

CONTRATTO DI TRASPORTO MARITTIMO E TUTELA DEL CONSUMATORE¹

PIERANGELO CELLE^{*}

Una delle caratteristiche salienti del diritto internazionale uniforme materiale nel settore del trasporto marittimo di cose o persone è l'inderogabilità del regime della responsabilità del vettore per i danni, se non a favore dell'interessato alla merce o del passeggero.

Sono immediatamente comprensibili le ragioni per le quali il passeggero marittimo sia considerato parte debole del rapporto e meritevole di tutela nei confronti del vettore; pertanto, non sorprende che la Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto marittimo di passeggeri e dei loro bagagli preveda la nullità di ogni clausola contrattuale che tenda a "esonera il vettore della sua responsabilità nei confronti del passeggero o a stabilire un limite di responsabilità inferiore a quello previsto" (art. 18). Del resto, già il cod. nav. prevede l'inderogabilità del regime di responsabilità del vettore marittimo di persone (cfr. art. 415 cod. nav.).

La dottrina ha, invece, osservato che nel trasporto di cose, venute meno le ragioni storiche alla base della scelta originaria, in realtà l'inderogabilità del regime di responsabilità del vettore (se non in senso più favorevole all'interessato alla merce) è piuttosto funzionale ad una scelta dell'allocatione dei rischi che assicuri l'efficienza del servizio di trasporto, tanto è vero che tale nderogabilità prescinde del tutto da una analisi in concreto della rispettiva forza contrattuale delle parti.

In ogni modo, proprio rifacendosi a questo peculiare aspetto della normativa uniforme, la dottrina ha spesso giustificato alcune scelte legislative volte a sottrarre il contratto di trasporto dall'ambito di operatività di alcune norme in tema di tutela del consumatore.

Ad esempio, l'art. 15.3 Reg. 44/2001 (che riprende la corrispondente disposizione della Convenzione Bruxelles del 1968) esclude i contratti di trasporto dall'applicazione

¹ L'occasione per la quale è stato elaborato il presente lavoro non ha richiesto la redazione di note bibliografiche. Per un primo riferimento si segnalano comunque: MINERVINI, *Dei contratti del consumatore in generale*, Torino, 2006; CHIARLONI-FLORIO, *Consumatori e processo. La tutela degli interessi collettivi dei consumatori*, Torino, 2005; ROSSI CARLEO, *L'azione inibitoria collettiva: dalla norma sulle clausole abusive al nuovo codice dei consumatori*, in *Europa dir. priv.*, 2005, p. 847; SANTUARI, *Le condizioni generali nel contratto di trasporto marittimo di persone e di crociera turistica, tra vessatorietà ed esigenze di tutela del turista-viaggiatore*, in *Dir. Trasp.*, 2006, p. 96; LUMINOSO, *Le condizioni generali dei vettori di trasporto marittimo di persone*, in TULLIO-DEIANA, *Continuità territoriale e servizi di trasporto marittimo*, Cagliari, 2001, 59; TULLIO, *La tutela del passeggero nel trasporto marittimo*, in SILINGARDI-ZENO ZENCOVICH, *La tutela del turista*, Napoli, 1993, p. 222; BRIGNARDELLO, *La disciplina delle tariffe e dei prezzi nel settore dei trasporti*, Torino, 2000; MUNARI, *La prassi comunitaria in tema di libera prestazione dei servizi nel settore del traffico aereo tra lotta alle discriminazioni e compressione delle competenze degli Stati membri*, in *Dir. Un. eur.*, 1999, p. 229; MUNARI-CELLE, *Tutela del passeggero e concorrenza nella prospettiva comunitaria*, in *Dir. Com. int.*, 2006, p. 25; LOPEZ DE GONZALO, *I giudici comunitari confermano il nuovo "Regolamento overbooking"*, in *Diritto del turismo*, 2006, p. 154.

^{*} Associato di Diritto dell'Unione europea nell'Università di Genova.

delle regole di giurisdizione speciali applicabili ai consumatori. Analogamente, l'art. 5.4 lett. a) della Convenzione Roma 1980 sulla legge regolatrice delle obbligazioni contrattuali esclude i contratti di trasporto dall'applicazione delle norme speciali sull'individuazione della legge applicabile ai contratti con i consumatori.

