



LE TENDENZE UNIFICATRICI NELLA DISCIPLINA DEL TRASPORTO DI PERSONE(*)

MICHELE M. COMENALE PINTO
Università di Sassari

SOMMARIO: 1. La ritardata attenzione nel processo di formazione del diritto marittimo uniforme verso il trasporto di passeggeri. – 2. Il regolamento CE n. 392/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009. – 3. La ratifica della convenzione da parte delle organizzazioni di integrazione regionale. – 4. L'ambito del regolamento CE n. 392/2009. – 5. L'introduzione (e l'estensione dell'ambito di applicazione) del diritto uniforme negli ordinamenti interni. – 6. L'allineamento del diritto comunitario al diritto uniforme. – 7. L'ambito di estensione del rinvio nel regolamento CE n. 392/2009. – 8. I problemi di interpretazione. – 9. Il persistente margine di applicazione del diritto interno.

1. – La ritardata attenzione nel processo di formazione del diritto marittimo uniforme verso il trasporto di passeggeri

Il trasporto marittimo di persone è stato per lungo tempo estraneo al processo di omogeneizzazione normativa che ha caratterizzato il trasporto marittimo di merci[1] e, anche quando si è iniziata a far strada l'idea dell'opportunità, anche in quel campo, di un regime di diritto uniforme, si è registrata una serie di insuccessi, sotto il profilo delle ratifiche[2], cui, in prospettiva, sembra poter porre fine soltanto la Convenzione di Atene del 13 dicembre 1974, nel testo emendato dal Protocollo di Londra del 1° novembre 2002 (c.d. convenzione «PAL 2002»), che è pervenuta ad una disciplina, ispirata in parte a quella della responsabilità del vettore aereo di persone nella Convenzione di Montreal del 29 maggio 1999, articolata, per i danni derivanti da «*shipping incident*» su due livelli risarcitori, di cui il primo è caratterizzato da un meccanismo di imputazione, che lascia un margine ridotto al vettore di ottenere l'esonero, attraverso la prova della ricorrenza di una delle due categorie di eventi anomali specificate nell'art. 3, § 1, ed in cui viene riconosciuta un'ipotesi di responsabilità oggettiva[3]. Nonostante si sia trattato comunque di una soluzione di compromesso rispetto alle istanze per un più rigoroso trattamento della responsabilità vettoriale nel trasporto di persone, al fine di superare la riluttanza di molti Stati a vincolarsi alla convenzione PAL 2002, posto, in particolare, che fra gli eventi esonerativi non erano espressamente compresi pirateria ed atti terroristici[4], è stato necessario che il Comitato giuridico dell'Organizzazione marittima internazionale, nel corso della sua novantaduesima sessione, dal 16 al 20 ottobre 2006, predisponesse un modello di riserva da accompagnare alla ratifica, con gli orientamenti («*Guidelines*») per l'applicazione della Convenzione[5], che incide sia sui limiti risarcitori, sia sulla copertura assicurativa obbligatoria, rispetto ad una serie di eventi che rispondono alle tipologie considerate al § 2.2. dei menzionati orientamenti per l'applicazione della Convenzione[6]. Va in particolare evidenziato come tale riserva intenda far concorrere il limite risarcitorio per passeggero con un ulteriore limite globale, per nave e per evento, ai sensi del § 1.2 della menzionata riserva-tipo alla ratifica[7].

2. – Il regolamento CE n. 392/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009

L'approssimarsi della data del 31 dicembre 2012, termine ultimo per l'applicazione in ambito comunitario della Convenzione «PAL 2002», ai sensi del regolamento CE n. 392/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente, offre un nuovo interessante terreno per una riflessione sul tema dell'introduzione degli strumenti di diritto marittimo uniforme nei singoli ordinamenti interni e, comunque, nel contesto delle organizzazioni di integrazione regionale. Quest'ultimo profilo appare particolarmente attuale rispetto alle linee di sviluppo dell'integrazione economica europea, dato che l'omogeneizzazione del quadro normativo in tema di responsabilità delle imprese che operano in un determinato mercato è stata individuata come uno dei capisaldi della liberalizzazione economica, al fine di impedire indebiti vantaggi concorrenziali[8]. D'altra parte, rispetto a tale esigenza, è incidentalmente da evidenziare come costituisca un potenziale elemento di frizione il mantenimento del regime di limitazione del debito armatoriale di cui all'art. 275 c. nav., piuttosto che l'adozione del regime di limitazione dei crediti marittimi, di cui alla Convenzione di Londra del 19 novembre 1976, situazione che può incidere considerevolmente sull'effettivo risarcimento dei danni subiti anche dai passeggeri[9]. Non casualmente, nelle premesse del regolamento CE n. 392/2009 si richiama l'impegno assunto dagli Stati membri, con la dichiarazione sulla sicurezza marittima del 9 ottobre 2008, ad assoggettarsi, entro il 1° gennaio 2012, alla Convenzione di Londra del 19 novembre 1976, nel testo emendato dal Protocollo di Londra del 3 maggio 1996 (considerando n. 8)[10]. D'altra parte, l'art. 5 del regolamento CE n. 392/2009 dichiara espressamente la non rilevanza della nuova disciplina comunitaria sull'applicazione di tale ultima convenzione.

