

CONFERENZE E CONVEGNI

IL TRASPORTO MARITTIMO PASSEGGERI
E IL CONTRATTO DI CROCIERA:
LE NOVITÀ LEGISLATIVE

GENOVA 11 GIUGNO 2012

Estratto della Rivista

IL DIRITTO MARITTIMO

Fasc. III – 2012

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL PASSEGGERO QUALE PARTE DEBOLE DEL CONTRATTO DI TRASPORTO

ANDREA LA MATTINA*

SOMMARIO. 1. Un primo interrogativo: il passeggero può essere considerato “parte debole” del contratto di trasporto? Risposta positiva alla luce (dell’evoluzione) del diritto materiale uniforme e della normativa europea sostanziale e di diritto internazionale privato. – 2. Un secondo interrogativo: le norme a tutela del passeggero proteggono adeguatamente tale “parte debole”? Risposta (parzialmente) positiva con riferimento al diritto materiale uniforme. Prevalenza sulla (e coordinamento con la) normativa di conflitto (interna ed europea). – 3. (Segue). Risposta negativa con riferimento alla normativa europea di diritto internazionale privato di cui all’art. 5.2 del Regolamento c.d. “Roma I”. Spunti per una risposta positiva alla luce dell’art. 5.3 di tale Regolamento. – 4. Conclusioni – Traccia per un approccio interpretativo.

1. *Un primo interrogativo: il passeggero può essere considerato “parte debole” del contratto di trasporto? Risposta positiva alla luce (dell’evoluzione) del diritto materiale uniforme e della normativa europea sostanziale e di diritto internazionale privato*

Il titolo del presente intervento si presta a essere immediatamente rovesciato in un (provocatorio) interrogativo: il passeggero è veramente considerato dalla normativa internazionale ed europea quale “parte debole” del contratto di trasporto?

La domanda è meno retorica di quello che potrebbe apparire.

In primo luogo, certamente diversi strumenti di diritto materiale uniforme prevedono sistemi di responsabilità del vettore che “dichiaratamente” si propongono di tutelare il passeggero, ma – in realtà – non sempre tali convenzioni internazionali hanno concretamente considerato il passeggero quale “parte debole” del contratto di trasporto. Così, ad esempio, la Convenzione di Atene del 1974 in tema di trasporto marittimo di persone nel suo testo originario prevedeva la responsabilità del vettore soltanto nel caso in cui il passeggero avesse provato che il danno occorsogli era derivato da un sinistro dovuto a colpa od omissione dello stesso vettore: tale allocazione dell’onere probatorio non appare certamente ispirata a finalità protettive di una (asserita) parte debole¹. Analogamente, il modesto limite della responsabilità risarcitoria del vettore aereo previsto dall’art. 22 della Convenzione di Varsavia anche in relazione a eventi quali le lesioni personali e la morte è anch’esso difficilmente inquadrabile in una prospettiva di reale tutela di un contraente debole. È ben vero che tali conven-

* Avvocato. Professore a contratto di Diritto della Navigazione nell’Università di Genova.

¹ Si noti peraltro che nelle ipotesi di danni conseguenti a naufragio, abbordaggio, incagliamento, esplosione, incendio e difetto della nave la responsabilità del vettore è presunta ai sensi dell’art. 3.3 della Convenzione di Atene.

zioni sono state poi sostituite (o modificate) da altri testi maggiormente protettivi degli interessi del passeggero, ma, cionostante, il loro richiamo dimostra che l'inquadramento del passeggero come "parte debole" del contratto di trasporto non è sempre stato "scontato", ma è frutto di un'evoluzione normativa per molti versi tuttora in corso, non solo a livello internazionale, ma anche a livello europeo².

In secondo luogo, occorre sottolineare che, prima dell'entrata in vigore del Regolamento CE n. 593/2008 c.d. "Roma I", la normativa europea sui conflitti di legge in materia contrattuale di cui alla Convenzione di Roma del 1980, mentre disciplinava il contratto di trasporto di merci con una disposizione, l'art. 4.4, volta a chiarire – in deroga alla regola generale di cui all'art. 4.2 – con quale Stato tale contratto presentasse il "collegamento più stretto" al fine di determinare la legge applicabile in mancanza di scelta, non prevedeva una specifica disciplina relativa al trasporto di passeggeri, con la conseguenza che il relativo contratto era assoggettato alle regole generali di cui agli artt. 3 e 4 della stessa Convenzione di Roma³. Il contratto internazionale di trasporto di passeggeri, pertanto, poteva essere assoggettato – senza limiti di sorta, a parte l'applicazione delle (eventuali) disposizioni imperative di cui all'art. 7 – a qualsivoglia legge fosse stata indicata nel contratto. Tale circostanza determinava una situazione potenzialmente lesiva degli interessi del passeggero, atteso che il contratto di trasporto è generalmente predisposto in maniera unilaterale dal vettore, con indicazione di legge applicabile con ogni probabilità a quest'ultimo favorevole⁴. Allo stesso modo, la presunzione di cui all'art. 4.2 della Convenzione di Roma – operante in mancanza di scelta della legge – conduceva invariabilmente alla applicazione della legge dello Stato della sede del vettore.

Alla luce della Convenzione di Roma ben difficilmente il passeggero potrà pertanto essere inquadrato come "parte debole" del contratto di trasporto, il che – peraltro – ha suscitato aspre critiche da parte della dottrina⁵ e ha condotto i redatto-

² V. *infra*, il testo corrispondente alle note 36 e ss.

³ Sulla disciplina del trasporto nella Convenzione di Roma del 1980 cfr., *ex multis*, ROMANELLI, *I trasporti aerei ed i trasporti terrestri in relazione alla Convenzione del 1980 sulla legge applicabile*, in AA.VV., *Verso una disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti*, Padova 1983, pag. 235 ss.; BERLINGIERI, *La Convenzione di Roma sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali e il trasporto marittimo*, *ibidem*, pag. 249 ss.; CARBONE, *La disciplina giuridica del traffico marittimo internazionale*, Bologna 1982, pag. 221 ss.; SADIKOV, *Conflicts of laws in International Transport Law*, in *Recueil des Cours*, 1985, I, pag. 233 ss.; GIARDINA, *Le norme di diritto internazionale privato di un nuovo codice della navigazione*, in questa *Rivista*, 1987, pag. 44 ss.; TONOLO, *Il contratto di trasporto nella Convenzione di Roma del 19 giugno 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, in *Dir. trasp.*, 1994, pag. 825; MOSCONI e CAMPIGLIO, *Diritto internazionale privato*, I, 3^a ed., Torino, 2007, pag. 394.

⁴ Sul punto v. CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in BOSCHIERO (cur.), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, Torino, 2009, pag. 364, nonché TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel Regolamento Roma I*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2009, pag. 318, la quale richiama in proposito le considerazioni svolte da BOGGIANO, *International Standard Contracts*, in *Recueil des Cours*, t. 1981-I, pag. 59.