In entrambi i casi, un regime speciale di tutela del consumatore non trova applicazione ai contratti di trasporto e ciò è spiegato dalla dottrina proprio rifacendosi alla esistenza di regimi internazionalmente uniformi di responsabilità in cui la parte considerata "debole" (passeggero o interessato alla merce) risulta già tutelata.

Ci sono, poi, casi in cui l'esclusione del contratto di trasporto dall'ambito di applicazione di alcune disposizioni generali poste a tutela dei consumatori sembra piuttosto discendere dalla presa in considerazione di specifiche esigenze del settore dei trasporti: ad esempio, l'art. 55.1 b) del Codice del consumo esclude il diritto di recesso nel caso di vendita a distanza nei contratti di fornitura di servizi di trasporto da eseguirsi in una data o periodo prestabilito, norma di origine comunitaria che la Corte di giustizia delle Comunità europee ha applicato anche all'autoneoleggio (cfr. CGCE 10.3.2005 c. C336/03).

Queste eccezioni, però, non possono far perdere di vista che l'approccio tipico dei regimi di tutela del consumatore, è spesso strutturalmente diverso dal meccanismo di tutela esistente nel diritto internazionale uniforme, basato principalmente sull'inderogabilità.

E' vero che da tale inderogabilità si è riusciti a far discendere scelte giurisprudenziali di grande rilievo, (ad esempio, si è esclusa la validità di clausole di deroga alla giurisdizione che avessero l'effetto di portare la controversia in un foro in cui non si sarebbe applicata la normativa uniforme cfr. *The "Morviken"*, House of Lords 29 ottobre 1982, in *Dir. Mar.*, 1984, 143), ma i regimi di tutela del consumatore hanno alcuni tratti salienti che mancano nel sistema uniforme.

Infatti, se si prende in considerazione la disciplina delle clausole vessatorie nei contratti tra professionista e consumatore, si osserva che il sistema di tutela prevede una valutazione complessiva del complesso delle pattuizioni negoziali (e, quindi, anche quelle relative a profili diversi dalla responsabilità) volta ad accettare lo squilibrio tra diritti e obblighi tra professionista e consumatore, con presunzioni di vessatorietà suscettibili di prova contraria, essendo ammessa la deroga a seguito di trattativa individuale solo in ipotesi limitate. Inoltre, è prevista l'azione inibitoria e, quindi, una tutela preventiva a favore del consumatore (cfr. il Codice del consumo artt. 33 e segg.).

Le diversità sono evidenti: a parte le necessità di accettare il presupposto soggettivo (ossia che parte del rapporto sia effettivamente un "consumatore"), l'indagine e la tutela è mirata a rimediare alle asimmetrie informative e agli squilibri tra diritti e obblighi con un'analisi in concreto e, di regola, in modo assai incisivo, senza limitarsi al regime della responsabilità, ma andando a toccare anche altri aspetti della vicenda contrattuale.

Ora, è evidente che in un contratto di trasporto di cose o persone, se la controparte del vettore riveste anche la qualifica soggettiva di "consumatore", il meccanismo dell'inderogabilità tipico dei sistemi di diritto internazionale uniforme e/o delle

corrispondenti norme interne non esaurisce lo spazio di tutela che l'ordinamento riserva al consumatore.

In primo luogo, perché la valutazione dello squilibrio e della vessatorietà coinvolge aspetti ulteriori rispetto al nucleo di norme inderogabili usualmente previsto dal regime uniforme: basti pensare alle prime applicazioni giurisprudenziali delle regole sulla clausole contrattuali abusive, che non solo hanno riguardato clausole che sarebbero già state nulle per contrarietà a norme inderogabili, ma anche regole relative al recesso o al mutamento di viaggio, ossia profili estranei alla responsabilità per danni alla persona o ai bagagli (cfr. ad esempio Trib. Palermo 3 febbraio 1999, *Adiconsum c. Siremar*, in *Foro it.*, 1999, I, 2085).