3 – La ratifica della convenzione da parte delle organizzazioni di integrazione regionale

Va segnalato come il protocollo da cui deriva il testo della convenzione PAL 2002 rechi, in forma più articolata di quanto non sia avvenuto in altri strumenti di diritto uniforme di recente adozione[11], specifiche disposizioni sulla ratifica della convenzione da parte delle organizzazioni di integrazione regionale (art. 19), proprio sulla base dell'azione della Commissione europea, volta ad ottenere l'inserimento di una siffatta clausola[12], in ragione delle specifiche competenze comunitarie che sarebbero state comunque coinvolte dal testo di diritto uniforme della cui adozione si discuteva[13].

4. – L'ambito del regolamento CE n. 392/2009

D'altronde, il regolamento CE n. 392/2009 non si limita a vincolare gli Stati membri all'applicazione del regime della convenzione PAL 2002, destinata di per sé a disciplinare, secondo la generale tendenza seguita nei testi di diritto uniforme relativi alla responsabilità vettoriale, i soli trasporti che presentino comunque un qualche elemento di estraneità rispetto alla *lex fori*, ovvero i trasporti che siano caratterizzati come *internazionali*, ai sensi e nei limiti dell'art. 2 della medesima convenzione[14]. In effetti, il regolamento CE n. 392/2009, all'art. 3, richiama, per definire il regime di responsabilità vettoriale nel suo campo di applicazione, come delimitato dal precedente art. 2, alcune delle previsioni della Convenzione PAL 2002, ancorché non operanti *ex proprio vigore*, sulla base, peraltro, anche della parimenti richiamate riserva-tipo e degli orientamenti per l'applicazione della Convenzione del 2006.

5. – L'introduzione (e l'estensione dell'ambito di applicazione) del diritto uniforme negli ordinamenti interni

Il problema dell'inclusione delle regole di una convenzione di diritto uniforme in materia di navigazione o trasporto nei singoli ordinamenti interni non è certamente nuovo, e su di esso ha avuto già ampiamente modo di confrontarsi la migliore dottrina, che si è anche interrogata sui rapporti fra diritto uniforme e diritto interno, con i contributi fondamentali di Francesco Berlingieri[15], che ha affrontato anche esplicitamente la questione dell'opportunità di «lasciare in vita la normativa interna, con applicazione residuale maggiore o minore a seconda dell'ambito di applicazione di quella uniforme, ovvero sopprimerla sostituendola totalmente con quella uniforme»[16].

Nemmeno appare sconosciuta la questione dell'estensione dell'applicazione di un testo di diritto uniforme, o di sue specifiche disposizioni, al di là del campo originale di efficacia *ex proprio vigore*. Come è stato autorevolmente osservato, «l'adozione della normativa uniforme come l'unica destinata a regolare una determinata materia influenza il metodo della sua introduzione nell'ordinamento interno in quanto non può più farsi ricorso ad un mero ordine di esecuzione»[17]. In materia di navigazione e trasporti si rinvencono vari rilevanti precedenti di discipline di origine internazionale richiamate da legislatori di diritto interno e comunitario per regolare casi da esse non contemplati; si tratta di una strada fra l'altro ampiamente seguita dal legislatore comunitario. L'esempio più noto e più discusso appare essere quello della disciplina del trasporto e aereo, tanto di persone che di cose, di cui alla convenzione di Montreal del 29 maggio 1999, parzialmente richiamata dal regolamento CE 2027/1997, nel testo emendato dal regolamento CE 889/2002 [18] (mentre il testo originale, in attesa dell'allora apparentemente non probabile riforma del regime di diritto uniforme, ne aveva persino anticipato le linee auspiccate nei lavori di revisione[19]). A ciò si aggiunge l'analoga esperienza maturata in vari ordinamenti interni, rispetto ad altri testi di diritto uniforme[20], per cui si inserisce la recente peculiare vicenda della tecnica di «rinvio dinamico» al diritto uniforme[21] (e, in parte, al diritto comunitario) escogitata dal legislatore italiano della riforma della parte aeronautica del codice della navigazione, come contemplata in varie disposizioni, nel testo introdotto da i decreti legislativi n. 96 del 2005 e 151 del 2006, adottati sulla base della legge delega 9 settembre 2004, n. 265. Tali disposizioni, per quanto concerne la disciplina uniforme, sono da leggersi, oggi, come rinvii alle convenzioni di Montreal del 1999[22] e di Roma del 7 ottobre 1952, ed in futuro, eventualmente, come estensione dell'applicazione di quelli che saranno i nuovi testi di diritto uniforme in materia di trasporto aereo e di danni a terzi in superficie che potranno essere ratificati ed entrare in vigore in Italia[23].