⁵ V., ad esempio, BALLARINO, *Diritto internazionale privato*, 2^a ed., Padova, 1996, pag. 664; TONOLO, *Il contratto di trasporto nella convenzione di Roma del 19 giugno 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, cit., pag. 870 ss.

ri del Regolamento Roma I (che ha sostituito all'interno dell'Unione europea la predetta Convenzione⁶) a prevedere una specifica disciplina in materia volta – almeno nelle intenzioni del legislatore – a “*garantire un adeguato livello di tutela dei passeggeri*”⁷. A quest'ultimo riguardo, si noti peraltro che: (a) la norma di conflitto *ad hoc* relativa ai contratti di trasporto di passeggeri è stata frutto di una tormentata elaborazione nell'ambito dei lavori preparatori del Regolamento Roma I, in quanto nella proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali del 15 dicembre 2005⁸ era soltanto previsto che, in assenza di scelta di legge, il contratto di trasporto (sia di merci, sia di passeggeri) sarebbe stato soggetto alla legge del paese di residenza abituale del trasportatore (v. art. 4, lett. c, di tale proposta): la proposta non conteneva in altri termini alcuna previsione “protettiva” degli interessi dei passeggeri, atteso che la norma menzionata confermava il criterio generale della legge del paese di residenza abituale del soggetto che effettua la “prestazione caratteristica”⁹; (b) come meglio vedremo nel prosieguo¹⁰, al di là delle dichiarazioni di principio, la tutela del passeggero di cui all'art. 5.2 del Regolamento Roma I è certamente meno incisiva ed efficace di quella predisposta da altre disposizioni di tale Regolamento con riferimento alla protezione di diverse categorie di “parti deboli”, quali i consumatori, i lavoratori e i contraenti di polizze assicurative diverse da quelle c.d. “grandi rischi”¹¹.

Insomma, pretendere di considerare il passeggero quale “parte debole” del contratto di trasporto ha corrisposto per lungo tempo a una “forzatura” del dato

⁶ Sulla “comunitarizzazione” della Convenzione di Roma mediante il Regolamento c.d. Roma I e sul c.d. Libro verde «sulla trasformazione in strumento comunitario della convenzione di Roma del 1980 applicabile alle obbligazioni contrattuali e sul rinnovamento della medesima», di cui al documento COM (2002) 654 defv. (reperibile sul sito Internet <http://eur-lex.europa.eu>), cfr., *ex multis*, BOSCHERO, *Verso il rinnovamento e la trasformazione della convenzione di Roma: problemi generali*, in PICONE (cur.), *Diritto internazionale privato e diritto comunitario*, Padova, 2004, pag. 319 ss.; BONOMI, *Conversion of the Rome Convention on Contracts into an EC Instrument: Some Remarks on the Green Paper of the EC Commission*, in *Yearbook Private Int. Law*, 2004, pag. 55 ss.; MAX PLANCK INSTITUTE FOR FOREIGN AND PRIVATE INTERNATIONAL LAW, *Comments on the European Commission's Green Paper on the Conversion of the Rome Convention of 1980 on the Law applicable to contractual Obligations into a Community Instrument and its Modernization*, in *RabelsZ*, 2004, pag. 1 ss.; NEEUSEN, PERTEGAS, STRAETNANS (cur.), *Enforcement of International Contracts in the European Union. Convergence and Divergence between Brussels I and Rome I*, Antwerp-Oxford-New York, 2004, *passim*; FRANZINA (cur.), *La legge applicabile ai contratti nella proposta di regolamento «Roma I»*, Padova, 2006, *passim*. In generale, sul fenomeno della c.d. «comunitarizzazione» del diritto internazionale privato cfr. per tutti POCAR, *La comunitarizzazione del diritto internazionale privato: una «European Conflict of Laws Revolution»?*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2000, pag. 873 ss.

⁷ Così il considerando 32 del Regolamento Roma I.

⁸ COM(2005) 650 def.

⁹ Così TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel Regolamento Roma I*, cit., pag. 310-311.

¹⁰ V. *infra*, § 3.

¹¹ Per queste considerazioni cfr. sin d'ora UBERTAZZI, *Il regolamento Roma I sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, Milano, 2008, pag. 82.

giuridico positivo, ossia a una manifestazione – per usare una felice espressione di Santi Romano – di quella “*mitologia giuridica*” per mezzo della quale “*si tenta di abbattere gli ordinamenti vigenti sostituendoli con dei nuovi*”, maggiormente aderenti alle necessità dei consociati¹². Oggi non si può però negare che – quantomeno negli intenti della normativa internazionale ed europea rilevante – il passeggero abbia certamente assunto tale posizione anche nella “*realtà giuridica*” e si trovi ad essere tutelato da specifiche disposizioni orientate a favorirlo rispetto ai contrapposti interessi del vettore. A questo punto si tratta, però, di verificare se le norme poste a tutela del passeggero siano o meno idonee a proteggere adeguatamente tale soggetto.

2. *Un secondo interrogativo: le norme a tutela del passeggero proteggono adeguatamente tale “parte debole”? Risposta (parzialmente) positiva con riferimento al diritto materiale uniforme e al diritto sostanziale europeo. Prevalenza sulla (e coordinamento con la) normativa di conflitto (interna ed europea)*

Per rispondere a questo secondo interrogativo occorre considerare in primo luogo la normativa di diritto materiale uniforme in materia di trasporto di passeggeri e successivamente la disciplina di conflitto rilevante in materia. Tale ordine espositivo discende dalla circostanza che non solo l'applicazione della normativa materiale uniforme non è pregiudicata dall'esistenza delle norme di conflitto, ma che inoltre, in generale, le convenzioni internazionali in tema di trasporto sostanzialmente “prevalgono” sui sistemi di diritto internazionale privato (siano essi di derivazione internazionale o interna). Come vedremo, peraltro, tale “prevalenza” non esclude che tali diversi strumenti normativi tendano comunque a “coordinarsi” e, quindi, in definitiva, ad integrarsi.

In proposito occorre premettere che i rapporti tra le norme delle convenzioni di diritto uniforme dei trasporti e le norme interne di diritto internazionale privato sono stati oggetto di approfondite riflessioni da parte della giurisprudenza¹³ e della dottrina¹⁴: nell'ambito di tale vasto dibattito è possibile individuare due principali indirizzi interpretativi.

¹² Così ROMANO, *Frammenti di un dizionario giuridico*, Milano, 1953, pag. 129.

