Prof.ssa Maria Piera Rizzo (Ordinaria di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Messina), si è dibattuto sul tema della limitazione del debito nel trasporto di cose, marittimo ed aereo. Ha preso, quindi, la parola il Professore Andrea La Mattina (Ordinario di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Napoli "Federico II"), secondo cui pare più corretto ricondurre la *ratio* della limitazione del debito nel trasporto marit-

timo di cose (e la sua perdurante attualità) alla considerazione secondo cui la fissazione di un “tetto” all’ammontare del danno risarcibile da parte del vettore per perdite o avarie della merce trasportata consente allo stesso vettore di ottenere una copertura assicurativa della propria responsabilità in base ad un premio economicamente accettabile, e ciò con benefici effetti per gli interessati al carico; questi ultimi, infatti – da un lato e in primo luogo – avranno una ragionevole aspettativa circa il fatto che il loro danno sia assicurato e, quindi, più facilmente risarcito e – dall’altro lato – non si vedranno “ribaltati” nei corrispettivi dovuti al vettore per il trasporto il pro-quota di premi assicurativi di ammontare considerevolmente più alto: la responsabilità del vettore marittimo viene così ad assumere la fisionomia di una «responsabilità civile assicurata», per usare le efficaci parole di Busnelli.

Quest’ultimo aspetto, ad avviso del Relatore, merita peraltro una riflessione e una «attualizzazione», posto che la pratica applicativa mostra come l’assicurazione svolge oggi un ruolo centrale nel trasporto di cose, ma con un rilievo prevalente – nella prospettiva dell’interessato al carico – delle coperture danni “per conto”, con la conseguenza che l’assicurazione della responsabilità civile del vettore marittimo (oggetto quasi esclusivamente di coperture emesse da *P&I Clubs*) viene in rilievo soprattutto nel contesto delle azioni di surroga/rivalsa, dove assumono particolare rilievo soprattutto le questioni legate alla decadenza del vettore dal beneficio della limitazione del debito.

Nell’affrontare la tematica in relazione al trasporto aereo di cose, il Professore Luca Ancis (Associato di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Cagliari) ha analizzato la disciplina della limitazione del debito alla luce della Convenzione di Montreal del 1999, evidenziandone le criticità interpretative e applicative. Richiamata la responsabilità oggettiva del vettore, l’intervento ha focalizzato il meccanismo di limitazione del risarcimento e i suoi riflessi sull’equilibrio tra mittente e vettore. Il Professore ha concluso mettendo in discussione l’attualità di un sistema risalente alla Convenzione di Varsavia, invitando a riflettere sulla necessità di un suo superamento.

Nella sessione successiva presieduta dal Professore Massimo Deiana (Ordinario di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Cagliari), è intervenuto il Professore Massimiliano Musi, (Ordinario di diritto della navigazione e dei trasporti, Università Alma Mater di Bologna), sul tema “Limitazione e veicoli autonomi”, il quale ha da subito

evidenziato che, in tal caso, il problema che si pone in materia è sostanzialmente il medesimo ed è inerente all'elemento soggettivo della responsabilità, e quindi all'atteggiamento psichico di chi agisce. Affinché non venga esclusa la limitazione, il *tortfeasor* non deve aver agito, a seconda dei casi, dolosamente o temerariamente o con la consapevolezza che ne sarebbe derivato il danno. Ci si deve, pertanto, chiedere se ed in che modo sia possibile optare per l'applicazione dell'istituto della limitazione o per la sua esclusione quando un trasporto venga effettuato con mezzi autonomi e quindi senza che si possa far riferimento in senso proprio all'elemento soggettivo di un *tortfeasor*-persona umana a bordo, che sia alla guida del mezzo.

A ben vedere, tale quesito dovrebbe essere preceduto da un altro ad esso propedeutico, inerente all'individuazione del soggetto su cui possa gravare la responsabilità, sia essa poi passibile o meno di limitazione. Con particolare riguardo alle navi senza equipaggio (*MASS*), ove secondo il Relatore, si scorgono elementi di maggior complessità ed è ampio e persistente il dibattito a livello internazionale, pare opportuno un ripensamento del regime di responsabilità, per consentire che l'istituto della limitazione di responsabilità possa avere un ruolo chiave a tal fine, nell'interesse della tenuta del sistema nel suo complesso. Il Prof. Musi ha, infine, svolto alcune considerazioni in tema di responsabilità da prodotto difettoso, per cui, al contrario, è prevista una responsabilità oggettiva ed illimitata, e che potrebbe aver rilievo nell'ipotesi di incidenti causati dal malfunzionamento del sistema automatico di guida delle *MASS*.