La soluzione adottata dal legislatore della riforma della parte aeronautica del codice si distacca nettamente rispetto a quella, seguita nel testo originario del medesimo codice, all'epoca della sua formulazione 1942, caratterizzata dalla trasposizione dei principi del diritto uniforme ed al loro inserimento, previo adattamento formale, nella sistematica della codificazione del 1942.

6. – L'allineamento del diritto comunitario al diritto uniforme

A quanto consta, l'esperienza del regolamento CE n. 392/2009, adottato nella linea del terzo pacchetto comunitario sulla sicurezza marittima[24], resta un *unicum* in campo marittimo, non essendosi mai dato seguito ai suggerimenti, a suo tempo avanzati, circa un possibile allineamento del diritto comunitario alle Regole di Amburgo del 1978 per quanto concerne il trasporto marittimo di merci[25], anche a ragione, evidentemente, del loro scarso successo a livello generale, sebbene comunque anche in tale ambito si presenta l'esigenza di impedire il sorgere di vantaggi concorrenziali ipoteticamente derivanti dall'assoggettamento a diverse regole in tema di responsabilità degli imprenditori comunque operanti in un

mercato unico dei trasporti marittimi; occorrerà, a tale proposito, verificare quale seguito potranno, viceversa, avere le Regole di Rotterdam[26]. Può, incidentalmente, osservarsi che, per il trasporto aereo, si è ampiamente tenuto conto di queste implicazioni con il regolamento CE 2027/1997, che, nel suo testo originario, ha persino anticipato le linee di quella che è poi diventata la Convenzione di Montreal del 1999, di cui ha poi espressamente richiamato alcune specifiche previsioni con il testo emendato dal regolamento CE 889/2002[27].

7. – L’ambito di estensione del rinvio nel regolamento CE n. 392/2009

Un aspetto peculiare del regolamento CE n. 392/2009 rispetto al precedente del regolamento 889/2002 in materia di trasporto aereo è che, in questo caso, il rinvio, tendenzialmente, si estende al testo di diritto uniforme nel suo complesso, e non ad una selezione di norme operata dal legislatore comunitario. Un’analoga soluzione, in linea tendenziale, è stata seguita anche in materia di trasporto ferroviario con l’art. 4 del regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, che si applica a tutti i viaggi e servizi ferroviari in tutta la Comunità forniti da una o più imprese ferroviarie titolari di licenza in virtù della direttiva 95/18/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie. In base a tale disciplina è stata richiamata l’applicazione dell’appendice A della Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari di Berna del 9 maggio 1980, nel testo emendato dal Protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999 (c.d. COTIF 1999), consentendone così l’applicazione, quale norma di diritto, anche in Italia (come in ogni altro Stato membro), a prescindere dalla sua ratifica a livello nazionale, per disciplinare «la conclusione e l’esecuzione di un contratto di trasporto e la fornitura di informazioni e biglietti»[28].

8. – I problemi di interpretazione

Il regolamento CE n. 392/2009 pone, come ogni altra disposizione di estensione unilaterale del campo di applicazione di una disciplina di diritto uniforme, la questione della individuazione dei parametri per la sua interpretazione. Non c’è dubbio che, rispetto al proprio campo di applicazione, un testo di diritto uniforme debba essere assoggettato ai criteri ermeneutici degli accordi internazionali (ed in particolare, oggi, di quelli formulati nella Convenzione di Vienna del 23 maggio 1969 sul diritto dei trattati)[29] e si debba, così, tener conto della regola che postula una sua interpretazione uniforme in tutti gli ordinamenti degli Stati che ne sono parte[30]. La medesima conclusione sembra, però, valida anche, al di là dei canoni ermeneutici di diritto interno, rispetto all’interpretazione della disciplina uniforme richiamata al di fuori dell’ambito di applicazione per il quale era stata originariamente formulata[31]. Ad essa (tendenzialmente convergente) si accompagna la necessità di un’interpretazione, uniforme, in ambito comunitario, del diritto comunitario (qual è il regolamento CE n. 392/2009 da cui deriva l’estensione della convenzione PAL 2002)[32].