¹³ Cfr., senza alcuna pretesa di completezza, Cass. 16 luglio 1954, n. 2539, *D'Amico c. Whittingam*, in *Giust. civ.*, 1955, I, 601; Cass. 22 giugno 1954, n. 2153, in *Riv. dir. nav.*, 1954, II, 141; App. Genova, 30 giugno 1953, in questa *Rivista*, 1953, 432; App. Venezia 9 dicembre 1953, in questa *Rivista*, 1954, 619; Cass., 22 giugno 1961, n. 1505, *American Export Lines c. FIAT*, in *Giust. civ.*, 1961, I, 1109; Cass. 9 maggio 1983, n. 3146, *Ditta Xaver Hecht c. Soc. ceramica Matildica*, in *Giur. it.*, 1984, I, 1, 116; Pret. Roma 25 settembre 1997, *Suppa c. Soc. Air China International e altri*, in *Riv. giur. circolaz. e trasp.*, 1998, p. 538; Trib. Pavia, 29 dicembre 1999, *Fall. Soc. Tessile 21 c. Soc. Ixela*, in *Corriere giur.*, 2000, 932, con nota di FERRARI; Trib. Vigevano 12 luglio 2000, *Soc. Rheinland Versicherungen c. Soc. Atlarex e altri*, in *Giur. it.*, 2001, 280, con nota di FERRARI.

¹⁴ Cfr., senza alcuna pretesa di completezza, ALVAREZ RUBIO, *Derecho Marítimo y Derecho Internacional Privado*, Donostia – San Sebastian, 2000, *passim*; ANNIBALE, *Il diritto uniforme: problematiche e limitazioni (dalla giurisprudenza all'art. 2 della legge di riforma del sistema italiano di diritto internazionale privato)*, in *Arch. civ.*, 1996, pag. 157 ss.; BARIATTI, *L'interpretazione delle con-*

Secondo un primo indirizzo, le norme delle convenzioni internazionali di diritto uniforme dei trasporti sono applicabili solamente a quei rapporti che – oltre a rientrare nel proprio ambito di applicazione ai sensi delle relative norme strumentali – sono sottoposti, in virtù del rinvio operato dalle norme di diritto internazionale privato, ad un ordinamento che ha recepito la normativa di diritto uniforme¹⁵. In altri termini, l'applicazione delle convenzioni di diritto uniforme sarebbe subordinata al «filtro» delle norme di diritto internazionale privato. Tale ricostruzione condurrebbe, in diversi casi, ad un restringimento dell'area di applicazione del diritto uniforme in vigore nel paese del giudice adito in favore di norme interne di ordinamenti richiamati dalle norme di diritto internazionale privato dell'ordinamento di tale giudice¹⁶.

In base a un diverso indirizzo – “di gran lunga dominante”¹⁷ – le convenzioni di diritto uniforme dei trasporti prevarrebbero (attraverso le proprie disposizioni strumentali) sulle norme di diritto internazionale privato¹⁸: “ogni sistema di diritto uniforme, in quanto tale, rende inapplicabili le norme di diritto internazionale priva-

venzioni internazionali di diritto uniforme, Padova, 1986, pag. 20 ss.; BAUER, *Les traités et les règles de droit international privé matériel*, in *Revue crit. de droit int. privé*, 1966, pag. 538; CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, 2ª ed. in collaborazione con LA MATTINA, Milano, 2010, pag. 7 ss.; GIARDINA, *Le convenzioni internazionali di diritto uniforme nell'ordinamento interno*, in *Riv. dir. int.*, 1973, pag. 701 ss.; IVALDI, *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, Milano, 1990, *passim*; MALINTOPPI, *Diritto uniforme e diritto internazionale privato in materia di trasporto*, Milano, 1955, *passim*; ID., *Sul rapporto fra l'art. 10 cod. nav. e l'art. 10 della Convenzione di Bruxelles relativa alla polizza di carico*, in *Riv. dir. int.*, 1958, pag. 456 ss.; ID., *Natura delle norme di applicazione di diritto uniforme e loro rapporti con le norme di diritto internazionale privato*, in questa *Rivista*, 1961, pag. 601 ss.; ID., *Les rapports entre droit uniforme et droit international privé*, in *Recueil des Cours*, 1965, III, pag. 25 ss.; MENGOZZI, *Diritto uniforme e diritto internazionale privato*, in questa *Rivista*, 1987, pag. 478 ss.; RUSSO, *Ancora sulla perdurante efficacia nell'ordinamento italiano della convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico*, in *Riv. dir. nav.*, 1963, I, p. 252; SCERNI, *Il diritto internazionale marittimo ed aeronautico*, in *Trattato di diritto internazionale*, a cura di FEDOZZI, ROMANO, Padova, 1936, pag. 17-18; SWEIGERT, DROBNIG, *Einheitliches Kaufgesetz und internationale Privatrecht*, in *Rabel Zeitschrift*, 1965, pag. 146 ss.; VITTA, *International Conventions and National Conflict Systems*, in *Recueil des Cours*, 1969, I, pag. 198 ss.

¹⁵ Cfr., in dottrina, SCERNI, *Il diritto internazionale marittimo ed aeronautico*, op. loc. cit.; RUSSO, *Ancora sulla perdurante efficacia nell'ordinamento italiano della convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico*, op. loc. cit.; in giurisprudenza, Cass. 16 luglio 1954, n. 2539, cit.; Cass. 22 giugno 1954, n. 2153, cit.; App. Genova 30 giugno 1953, cit.; App. Venezia 9 dicembre 1953, cit. (che hanno affermato la prevalenza dell'art. 10 cod. nav. sull'art. 10 della Conv. di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico).

¹⁶ Così CARBONE, *Legge della bandiera e ordinamento italiano*, Milano, 1970, pag. 83.

¹⁷ Lo ammette, pur criticandolo, MENGOZZI, *Diritto uniforme e diritto internazionale privato*, cit., pag. 479.

¹⁸ Cfr. CARBONE, *Legge della bandiera* cit., pag. 84 ss.; ID., *La disciplina giuridica del traffico marittimo internazionale*, Bologna, pag. 46-50; ID., *Contratto di trasporto* cit., pag. 4-12; ID., *Il diritto uniforme in tema di trasporti ed il suo ambito di applicazione nell'ordinamento italiano: casi e materiali*, in questa *Rivista*, 1978, pag. 367 ss.; IVALDI, *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, Milano, 1990, pag. 1-45; MALINTOPPI, *Diritto uniforme e diritto internazionale privato in tema di trasporto*, cit., pag. 63 ss.; ID., *Sul rapporto fra l'art. 10 cod. nav. e l'art. 10 della Convenzione di Bruxelles relativa alla polizza di carico*, cit., 456 ss.; ID., *Natura delle norme di applicazione di diritto uniforme*, cit., pag. 601 ss.; ID., *Les rapports entre droit uniforme et droit international privé*, cit., pag. 25 ss.

to¹⁹. In particolare, le convenzioni di diritto uniforme dei trasporti troverebbero applicazione, in ragione del loro carattere di specialità, indipendentemente dal rinvio all'ordinamento in cui sono state immesse da parte delle norme interne di diritto internazionale privato. Tale specialità trae origine, secondo una parte della dottrina, non soltanto dalla *ratio* propria del diritto uniforme, tendente a realizzare la prevedibilità del diritto, attraverso una regolamentazione omogenea e (almeno tendenzialmente) completa dei rapporti aventi carattere di internazionalità²⁰, ovvero dalla necessità di adempiere agli obblighi internazionalmente assunti dallo Stato che ha introdotto nel proprio ordinamento la norma di diritto uniforme²¹, ma soprattutto dalla presenza all'interno di tali convenzioni di norme strumentali che delimitano autonomamente il proprio campo di applicazione²².