A seguire, il Professore Daniele Casciano (Associato di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Udine) ha trattato il tema dei container e del limite del debito tra diritto interno e diritto uniforme. L'intervento ha sottolineato le specifiche problematiche di natura tanto tecnica quanto giuridica, specialmente nel settore del trasporto marittimo sia per la rilevanza quantitativa e qualitativa assunta dal trasporto marittimo containerizzato, sia per i peculiari criteri di determinazione del limite risarcitorio previsti dalla Convenzione di Bruxelles del 1924 (regole dell'Aia) e dall'art. 423 c. nav. Sia le regole dell'Aia-Wisby, sia il codice della navigazione lasciano di per sé irrisolte alcune questioni che affiorano nella casistica della prassi operativa e che impongono un approfondimento ermeneutico non marginale. Tra queste particolare rilievo assumono quelle concernenti la definizione di 'unità' quale parametro rilevante ai fini del limite risarcitorio, e l'applicabilità dello stesso

in caso di merci trasportate alla rinfusa nel container.

A chiusura di tale sessione, è intervenuta la Professoressa Anna M. L. Sia (Associata di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Catanzaro), in tema di “limiti risarcitori e attività spaziali” mettendo in correlazione il quadro delineato dal diritto internazionale con le più recenti evoluzioni legislative degli ordinamenti nazionali. La Convenzione per danni causati da oggetti spaziali del 1972 configura due distinti regimi di responsabilità: oggettiva, per danni sulla superficie terrestre e per danni a veicoli in volo; e per colpa, per danni nello spazio extra atmosferico. La responsabilità grava sullo Stato di lancio, anche quando l'attività è svolta da un soggetto privato. La Convenzione non prevede limiti quantitativi al risarcimento, precisando che l'indennizzo deve essere pieno ed equo. Resta la necessità di garantire la sostenibilità economica delle attività spaziali e la copertura assicurativa degli operatori. Numerosi Stati, al fine di consentire un'equa tutela dei terzi danneggiati e consentire la sostenibilità degli investimenti privati nel settore, hanno introdotto limiti risarcitori interni, in analogia ai regimi speciali di responsabilità nel diritto marittimo. Le attuali sfide per il diritto spaziale dovute alla moltiplicazione dei lanci, gestione dei detriti, accesso commerciale allo spazio sollecitano la riforma del sistema vigente in senso più flessibile e multilivello.

Infine, l'ultima sessione presieduta dalla Professoressa Francesca Pellegrino (Ordinaria di diritto della navigazione e dei trasporti, Università di Messina) ha chiuso il Convegno con un confronto tra le Professoresse Laura Ambrosini (Associata di diritto privato, Università di Teramo) e Chiara Tincani (Ordinaria di diritto della navigazione e dei trasporti, Università Politecnico delle Marche).

La Prof.ssa Ambrosini, intervenendo sul tema della limitazione nei contratti del turismo organizzato, ha analizzato la norma del codice del turismo che disciplina la riduzione del prezzo e il risarcimento del danno nel caso di difetto di conformità, soffermandosi sull'ipotesi di limitazione convenzionale del risarcimento, esclusa per danni alla persona o cagionati intenzionalmente o per colpa, non inferiore al triplo del prezzo totale del pacchetto. Ad avviso della Relatrice, si configurerebbe, in tale contesto, una responsabilità oggettiva dell'organizzatore, che si profila con maggiore evidenza nella ipotesi di responsabilità per fatto di ausiliari, preposti o terzi.

Da ultimo, la Prof.ssa Tincani, relazionando sul tema del trasporto

multimodale e il limite risarcitorio, è tornata sul disposto del novellato articolo 1696 del codice civile che impone una riflessione ulteriore. Secondo la Relatrice, le costruzioni dottrinali, che riconoscono il merito alla riforma di regolare il trasporto multimodale, non persuadono, perché urtano con il tenore letterale dell'art.1696 c.c., secondo comma, che si riferisce al solo vettore stradale. Quando il tragitto stradale è parte di un'operazione più articolata, si applicano i limiti delle convenzioni o delle leggi nazionali per i trasporti aerei, marittimi e ferroviari, perché l'art. 1696 richiama il principio della prevalenza.

La Relatrice ha dunque proposto una tesi innovativa, sottoponendola all'attenzione dei Convegnisti, ritenendo che se la predetta costruzione è fondata da un punto di vista esegetico è, però messa in crisi dal terzo comma dello stesso articolo, che crea un disallineamento ingiustificato dal momento che il criterio della prevalenza deve avere una portata generale e rende irrazionale la previsione di limiti diversi per danni non localizzati.

EMILIA VERMIGLIO