9. – Il persistente margine di applicazione del diritto interno

Si pone, infine, la questione del margine che resta per l’applicazione del diritto interno e, in particolare, del codice della navigazione, con riferimento al trasporto marittimo di passeggeri, una volta che divenga operativo il rinvio alla disciplina della convenzione PAL 2002, operato dal regolamento CE n. 392/2009, anche per i trasporti marittimi che «internazionali» non sono. In effetti, da tale rinvio sono esclusi, ai sensi dell’art. 2 del medesimo regolamento, i trasporti effettuati con navi da passeggeri delle classi C e D di cui alla direttiva 98/18/CE del Consiglio del 17 marzo 1998 relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri[33]: rispetto a tali trasporti, che non si risolvono in un’ipotesi marginale, l’applicabilità della disciplina del codice della navigazione non risulta compressa. È però da chiedersi, quanto meno, se sia opportuno, a livello di diritto interno, mantenere (rispetto alle ipotesi contemplate dalla convenzione PAL 2002) una divergenza tanto significativa di regime della responsabilità vettoriale per il trasporto marittimo di passeggeri, bagagli ed autovetture al seguito. Inoltre, se anche la disciplina degli obblighi di informazione di cui all’art. 14 del regolamento CE n. 392/2009 si applica soltanto ai trasporti che rientrano nell’ambito di applicazione di tale disciplina, sembra doversi lamentare la carenza di una norma di analogia portata che sia applicabile agli altri trasporti marittimi di passeggeri. Il quadro complessivo appare ancora meno armonico, nell’ottica della tutela dell’utente, se si considera che il passeggero può non sapere, prima di imbarcarsi, e magari nemmeno dopo, a quale tipologia di nave appartenga il mezzo di cui si serve il vettore per dare esecuzione al trasporto e, ammesso che lo sappia, è tutt’altro che certo che possa avere consapevolezza delle conseguenze, lì dove non sia tutelato da un obbligo di informazione adeguato.

Persiste poi un margine per l’applicazione del codice della navigazione a tutti i trasporti marittimi di passeggeri, anche quelli che ricadono nell’ambito di operatività del regolamento CE n. 392/2009, rispetto alle ipotesi non contemplate dalla convenzione PAL 2002. Il discorso richiede una premessa sui rapporti fra diritto uniforme e diritto interno: si tratta di questione che è stata al centro di un acceso dibattito giurisprudenziale e dottrinale rispetto ad altre tipologie di trasporto, ed in particolare rispetto alla disciplina del trasporto aereo di persone, in cui è più risalente il successo del processo di unificazione legislativa sulla base di convenzioni internazionali. Sebbene sia stata affermata con un certo successo la tesi della cosiddetta esclusività dell’azione («*exclusivity of remedy*»), sostenuta nella giurisprudenza anglo-americana, con riferimento alle

previsioni che, nelle convenzioni in materia di trasporto aereo, sono finalizzate ad escludere il cumulo dell'azione contrattuale ed extracontrattuale negli ordinamenti che lo consentono^[34]. Una previsione in tal senso è presente anche nella convenzione PAL 2002, all'art. 14, secondo il quale ogni azione per il risarcimento dei danni nei confronti del vettore o del vettore di fatto in caso di morte o di lesioni personali del passeggero o di perdita o danni ai bagagli può essere promossa solo in conformità della stessa convenzione PAL 2002. Deve osservarsi che, diversamente che in altri testi di diritto uniforme in materia di trasporto di persone, in tale convenzione non è contemplato il danno da ritardo, viceversa previsto all'art. 408 c. nav., che accomuna l'ipotesi a quella della mancata esecuzione (attribuendo peraltro al vettore la stessa prova liberatoria della causa non imputabile che l'art. 409 c. nav. prevede in tema di danni alla persona del passeggero), e (per quanto concerne il ritardo alla partenza) dall'art. 404, u.c., c. nav., che fa ricadere sul vettore il risarcimento dei danni derivanti da causa a lui imputabile. Peraltro, la Convenzione non disciplina nemmeno le ipotesi di soppressione della partenza e di mutamento di itinerario previste dall'art. 408 c. nav., così come non considera gli impedimenti anteriori alla partenza^[35].

In definitiva, va preso atto del margine di applicazione del diritto interno, comunque non intaccato dalla nuova disciplina di diritto uniforme del trasporto marittimo di persone, ancorché estesa, sulla base del regolamento CE n. 392/2009, a situazioni che non presentino alcun elemento di estraneità.