Queste ultime conclusioni trovano oggi conferma – quanto meno relativamente ai rapporti tra diritto materiale uniforme in tema di trasporto e diritto internazionale privato italiano – nell'art. 117, comma 1, della Costituzione, come modificato dall'art. 3 della legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3 e recentemente applicato in due importanti sentenze della Corte Costituzionale²³. Come noto, infatti, la nor-

¹⁹ Così Cass. 22 giugno 1961, n. 1505, cit. Per ulteriori recenti affermazioni dei sopra richiamati principi cfr. – oltre ai casi citati da CARBONE, *Il diritto uniforme in tema di trasporti*, loc. cit.; ID. (cur.), *La giurisprudenza italiana in tema di trasporti*, Milano, 1988, pag. 328 ss. Cfr. Trib. Vigevano 12 luglio 2000, cit. (ove si afferma che «il ricorso alle norme di diritto materiale uniforme deve sempre prevalere su quello avente ad oggetto le norme di diritto internazionale privato (indipendentemente dalla loro fonte), essendo le prime per «*definitionem*» speciali rispetto alle seconde, giacché risolvono il problema sostanziale «direttamente» ossia evitando il doppio passaggio, consistente nell'individuazione del diritto applicabile prima e quindi nell'applicazione dello stesso, che sempre si rende necessario quando si fa ricorso alla giustizia di diritto internazionale privato»); Trib. Pavia 29 dicembre 1999, cit. (ove si afferma che «Al ricorso alla giustizia di diritto internazionale privato deve preferirsi quello alle norme di diritto materiale uniforme (create da convenzioni internazionali) che in ragione della loro specialità prevalgono sulle norme di conflitto»; Pret. Roma 25 settembre 1997, cit. (ove viene affermato che «In materia di trasporto aereo internazionale, l'applicabilità al contratto delle norme previste dalle convenzioni di diritto uniforme prescinde dall'esistenza o dalla operatività di una norma di diritto internazionale privato la quale rinvii ad esse»); Cass. 9 maggio 1983, n. 3146, cit. Contrariamente a quanto risulta dalla massima (nonché dalla laconicità sul punto della motivazione), non si pone in senso contrario Cass. 4 maggio 1995, n. 4852, *Alitalia c. American Airlines*, in *Giust. civ. mass.*, 1995, 933.

²⁰ Cfr. IVALDI, *Diritto uniforme*, cit., pag. 14, nota 22 e dottrina ivi richiamata.

²¹ In questo senso CARBONE, *Legge della bandiera*, cit., pag. 86.

²² La dottrina ha chiarito che la normativa di diritto uniforme dei trasporti «è 'speciale' non tanto in virtù della sua *ratio* ma soprattutto in considerazione del fatto che la sua sfera di operatività è determinata in modo autonomo e cogente ed 'esclude, correlativamente e contemporaneamente, l'applicazione delle norme materiali interne ed il funzionamento delle norme di diritto internazionale privato'» (così IVALDI, *Diritto uniforme dei trasporti*, cit., pag. 18, che riprende un'efficace espressione di MALINTOPPI, *Diritto uniforme*, cit., pag. 75). Nello stesso senso F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e la loro attuazione nel diritto interno*, in questa *Rivista*, 1999, pag. 60-61.

²³ Si tratta di C. Cost. 24 ottobre 2007, n. 348, in *Giur. Cost.* 2007, 5; C. Cost. 24 ottobre 2007, n. 349, *ibidem*. Per un primo commento di tali sentenze v., *ex multis*, CAPPUCIO, *La Corte costituzionale interviene sui rapporti tra convenzione europea dei diritti dell'uomo e Costituzione*, in *Foro it.*, 2008, I, c. pag. 47 ss.; CANNIZZARO, *Sentenze della Corte europea dei diritti dell'uomo e ordinamento italiano in due recenti decisioni della Corte costituzionale*, in *Riv. dir. int.*, 2008, pag. 138

ma richiamata prevede il vincolo del rispetto degli obblighi internazionali (e dell'ordinamento dell'Unione europea) con riguardo all'esercizio della potestà legislativa, non soltanto "regionale", ma anche "statale"²⁴; per effetto di tale disposizione, la Corte Costituzionale ha affermato che le convenzioni internazionali – una volta rese esecutive nell'ordinamento italiano in base ai normali procedimenti di adattamento²⁵ – assumono il rango di «norme interposte»²⁶, di norme cioè di cui la Costituzione prescrive il rispetto (*rectius*, l'inderogabilità) da parte del legislatore nazionale²⁷, ma che sono a loro volta sottoposte ad una verifica di compatibilità con la stessa Costituzione²⁸.

La prevalenza del diritto materiale uniforme dei trasporti non è messa in discussione neppure dal sistema europeo di diritto internazionale privato di cui al Re-

ss.; GAJA, *Il limite costituzionale del rispetto degli «obblighi internazionali»: un parametro definito solo parzialmente*, *ibidem*, pag. 136 ss.; GHERA, *Una svolta storica nei rapporti del diritto interno con il diritto internazionale pattizio (ma non in quelli con il diritto comunitario)*, in *Foro it.*, 2008, I, c. 50 ss.; IVALDI, *La posizione della CEDU e della giurisprudenza di Strasburgo nel sistema interno di tutela dei diritti*, in CARBONE, QUEIROLO (cur.), *Diritto di famiglia e Unione Europea*, Torino, 2008, pag. 92 ss.; LUZZATTO, *Il diritto europeo e la Costituzione dopo la riforma dell'art. 117*, in *Dir. Unione Eur.*, 2008, pag. 1 ss.; PADELLETTI, *Indennità di esproprio e obblighi internazionali dopo le sentenze della Corte costituzionale*, in *Riv. dir. int.*, 2008, pag. 143 ss.; PERSANO, *Il contrasto fra Convenzione europea per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali e la legge interna ad essa precedente alla luce della sentenza della Corte costituzionale n. 39/2008*, in *Riv. dir. fall.*, 2009, pag. 145 ss.; SACCUCCI, *Illegittimità costituzionale di leggi incompatibili con la Convenzione europea e possibili ripercussioni sull'esigenza del previo esaurimento dei ricorsi interni*, in *Riv. dir. int.*, pag. 150 ss.

²⁴ Sul punto cfr. per tutti CANNIZZARO, *La riforma «federalista» della Costituzione e gli obblighi internazionali*, in *Riv. dir. int.*, 2001, pag. 931 ss.; CARETTI (cur.), *Osservatorio delle fonti 2002*, Torino, 2003, pag. 2.