In secondo luogo, perché lo specifico rimedio dell'azione inibitoria dà la possibilità di eliminare l'effetto negativo sulla posizione del consumatore dato dalla (normale) asimmetria informativa, rendendo possibile l'intervento delle Associazioni dei consumatori.

In terzo luogo, perché anche nel settore specifico della responsabilità per danno, l'applicazione delle norme di tutela del consumatore può comunque portare a risultati ulteriori rispetto a quelli che discendono dal sistema dell'inderogabilità.

L'esempio più noto sono le due decisioni della Corte Costituzionale (2003 n. 71 e 2005 n. 99) sul limite di responsabilità del vettore marittimo di cose ex art. 423 cod. nav. in cui (sia pure a livello di *obiter*) si è affermato che gli artt. 1469 *ter* e *quater* cod. civ. (in allora vigenti), pur non trovando applicazione al limite in quanto tale, perché previsto *ex lege*, tuttavia impongono che al passeggero – consumatore venga data “*adeguata informazione*” e specificatamente che debba risultare “*chiaramente il maggior costo dell'operazione di trasporto in relazione all'eventuale dichiarazione di valore*”.

Pertanto, regime inderogabile della responsabilità e tutela del consumatore – nel contratto di trasporto – non sono necessariamente due sistemi che si escludono a vicenda, ma (salvo eccezioni espresse) essi trovano applicazione congiunta, ciascuno in relazione ai propri presupposti di applicazione e colle proprie specificità.

Per concludere, mette conto osservare che lo specifico modello di tutela dei passeggeri scelto dall'UE (nel trasporto aereo e proposto per quello marittimo), costituisce un modello diverso (e sovrapposto) rispetto ai due ora analizzati.

In effetti, l'azione dell'UE a favore del passeggero si realizza su vari livelli. In primo luogo, una delle motivazioni che spinge l'UE a procedere ad una sempre più marcata liberalizzazione dei servizi nel settore dei trasporti, anche marittimi, è che tale azione va a beneficio degli utenti, non solo perché la competizione dovrebbe avere un impatto benefico sulle tariffe, ma perché la libertà di prestazione significa anche diritto di scelta dell'utente tra più fornitori del servizio.

Peraltro, è agevole osservare come alla liberalizzazione si associ un intervento sempre più ampio e articolato dell'UE sul tema di sicurezza della navigazione, non solo per evitare possibili distorsioni di una competizione al ribasso sugli standard, ma anche a tutela degli utenti, il che costituisce interesse pubblicistico essenziale anche a livello comunitario.

Infine, l'armonizzazione delle norme sulla responsabilità secondo un modello uniforme è un tassello importante per l'UE, sempre in questa duplice ottica di avere servizi di trasporto efficienti nel contesto del mercato unico e rispettosi della tutela del passeggero (cfr. per il trasporto aereo il Reg. CE/2027/97 e successive modifiche).

Ma a tutto ciò si aggiungono ulteriori regole comunitarie poste a tutela del passeggero, quali quelle previste dalla nota disciplina che impone ai vettori aerei di fornire una prima assistenza ai passeggeri in caso di cancellazione dei voli o di ritardi che superino un certo limite (cfr. Reg. CE/261/04; è in fase di elaborazione per il trasporto marittimo una disciplina pensata sulla falsariga del modello del trasporto aereo cfr. il Paper della Commissione "*Strengthening the protection of the rights of passengers travelling by sea or inland waterway in the European Union*" del marzo 2006).

Orbene, la recente sentenza CGCE 10.1.2006 C-344/04 ha chiarito che tali misure sono strutturalmente diverse dal meccanismo risarcitorio previsto dalle regole uniformi (nel caso di specie, la Convenzione di Montreal del 2001).

La Corte osserva che la normativa comunitaria posta a tutela del passeggero prescinde dalla tutela meramente privatistica della Convenzione e persegue finalità di tipo pubblicistico, collegate alla peculiarità della fattispecie.

Ora, se si accetta questa impostazione, è evidente che questo modello di tutela del passeggero è ancora diverso rispetto ai primi due e quindi si applica anch'esso, sovrapponendosi, e non elidendo, alla tutela data al passeggero dall'inderogabilità del regime di responsabilità del vettore e dalle norme generali in materia di tutela del consumatore.