(*) Il presente scritto riproduce, con modifiche marginali, un contributo presentato per gli Scritti in onore di Francesco Berlingieri, in corso di pubblicazione.

[1] Ragioni e presupposti dell'opera di redazione del diritto marittimo uniforme sono stati oggetto dell'analisi di Francesco Berlingieri, con vari importanti contributi, fra cui: F. BERLINGIERI, *Uniformité de la loi sur le transport maritime: perspectives de succes*, in *Dir. mar.*, 2001, 949; ID., *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e la loro attuazione nel diritto interno* (relazione al convegno per il centenario della rivista «Il diritto marittimo»), *ivi*, 1999, 54; ID., *Internazionalità del diritto marittimo e codificazione nazionale*, relazione al Convegno di Genova del 27 novembre 1982 «Il diritto marittimo degli anni '80», *ivi*, 1983, 61. Al tema è dedicata anche la *lectio magistralis* tenuta nell'Università di Bologna, il 14 giugno 2001, in occasione del conferimento della laurea *honoris causa*: F. BERLINGIERI, *Verso l'unificazione del diritto marittimo*. Per la ricostruzione delle ragioni (sostanzialmente legate all'assetto dei rapporti economici) dell'originario disinteresse verso la predisposizione di un regime di diritto uniforme del trasporto marittimo di passeggeri, v. da ultimo S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2008, 7 ss.; v. anche F. 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. internaz.*, 2007, 206, *ivi* 207 ss.

[2] Si allude qui, oltre che alla Convenzione di Atene del 13 dicembre 1974, nel suo testo originario, alle due Convenzioni di Bruxelles, rispettivamente del 29 aprile 1961 e del 27 maggio 1967, rispettivamente dettate sul trasporto marittimo di persone e sul trasporto del bagaglio. Nessuno dei tre testi cui si fa qui riferimento è stato ratificato dall'Italia; la Convenzione di Bruxelles del 1967 sul bagaglio non ha mai raggiunto le condizioni per l'entrata in vigore, mentre la Convenzione di Bruxelles del 1961 sui passeggeri ha un ambito di vigenza piuttosto marginale. Per una sintesi delle vicende relative alla vigenza di tali strumenti di diritto uniforme, v. M. COMENALE PINTO, *Il passaggio marittimo fra codice della navigazione, convenzioni non ratificate e prospettive comunitarie*, in *Arch. giur. «Filippo Serafini»*, 337, *ivi* 343 ss. Sui problemi registrati per il raggiungimento di un'intesa, con riferimento ai lavori preparatori che hanno condotto alla Convenzione di Bruxelles del 1961, v., a suo tempo, A. GIANNINI, *Il progetto di Bruxelles (1957) sul trasporto marittimo di passeggeri*, in *Assic.*, 1958, I, 185. Per i dubbi circa l'opportunità (sotto il profilo della tutela del passeggero) di una ratifica italiana del testo originario della Convenzione di Atene, v. A. DANI, *La convenzione di Atene 1974, sul trasporto marittimo di passeggeri e bagaglio*, in *Trasp.*, 8/1976, 101, 112.

[3] F. BERLINGIERI, L'adozione del Protocollo 2002 alla Convenzione di Atene del 1974 sul trasporto per mare di passeggeri e loro bagagli, in *Dir. mar.*, 2002, 1498; S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, cit., 198 ss.

[4] Ai sensi dell'art. 3 della convenzione PAL 2002, sono eventi esonerativi: a) atto di guerra, ad ostilità, a una guerra civile, a un'insurrezione o a un fenomeno naturale di carattere eccezionale, inevitabile e irresistibile; b) atto o omissione intenzionale di un terzo.

[5] La vicenda è ricostruita da F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009, 1131 ss.

[6] Come sintetizza efficacemente F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, cit., 1132, *sub* nota 3, si tratta in sostanza dei «rischi coperti dalla normale assicurazione rischi guerra con l'aggiunta del rischio terrorismo».

[7] In senso critico, rispetto alla soluzione adottata sul punto, evidenziando il troppo composito quadro che ne deriva: S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, cit., 62.

[8] Questo aspetto è stato tenuto in particolare evidenza nel processo di liberalizzazione del mercato del trasporto aereo, fin con il regolamento 295/91/CEE del Consiglio del 4 febbraio 1991, oggi sostituito dal regolamento 261/2004/CE del Consiglio dell'11 febbraio 2004, in tema di negato imbarco, cancellazione e ritardo. Per quanto concerne la responsabilità per i danni ai passeggeri e bagagli nel trasporto aereo, v. regolamento CE n. 2027/97 del Consiglio del 9 ottobre 1997 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti che comportino danni alla persona del passeggero, nel testo emendato dal regolamento 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 maggio 2002.