²⁵ Sulla circostanza che l'art. 117, comma 1, Cost. non rappresenti una norma di adattamento al diritto pattizio e, pertanto, non deroghi ai normali strumenti di adattamento presenti nel nostro ordinamento, cfr. per tutti IVALDI, *L'adattamento al diritto internazionale*, in CARBONE, LUZZATTO e SANTA MARIA (cur.), *Istituzioni di diritto internazionale*, cit., pag. 137 e 156, cui *adde*, da ultimo, quanto affermato dalla stessa A. in altra sede (*La posizione della CEDU e della giurisprudenza di Strasburgo nel sistema interno di tutela dei diritti*, cit., pag. 104), secondo cui «tale disposizione si presta ad essere considerata alla stregua di una norma sulla produzione giuridica "interna", volta a fissare un limite alla potestà legislativa spettante a Stato e Regioni». Nel senso che i trattati internazionali costituiscono un vincolo per il legislatore italiano, ai sensi dell'art. 117, comma 1, Cost., soltanto qualora essi siano stati assunti nel puntuale rispetto delle procedure costituzionali previste nel nostro ordinamento cfr. A. CASSESE, *Diritto internazionale. I lineamenti*, Bologna, 2003, pag. 278; STROZZI, *Intervento*, in ZICCARDI CAPALDO (cur.), *Attuazione dei trattati internazionali e costituzione italiana. Una riforma prioritaria nell'era della Comunità globale*, Napoli, 2003, pag. 107; (implicitamente) TREVES, *Diritto internazionale. Problemi fondamentali*, Milano, 2005, pag. 693 ss.

²⁶ In questo senso, anteriormente alle predette pronunce della Corte Costituzionale, si era espresso FERRARI, *Il primo comma dell'art. 117 della Costituzione e la tutela internazionale dei diritti*, in *Diritto pubblico comparato ed europeo*, 2002, pag. 1852, che aveva attribuito in virtù dell'art. 117, comma 1, Cost., «rango superlegislativo», ma comunque «infracostituzionale» alle norme pattizie. In generale sulle c.d. «norme interposte» cfr. per tutti, da ultimo, PIGNATELLI, *Le norme interposte*, in *L'accesso alla giustizia costituzionale: caratteri, limiti, prospettive di un modello*, in ROMBOLI (cur.), Napoli, 2006, pag. 297 ss.

²⁷ In questo senso cfr. per tutti IVALDI, *La posizione della CEDU e della giurisprudenza di Strasburgo nel sistema interno di tutela dei diritti*, cit., pag. 102; EAD., *La garanzia costituzionale delle convenzioni di diritto marittimo*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, numero speciale di questa *Rivista*, 2010, pag. 555 ss.

²⁸ Così C. Cost. 24 ottobre 2007, n. 349, cit.

golamento Roma I²⁹. Infatti, quantomeno per le convenzioni internazionali di cui uno o più degli Stati membri erano contraenti al momento dell'adozione del predetto Regolamento, è possibile fare riferimento alla "clausola di salvaguardia" di cui all'art. 25 del Regolamento Roma I, in base alla quale il Regolamento stesso non osta all'applicazione di quelle convenzioni "che disciplinano i conflitti di leggi inerenti a obbligazioni contrattuali"³⁰. In considerazione del fatto che le convenzioni in materia di trasporto contengono norme strumentali volte a delimitare autonomamente il proprio campo di applicazione, non mi pare vi siano dubbi circa il fatto che esse "disciplinano i conflitti di leggi" e che, pertanto, tali convenzioni non possano essere pregiudicate dalle corrispondenti norme del Regolamento Roma I³¹.

La "prevalenza" del diritto uniforme sul diritto internazionale privato non esclude peraltro la necessità di un "coordinamento" tra le rispettive discipline (*recitius*, tra il diritto uniforme e le norme sostanziali dell'ordinamento richiamato tramite le tecniche di diritto internazionale privato)³², e ciò in quanto – come è stato correttamente osservato – «il diritto materiale uniforme non riesc[e] a rendersi del tutto indipendente dai diritti nazionali e dal diritto internazionale privato, che viene spesso utilizzato nelle convenzioni di diritto materiale uniforme per integrarne eventuali lacune o per disciplinarne degli aspetti sui quali non è stato possibile raggiungere l'accordo degli Stati interessati»³³. In altri termini, laddove il diritto materiale uniforme disciplini *ex proprio vigore* (e senza lacune di sorta) un dato fenomeno, pare evidente che le norme di diritto internazionale privato non vengano ad operare; laddove, invece, un fenomeno inerente il diritto internazionale dei trasporti non sia *ex se* disciplinato da una norma di diritto materiale uniforme (ovvero sia disciplina-

²⁹ Alle medesime conclusioni giungono, sia pure seguendo differenti percorsi argomentativi, BIAGIONI, *Sub art. 5*, in SALERNO e FRANZINA (cur.), *Commentario al Regolamento CE n. 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (« Roma I »)*, in NLCC, 2009, pag. 720; CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, cit., pag. 366 ss.; FRANZINA, *Sub artt. 25 e 26*, in SALERNO e FRANZINA (cur.), *Commentario*, cit., pag. 936 ss.; TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel Regolamento Roma I*, cit., pag. 311 ss.

³⁰ Su tale norma v. BONFANTI, *Le relazioni intercorrenti tra il Regolamento Roma I e le convenzioni internazionali (in vigore e non)*, in BOSCHIERO (cur.), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, Torino, 2009, p. 383 ss. e ivi ulteriori richiami in argomento.

³¹ In senso analogo v. per tutti BIAGIONI, *Sub art. 5*, cit., pag. 720-721 ove, correttamente, sottolinea che le norme strumentali delle convenzioni di diritto materiale uniforme sono considerate disposizioni sui conflitti di legge da parte di autorevole dottrina, tra cui, in particolare, BENTIVOGLIO, *Conflict Problems in Air Law*, in *Recueil des Cours*, 1966, vol. 116, pag. 131 ss.; COLLINS, *Admiralty – International Uniformity and the Carriage of Goods by Sea*, in *Tulane Law Review*, 1985, p. 169 ss., spec. pag. 171; VAN HECKE, *Principes et méthodes de solution de conflits de lois*, in *Recueil des Cours*, 1969, vol. 126, pag. 468 ss.

³² In argomento cfr. per tutti CARBONE, *Riforma del sistema di diritto internazionale privato: legge 31 maggio 1995, n. 218 – Commentario, sub articolo 2 (Convenzioni internazionali)*, in AA. VV., *Commentario al nuovo diritto internazionale privato*, Padova, 1996, pag. 11. Negli stessi termini, da ultimo, CARBONE e IVALDI, *Legge 31 maggio 1995, n. 218 – Sub art. 2 – Convenzioni internazionali*, in PREITE e GAZZANTI PUGLIESE DI COTRONE (cur.), *Atti notarili – Diritto Comunitario e Internazionale, I, Diritto internazionale privato*, Torino, 2011, pag. 462-463.

³³ Così BARIATTI, *L'interpretazione delle convenzioni internazionali*, cit., pag. 34.

to dal diritto uniforme, ma siano presenti lacune all'interno di tale tessuto normativo), i meccanismi di diritto internazionale privato potranno venire in rilievo in funzione "integratrice" della regolamentazione giuridica della fattispecie³⁴.

Quanto da ultimo indicato assume un decisivo rilievo proprio nell'ambito in esame, dove – venendo al quesito posto in apertura del presente paragrafo – è possibile affermare che il diritto materiale uniforme appronta meccanismi di tutela del passeggero che sono solo parzialmente adeguati a proteggere efficacemente tale "parte debole", e ciò in quanto sono numerose le lacune lasciate aperte dalla predetta normativa.

Non è certo questa la sede per compiere un'analisi esaustiva del diritto materiale uniforme in tema di trasporto dei passeggeri³⁵, ma, per quanto qui rileva, è possibile sottolineare che la normativa riguardante il trasporto marittimo³⁶ – rappresentata a livello europeo dal Protocollo del 2002 alla Convenzione di Atene del 1974³⁷ – pur essendo assai severa nei confronti del vettore, presenta peraltro alcune lacune, riguardanti, ad esempio, la regolamentazione del danno da ritardo nonché le ipotesi di soppressione della partenza e di mutamento di itinerario³⁸ e, pertanto, non può essere considerata del tutto adeguata a tutelare gli interessi del passeggero.

Con riferimento al trasporto aereo, la disciplina di cui alla Convenzione di Montreal del 1999 se, da un lato, prevede anch'essa un regime di responsabilità assai rigido (basato su un criterio misto di responsabilità oggettiva e colpa presunta, senza limiti di responsabilità per quanto concerne i danni sofferti dalla persona del

³⁴ Per tali conclusioni sia consentito rinviare a LA MATTINA, *Le prime applicazioni delle Regole di Amburgo tra autonomia privata, diritto internazionale privato e diritto uniforme dei trasporti*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2004, pag. 597 ss., spec. pag. 604.

³⁵ In argomento si rinvia per tutti a CASANOVA e BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti – La disciplina contrattuale*, 2ª ed., Milano, 2012, cap. III, ove ampi riferimenti alla dottrina anche straniera.

³⁶ In argomento cfr. per tutti POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2008; COMENALE PINTO, *Il trasporto marittimo di passeggeri: disciplina attuale e prospettive*, in *Dir. turismo*, 2006, pag. 118 ss.

³⁷ Il Protocollo del 2002 ad oggi non è ancora in vigore sul piano internazionale, ma è stato recepito nell'ambito del diritto dell'Unione europea, dapprima con il Regolamento CE n. 392/2009 (che ne ha recepito la maggior parte delle norme) e, da ultimo, con le Decisioni del Consiglio del 12 dicembre 2011 nn. 2012/22/UE e 2012/23/UE (che contengono una disciplina volta a coordinare il predetto Protocollo con le disposizioni europee in tema di competenza giurisdizionale e di riconoscimento ed esecuzione delle decisioni). Sul Protocollo del 2002 e sulle problematiche concernenti la sua implementazione all'interno del diritto dell'Unione europea cfr. per tutti PERSANO, *Problematiche concernenti l'incorporazione della convenzione di Atene del 2002 in materia di responsabilità dei vettori marittimi di persone nel diritto comunitario*, in *Dir. comm. int.*, 2007, pag. 206 ss. Sul Regolamento CE n. 392/2009 – oltre al commento di cui alla relazione del Prof. Lopez de Gonzalo – cfr. per tutti BERLINGIERI, *The Athens Convention on the Carriage of Passengers and their luggage by sea and the European Parliament Regulation (EC) n. 392/2009*, in questa *Rivista*, 2011, pag. 1125 ss. Con riferimento alle Decisioni del Consiglio del 12 dicembre 2011, n.ri 2012/22/UE e 2012/23/UE v., da ultimo, la nota relativa alla *Adesione dell'UE al protocollo della convenzione di Atene relativa al trasporto via mare*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2012, pag. 295-296.

³⁸ Su tale tema v. per tutti ROSAFIO, *La disciplina degli impedimenti anteriori alla partenza nel trasporto marittimo di persone*, in *Giust. civ.*, 2005, II, pag. 465 ss.

passaggero)³⁹, dall'altro lato, non esaurisce tutti gli aspetti rilevanti della disciplina, non regolando, ad esempio, la responsabilità per danni da ritardo⁴⁰ e il fenomeno dell'*overbooking*⁴¹.

Analoghe considerazioni circa l'incompletezza della disciplina possono essere svolte anche con riferimento all'appendice "A" (CIV) alla Convenzione COTIF in tema di trasporto ferroviario (conclusa a Berna nel 1980 e integralmente rivista con il Protocollo di Vilnius del 1999).

Quanto, poi, al trasporto di persone su strada, pare sufficiente evidenziare che la normativa in materia, rappresentata dalla Convenzione di Ginevra del 1973 "*on the contract for the international carriage of passengers and luggage by road*" (CVR), è sostanzialmente priva di rilievo, in quanto in vigore solo tra gli Stati dell'ex Jugoslavia, la Repubblica Ceca, l'Estonia, la Lettonia e l'Ucraina⁴².

In ambito europeo, la (invero parziale) uniformità della disciplina del trasporto passeggeri è peraltro assicurata anche da diversi atti normativi di diritto derivato, i quali coprono una parte delle lacune lasciate aperte dalle convenzioni internazionali sopra menzionate.

È così che quanto al trasporto marittimo di persone – oltre al Regolamento CE n. 392/2009 con il quale l'Unione europea ha recepito il Protocollo di Atene del 2002⁴³ – occorre segnalare il Regolamento UE n. 1177/2010 relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per le vie navigabili interne, entrato in vigore il 6 gennaio 2011. Tale Regolamento – che è stato analizzato nella relazione del Prof. Zunarelli, alla quale rinvio – sostanzialmente stabilisce una disciplina "ancillare" a quella relativa alla responsabilità del vettore marittimo, in particolare, prevedendo norme a tutela dei passeggeri disabili e ponendo significativi obblighi in capo ai vettori e agli operatori terminalisti relativamente ai casi di cancellazione e di ritardo nell'effettuazione dei servizi di trasporto.