[9] Sulla limitazione del debito armatoriale come fattore che può incidere negativamente sulle aspettative di risarcimento M.M. COMENALE PINTO, *Il passaggio marittimo fra codice della navigazione, convenzioni non ratificate e prospettive comunitarie*, cit., 371.

[10] E, del resto, all'applicazione di tale disciplina di diritto uniforme fa riferimento anche la direttiva, pure derivante dal terzo pacchetto comunitario sulla sicurezza marittima, 2009/20/CE, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009 sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi (da attuarsi, ai sensi del suo art. 9, entro il 1° gennaio 2012).

[11] Con riferimento alla ratifica della Convenzione di Montreal del 1999, ai sensi del suo art. 53, § 2, da parte della Comunità Europea, v. M. BRIGNARDELLO, *Il significato della firma e della ratifica, da parte della Comunità Europea, della Convenzione di Montreal del 1999 intesa all'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale*, in *Dir. mar.*, 2001, 3.

[12] Sul contesto specifico che ha portato all'adozione della previsione in questione, v. F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009, 1195 ss.; si è trattato del primo esempio di clausola in tale direzione adottato nell'ambito di uno strumento di diritto uniforme predisposto ad iniziativa dell'Organizzazione marittima internazionale.

[13] Sul coinvolgimento di competenze comunitarie, con riferimento specifico alla disciplina uniforme del trasporto marittimo di persone, v. (anche per richiami) F. PERSANO, *Problematiche concernenti l'incorporazione della convenzione di Atene del 2002 in materia di responsabilità dei vettori marittimi di persone nel diritto comunitario*, cit., 224 ss.

[14] Tutte le convenzioni di diritto uniforme adottate antecedentemente la Seconda Guerra Mondiale, hanno un campo di applicazione circoscritto ad ipotesi caratterizzate da elementi di estraneità rispetto alla *lex fori*; è solo nel periodo storico successivo che si registra una tendenza (che non coinvolge la disciplina uniforme della responsabilità vettoriale) all'adozione di testi di diritto uniforme, il cui ambito di applicazione non richiede la riscontrabilità del carattere di internazionalità, o comunque di estraneità rispetto alla *lex fori*: cfr. F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e la loro attuazione nel diritto interno*, cit., 79 ss.; A. MALINTOPPI, *Diritto uniforme e diritto internazionale privato in materia di trasporto*, Milano, 1955, 39 ss.; P. IVALDI, *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, Milano, 19. Per una sintesi delle ragioni che hanno indotto a tendere per un'estensione della disciplina della convenzione PAL 2002, al di là dell'ambito circoscritto dal suo art. 2, v. F. PERSANO, *Problematiche concernenti l'incorporazione della convenzione di Atene del 2002*, cit., 232 ss.

[15] F. BERLINGIERI, *Internazionalità del diritto marittimo e codificazione nazionale*, cit., 61

[16] F. BERLINGIERI, op. loc. cit.

[17] F. BERLINGIERI, op. cit., 62.

[18] V. in proposito S. BUSTI, *La responsabilità per danni alla persona nel trasporto aereo*, in *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, atti del convegno di Sassari del 15 - 16 aprile 2005, a cura di L. Masala e E. G. Rosafio, Milano, 2006, 81, ivi 74 ss.

[19] In tema, v. per tutti G. ROMANELLI, *Il regime di responsabilità del vettore aereo per infortunio al passeggero*, in *Studi in memoria di Maria Luisa Corbino*, Milano, 1999, 749; G. SILINGARDI, *Reg. CE 20 27/97 e nuovo regime di responsabilità del vettore aereo di persone*, in *Dir. traspr.*, 1998, 621.

[20] Particolarmente studiata è la vicenda della Convenzione di Varsavia del 1929, la cui applicazione era estesa anche alle ipotesi che non presentavano elementi di «internazionalità» in vari ordinamenti, fra cui quello francese (cfr. M. DE JUGLART, *Traité de Droit aérien*, a cura di du Pontavice, Dutheil de la Rochère e Miller, II, Paris, 1992, 306; con riferimento specifico al trasporto di persone, v. A. GARNAULT, *La loi française du 2 mars 1957*, in *Rev. fr. dr. aér.*, 1957, 289). In generale, sull'ammissibilità implicita, rispetto agli obblighi assunti con la ratifica, di estensioni dell'ambito di applicazione del testo di diritto uniforme, v. F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e la loro attuazione nel diritto interno*, cit., 79 s.

[21] Sui problemi che la tecnica legislativa in questione può determinare, v. per tutti E.G. ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose. Riflessioni sul regime legale*, Milano, 2007, 23 ss.

[22] Nonostante i dubbi che in astratto possano sorgere per la contemporanea vigenza, con la Convenzione di Montreal del 1999, della Convenzione di Varsavia del 1929, non denunciata dall'Italia: v. in tal senso, convincentemente E. G. ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose*, cit., 21 s.; G. MASTRANDREA - L. TULLIO, *La revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, *Dir. mar.*, 2005, 1201, ivi, 1229.

[23] Si allude, in particolare, alle due Convenzioni di Montreal del 2 maggio 2009, rispettivamente sui rischi da interferenze illecite sugli aeromobili e sui danni a terzi per rischio generale.

[24] V. in tema C. HUBNER, *Erika III. Règlement introduisant le Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes en matière de transport fluvial*, in *DMF*, 2006, 984

[25] V. in tema L. DELWAIDE, *The Hamburg Rules: a Choice for the EEC?*, relazione al simposio promosso dall'«European Institute of Maritime and Transport Law», Università di Antwerp, 19 novembre 1993, in *Dir. mar.*, 1994, 74.

[26] Su cui v. in generale F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI - C. ALVISI, *La nuova convenzione UNCITRAL sul trasporto marittimo internazionale di merci «wholly or partly by sea» (Regole di Rotterdam)*, in *Dir. mar.*, 2008, 386 ss.

[27] U.S. Supreme Court, 12 gennaio 1999, *El Al Israel Airlines, Ltd. V. Tsui Yuan Tseng*, in *Dir. traspr.*, 2000, 205; in termini analoghi, nella giurisprudenza britannica, la decisione della Camera dei Lords del 12 dicembre 1996, sui casi *Abnett v. British Airways Plc. (Scotland) and Sidhu v. British Airways Plc* [1 All E.R. 193 (1996)].

[28] Tale disciplina si inserisce nell'ambito del c.d. «terzo pacchetto ferroviario». In tema, v. L. LANUCARA, *Il contesto normativo comunitario nel settore ferroviario a seguito dell'approvazione del terzo pacchetto ferroviario*, in *Dir. com. sc. internaz.*, 2008, 825. Sull'evoluzione che ha portato all'adozione della disciplina in questione, v. S. BUSTI, *Il difficile varo del diritto privato comunitario sul trasporto ferroviario di persone*, in *Dir. traspr.*, 2008, 9.

[29] V. in generale R. LUZZATTO, *Metodi di unificazione del diritto marittimo e interpretazione del diritto uniforme*, in *Dir. mar.*, 1999, 147.

[30] Si tratta di questione di particolare evidenza per l'interpretazione delle convenzioni di diritto marittimo uniforme: v. sul punto F. BERLINGIERI, *Sulla interpretazione delle convenzioni internazionali e sull'esonero per danni da incendio* in *Dir. mar.*, 1987, 380 e (anche per la rivendicazione dell'opera, certamente meritoria, di ausilio sul punto svolta dalla rivista «Il diritto marittimo» con la diffusione degli orientamenti giurisprudenziali nelle giurisdizioni dei principali Paesi marittimi): F. BERLINGIERI, *Interpretazione uniforme delle convenzioni internazionali*, nota a U.K. Court of appeal, 3 aprile 2003, *Daewoo Heavy Industries Ltd. and Another c. Klipriver shipping Ltd. and Another*, in *Dir. mar.*, 2004, 593. V. in generale S. BARIATTI, *L'interpretazione delle convenzioni*

internazionali di diritto uniforme, Padova, 1986, spec. 62 ss. Cfr. anche E. DU PONTAVICE, *L'interpretation des conventions internationales portant loi uniforme dans les rapports internationaux*, in A.A.S.L., 1982, 2, ivi 16 ss.; A. PESCE, *Criterio di specialità ed interpretazione sistematica del diritto uniforme*, I, in *Contratti*, 1997, 186, ivi 189. Si è esattamente osservato che sulla base di tali principi, viene ad attenuarsi la linea di demarcazione fra le tecniche di interpretazione proprie di ordinamenti diversi (E. G. ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose*, cit., 56), e così, in particolare, fra ordinamenti di *civil law* e di *common law*. Il canone dell'interpretazione uniforme è stato espressamente evocato per le convenzioni uniformi, nel nostro diritto interno, dall'art. 2, comma 2, della l. 31 maggio 1995, n. 218 sulla riforma del sistema di diritto internazionale privato (su cui v. S.M. CARBONE, *sub Art. 2*, in AA. VV., *Commentario del nuovo diritto internazionale privato*, Padova, 1996, 8, ivi 18), con la conseguenza di un rilievo della pratica applicativa e dei precedenti giurisprudenziali resi (anche) all'esterno del singolo ordinamento statale (Cfr. S.M. CARBONE, *sub Art. 2*, cit., 17), con l'obbligo di tenerne conto, che non si traduce, tuttavia, in un dover «seguire acriticamente soluzioni adottate in altri paesi» (così: A. GIARDINA, *Il ruolo delle convenzioni internazionali nella nuova normativa*, in AA. VV., *La riforma del diritto internazionale privato*, atti della giornata di studio di Milano del 28 ottobre 1995, Milano, 1996, 17, ivi 23 ss.).