Anche nel settore del trasporto aereo vari interventi del legislatore europeo hanno colmato (almeno in parte) diverse lacune lasciate aperte dal diritto materiale uniforme. Si pensi, tra l'altro: (a) al Regolamento CE n. 2111/2005, il quale non solo ha istituito una "*black list*" delle compagnie aeree cui è fatto divieto di sorvolare il territorio europeo, ma pone regole di trasparenza volte a consentire l'individua-

³⁹ In proposito cfr., *ex multis*, ANTONINI, *Il danno risarcibile nel trasporto di persone*, in TULLIO (cur.), *La nuova disciplina del trasporto aereo*, Napoli, 2006, pag. 89 ss.; BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001; ID., *La responsabilità per danni alla persona nel trasporto aereo*, in MASALA e ROSAFIO (cur.), *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, Milano, 2006, pag. 62 ss.; DELEBECQUE, *La Convention de Montréal du 28 mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international ou le nouveau droit de transport aérien*, in *Clunet*, 2005, pag. 263 ss. V. anche per ulteriori considerazioni IVALDI e CARPANETO, *Trasporti (dir. int. priv.)*, in IRTI (cur.), *Dizionario di diritto privato*, Milano, 2007.

⁴⁰ Cfr. MASUTTI, *Il ritardo nel trasporto aereo*, Torino, 2008.

⁴¹ Lo sottolinea CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, cit., pag. 374.

⁴² V. lo status delle ratifiche sul sito Internet dell'UNECE (www.unece.org/trans/-conventn/legalinst_28_OLIRT_CVR.html).

⁴³ V. *retro*, nota 37.

zione del vettore effettivo; (b) al Regolamento CE n. 1107/2006 relativo ai diritti delle persone con disabilità e con mobilità ridotta; (c) al Regolamento CE n. 80/2009 relativo ai sistemi telematici di prenotazione; nonché (d) al Regolamento CE n. 261/2004 in materia di sistemi di compensazione per negato imbarco, cancellazione di volo e ritardo⁴⁴.

Con riferimento al trasporto ferroviario, nel dicembre del 2009, è entrato in vigore il Regolamento CE n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, il quale – oltre a disporre penetranti obblighi di informativa da parte dei vettori ferroviari circa le condizioni contrattuali e di servizio – tra l'altro prevede che, in caso di decesso o di lesioni personali, il passeggero abbia diritto di ottenere dal vettore un pagamento anticipato proporzionale al danno subito e comunque idoneo a soddisfare le immediate necessità economiche del passeggero stesso (o dei propri familiari). Il Regolamento disciplina altresì il risarcimento dei danni da ritardo e da soppressione del servizio di trasporto e prevede inoltre particolari forme di tutela relative alle persone disabili⁴⁵.

Quanto infine al trasporto effettuato con autobus, occorre ricordare che il 1° marzo 2013 entrerà in vigore il Regolamento UE n. 181/2011 avente a oggetto la tutela dei diritti dei passeggeri che viaggiano utilizzando servizi regolari di linea. Tale Regolamento, pur non dettando un'autonoma disciplina relativa al risarcimento del danno per decesso o lesioni del passeggero, contiene alcune previsioni riguardanti sia la quantificazione di tale danno, sia l'obbligo di assistenza da parte del vettore in caso di sinistro. Sono poi previste disposizioni in tema di *overbooking* e di danni da ritardo e da cancellazione del servizio, nonché riguardanti la tutela dei passeggeri disabili⁴⁶.

3. (Segue). *Risposta negativa con riferimento alla normativa europea di diritto internazionale privato di cui all'art. 5.2 del Regolamento c.d. "Roma I". Spunti per una risposta positiva alla luce dell'art. 5.3 di tale Regolamento*

Le considerazioni svolte da ultimo rendono evidente il rilievo della normativa di conflitto al fine di individuare la legge applicabile ai rapporti relativi al trasporto internazionale di passeggeri: i limiti oggettivi e soggettivi del diritto materiale uniforme (e, nella prospettiva europea, i limiti del diritto derivato sopra menzionato), infatti, rendono necessaria l'integrazione di tale tessuto normativo con le norme stata-

⁴⁴ Sulla normativa europea in tema di tutela dei passeggeri nel trasporto aereo v. per tutti TUO, *Il trasporto aereo nell'Unione europea tra libertà fondamentali e relazioni esterne*, Torino, 2008, pag. 250 ss., ove ulteriori riferimenti.

⁴⁵ Sulla disciplina europea in tema di trasporto ferroviario v. per tutti CARPANETO, *Il diritto comunitario dei trasporti tra sussidiarietà e mercato. Il caso del trasporto ferroviario*, Torino, 2009, cui adde, con specifico riguardo al Regolamento CE n. 1371/2007, BUSTI, *Il difficile varo del diritto privato comunitario sul trasporto ferroviario di persone*, in *Dir. trasp.*, 2008, pag. 30 ss.

⁴⁶ Per un commento del Regolamento UE n. 181/2011 v. CLARONI, *La tutela del passeggero nel trasporto effettuato con autobus nell'ambito del Regolamento (UE) n. 181/2011 del 16 febbraio 2011*, in *Dir. trasp.*, 2011, pag. 505 ss.

li in tema di trasporto, norme che – evidentemente – devono essere individuate per mezzo della normativa di diritto internazionale privato del foro.

A questo riguardo, occorre pertanto volgere l'attenzione – volendo limitare l'analisi all'ambito europeo – all'art. 5.2 del Regolamento Roma I, il quale – come si è già evidenziato sopra – detta specifici criteri di collegamento relativamente al contratto di trasporto di passeggeri, innovando la previgente disciplina di cui alla Convenzione di Roma del 1980⁴⁷.

La *ratio* di tale disposizione è dichiaratamente quella di “*garantire un adeguato livello di tutela dei passeggeri*”⁴⁸. La norma di conflitto, almeno nelle intenzioni del legislatore europeo, sarebbe quindi rivolta a soddisfare il perseguimento di “*considerazioni materiali*” ispirate alla tutela della “*parte debole*” del contratto di trasporto di passeggeri.

In realtà, al di là delle enunciazioni di principio, l'art. 5.2 del Regolamento non pare proteggere adeguatamente gli interessi del passeggero.

In primo luogo, è pur vero che la norma in esame circoscrive la facoltà di scelta della legge applicabile ad opera delle parti, ma i limiti entro cui tale facoltà può essere esercitata non appaiono favorire il passeggero. Infatti, tale disposizione indica soltanto alcuni ordinamenti (quello della residenza abituale del passeggero, quello della residenza abituale/amministrazione centrale del vettore e quello dei luoghi di partenza/destinazione del trasporto) suscettibili di essere richiamati in via alternativa, senza invece imporre meccanismi di tutela volti a favorire l'ordinamento maggiormente protettivo degli interessi del passeggero⁴⁹. È così che il vettore – che generalmente predispone unilateralmente il contratto di trasporto, che poi viene concluso con il passeggero “*per adesione*”⁵⁰ – ha un notevole potere negoziale, potere che viene addirittura esercitato “*a monte*” del contratto, ossia nel momento in cui egli si trova a scegliere lo Stato ove localizzare la propria sede/amministrazione centrale, e ciò verosimilmente anche nella prospettiva di ottenere in tal modo un regime di responsabilità il più possibile favorevole rispetto ai propri interessi grazie al meccanismo di cui all'art. 5.2 del Regolamento Roma I.

In secondo luogo, non appare favorevole al passeggero neppure la previsione relativa alla determinazione della legge applicabile in assenza di scelta. Tale previsione rinvia alla legge di residenza abituale del passeggero, ma (*a*) condiziona tale criterio di collegamento alla circostanza che vi sia coincidenza tra tale legge e quella del luogo di partenza o di destinazione del trasporto e (*b*) dispone che – in mancanza di tale coincidenza – trovi applicazione la legge del paese in cui il vettore ha la residenza

⁴⁷ Si noti comunque che – nel caso in cui il contratto di trasporto sia concluso nel più ampio contesto di un “*pacchetto turistico*” – non troverà applicazione la disciplina di cui all'art. 5 del Regolamento Roma I, bensì la tutela prevista dallo stesso Regolamento all'art. 6 con riferimento ai consumatori.

⁴⁸ Così il considerando 32 del Regolamento Roma I, già richiamato alla precedente nota 7.

⁴⁹ Così CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, cit., pag. 382.

⁵⁰ *V. retro*, nota 4.

abituale⁵¹. A prescindere dalla circostanza che in molti casi il criterio di collegamento primariamente indicato dal Regolamento non troverà applicazione⁵², la norma non pare adeguata a tutelare gli interessi della “parte debole” del contratto in quanto neppure in questo caso vengono fatte salve disposizioni protettive a difesa del passeggero.

Alla luce di quanto sopra, autorevole dottrina ha escluso che la norma in esame sia una disposizione favorevole agli interessi del passeggero e ha individuato una differente *ratio*, consistente nell'introduzione di un meccanismo di bilanciamento tra l'interesse dell'impresa vettrice all'applicazione della propria legge ad una serie indistinta di contratti di trasporto e l'interesse del passeggero a vedere applicata una legge, quella del proprio Stato di origine, potenzialmente meglio conosciuta, a patto che comunque quest'ultima legge presenti elementi di collegamento rilevanti con la fattispecie⁵³.

Tali osservazioni paiono *prima facie* certamente condivisibili. Forse, però, grazie ad una lettura “estensiva” della “*clause échappatoire*” di cui all'art. 5.3 del Regolamento Roma I (norma peraltro applicabile solo in mancanza di scelta della legge a opera delle parti) si potrebbe comunque tentare di interpretare la disciplina di conflitto in esame in un'ottica di tutela della “parte debole” del contratto di trasporto. È in questo senso che si potrebbe proporre – sulla suggestione della giurisprudenza *Koelzsch*⁵⁴, ma certamente in modo più ardito – di individuare il “*collegamento più stretto*” del contratto di trasporto con quello tra gli ordinamenti rilevanti nella fattispecie che assicuri la miglior tutela del passeggero. È ben vero che tale interpretazione è forse “forzata”, è foriera di incertezze circa la “*predictability*” del diritto applicabile e non è comunque idonea a tutelare adeguatamente il passeggero in ogni situazione (in quanto l'applicazione dell'art. 5.3 è limitata ai casi – invero rari nella pratica – in cui non sia compiuta una scelta della legge applicabile), ma essa, valorizzando la *ratio* “dichiarata” della normativa europea di conflitto, si pone come l'unico strumento per far emergere nell'ambito in esame gli intenti “materiali” che hanno animato i redattori del Regolamento Roma I e che certamente ispirano (quantomeno nella sua evoluzione recente) anche il diritto uniforme dei trasporti. Ciò appare tanto più importante in un ambito, quale quello in esame, dove la rilevanza del diritto internazionale privato come tecnica per perseguire interessi “materiali” è più accentuata, tenuto conto delle evidenziate lacune del diritto materiale uniforme.

⁵¹ In tal modo “rientra dalla finestra” il criterio di collegamento della sede del soggetto che effettua la prestazione caratteristica di cui alla Convenzione di Roma, criterio che – come sopra evidenziato – aveva dato adito a notevoli critiche da parte della dottrina (v. *retro*, nota 5).

⁵² Lo sottolinea giustamente TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel Regolamento Roma I*, cit., pag. 321-322.

⁵³ Così CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, cit., pag. 381, che richiama in proposito le considerazioni svolte da GARCIMARTÍN ALFÉREZ, *The Rome I Regulation: Much Ado about Nothing*, in *The European Legal Forum*, 2008, f. 2, pag. I-71.

⁵⁴ Cfr. Corte di Giustizia, 15 marzo 2011, causa C-29/10, in questa *Rivista*, 2012, 847 e in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2011, pag. 1129.

4. Conclusioni – Traccia per un approccio interpretativo

Gli spunti da ultimo ipotizzati, peraltro, devono essere (ri)considerati alla luce di una riflessione di carattere più generale, che tenga conto di quanto emerso nei precedenti paragrafi.

Il passeggero è certamente la “parte debole” del contratto di trasporto, e ciò sia nella prospettiva del diritto materiale uniforme, sia dal punto di vista del diritto internazionale privato e del diritto “sostanziale” attualmente vigente all’interno dell’Unione europea.

I meccanismi di tutela previsti in favore del passeggero, pur considerati nel loro recente sviluppo, presentano peraltro limiti rilevanti che non consentono di assimilare questa “parte debole” ad altri soggetti tradizionalmente “protetti”, quali – ad esempio – il lavoratore e il consumatore. Pare quindi più corretto prendere atto dell’attuale contesto normativo, nell’ambito del quale il legislatore (internazionale, europeo ed interno) – al di là delle petizioni di principio – ha deciso di offrire al passeggero una protezione in qualche modo meno efficace di quella prevista per altre categorie di parti deboli. Ciò non rappresenta evidentemente una svista, ma costituisce l’espressione di un preciso (e consapevole) intento normativo.

In questa prospettiva, volendo suggerire un criterio ermeneutico da tener presente con riferimento alla normativa sul trasporto di passeggeri, non pare opportuno adottare interpretazioni estensive basate su argomenti in senso lato “teleologici”⁵⁵, ma sembra più corretto – e conforme allo stato attuale della disciplina di settore – seguire un approccio più prudente e restrittivo, in base al quale la tutela del passeggero non dovrà essere ricercata “sempre e ad ogni costo”. Insomma, la qualifica di “parte debole” del passeggero non potrà essere uno strumento per “forzare” i contenuti della normativa in esame a tutto discapito dei vettori; onde ricostruire esattamente il significato di tale normativa, occorrerà invece tenere in debito conto proprio i limiti posti dal legislatore al “*favor*” accordato al passeggero.

⁵⁵ Come abbiamo forse fatto nelle ultime righe del precedente paragrafo. Per alcune incisive riflessioni sull’argomento teleologico si veda per tutti il sempre attuale lavoro di TARELLO, *L’interpretazione della legge*, Milano, 1980, pag. 370 ss.