[31] Vale il rilievo (per cui, con riferimento specifico all'art. 951, n.s., c. nav., v. E. G. ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose*, cit., 59 s.), della «volontà di rendere il più possibile omogeneo il regime da applicarsi alle ipotesi coperte dalla Convenzione ed a quelle rientranti nell'ambito di operatività del diritto interno, senza determinare alcuna differenza fra le stesse». Nella medesima linea, con riferimento all'applicazione «allargata» delle convenzioni internazionali: A. GIARDINA, *Il ruolo delle convenzioni internazionali nella nuova normativa*, cit., 26 s.

[32] A quest'ultima funzione assolve la Corte di giustizia, ai sensi dell'art. 234 del Trattato istitutivo della Comunità europea: per il rilievo di tale attività, v. in generale, nella letteratura recente, A. BENACCHIO, *La Corte di giustizia tra armonizzazione e unificazione del diritto europeo dei contratti* (intervento al convegno «Il diritto delle obbligazioni e dei contratti: verso una riforma?», Treviso, 23-25 marzo 2006), in *Riv. dir. civ.*, 2006, 131; S. M. CARBONE, *Corte costituzionale, pregiudiziale comunitaria e uniforme applicazione del diritto comunitario* (relazione al seminario «diritto comunitario e diritto interno», Roma, 20 aprile 2007) in *Dir. Un. eur.*, 2007, 707. D'altro canto, con riferimento alle estensioni unilaterali di un testo di diritto uniforme al di là dell'ambito per il quale era stato pattuito, sembra interessante il *decisum* della Corte di giustizia delle Comunità europee, riferito alla Convenzione di Bruxelles del 27 settembre 1968 sulla competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni, per l'interpretazione della quale, in quanto applicabile *ex proprio vigore*, sussiste la giurisdizione della Corte, ai sensi del Protocollo sull'interpretazione del 3 giugno 1971: è stato, viceversa, escluso che la giurisdizione della Corte di giustizia potesse sussistere rispetto all'interpretazione della norma interna che estendesse i principi della Convenzione ad ipotesi non contemplate da essa (C. giust., 28 marzo 1995, in causa C- 346/93, *Kleinwort Benson Ltd. e altro c. City of Glasgow District Council*, in *Foro it.*, 1996, IV, 365, con nota di L. MASI, *Delimitazione della giurisdizione italiana mediante rinvio alla Convenzione di Bruxelles del 1968 e competenza pregiudiziale della Corte di giustizia*).

[33] Attuata in Italia con d. lgs. 4 febbraio 2000, n. 45.

[34] V., ad esempio: *El Al Israel Airlines, Ltd. V. Tsui Yuan Tseng* 525 U.S. 155 (1999). Va in realtà evidenziato come gli strumenti di diritto uniforme dei trasporti non dettino una disciplina esaustiva dei rapporti che sono chiamati a regolare. Questa constatazione è resa evidente fin nella (forse non abbastanza considerata) intestazione di quelle convenzioni (come, in particolare quelle di Varsavia del 1929 e di Montreal del 1999 in materia di trasporto aereo) che esplicitamente dichiarano di voler dettare soltanto «*certaines règles*» nell'ambito considerato, lasciando, per il resto, il campo alla legge nazionale applicabile al rapporto. Se l'intestazione della Convenzione di Atene non è altrettanto esplicita, comunque la medesima conclusione è supportata alla stregua del preambolo, comunque idoneo a fornire valida argomentazione interpretativa, che dichiara la volontà degli Stati parte di soddisfare l'individuata esigenza di stabilire in via convenzionale (soltanto) «*certain rules*», e non l'intero complesso normativo, sul trasporto marittimo dei passeggeri e del loro bagaglio per mare.

[35] Tema sul quale v. da ultimo E.G. ROSAFIO, *La disciplina degli impedimenti anteriori alla partenza nel trasporto marittimo di persone*, in *Giust. civ.*, 2005, II, 465.