UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI GENOVA

CORSO DI DOTTORATO IN SCIENZE SOCIALI – XXXIII CICLO

TESI DI DOTTORATO

La tutela del passeggero nel diritto internazionale privato e processuale dell'Unione europea

Relatori:

Chiar.ma Prof.ssa Ilaria Queirolo

Chiar.ma Prof.ssa Laura Carpaneto

Candidato:

Dott. Pietro Sanna

Anno Accademico 2019/2020

INDICE

INTRODUZIONE – Il piano di indagine..... pag. 6

CAPITOLO I – La tutela del passeggero nel diritto internazionale processuale dell'Unione europea: le norme in materia di giurisdizione e circolazione delle sentenze

1. Premessa..... pag. 13
2. La determinazione del giudice competente e la circolazione delle sentenze nelle controversie a carattere transfrontaliero in materia civile e commerciale: dalla Convenzione di Bruxelles del 1968 al Regolamento (UE) n. 1215/2012..... » 15
   2.1. Il campo di applicazione del Regolamento Bruxelles I-*bis* ed il sistema di criteri di competenza giurisdizionale..... » 23
3. L'inapplicabilità al passeggero delle norme regolamentari a tutela del consumatore..... » 31
   3.1. L'eccezione dei contratti cd. *all-inclusive*..... » 36
4. Gli accordi di proroga della giurisdizione..... » 41
   4.1. La proroga tacita..... » 48
   4.2. L'estendibilità ai pacchetti turistici della disciplina *ad hoc* a tutela dei consumatori in materia di proroga della giurisdizione..... » 53
5. Il foro generale del domicilio del convenuto (vettore o passeggero)..... » 55
6. Il foro speciale per le controversie in materia di trasporto passeggeri: la rilevanza dei luoghi di partenza e di arrivo ai fini dell'individuazione del luogo di esecuzione della prestazione dedotta in giudizio..... » 61
7. Il coordinamento delle convenzioni internazionali di diritto uniforme (e degli "*altri atti dell'Unione*") in materia di trasporto di persone con la

disciplina generale di diritto processuale civile di cui al Regolamento Bruxelles I-*bis* ..... » 69

8. Il regime di circolazione delle sentenze nel Regolamento Bruxelles I-*bis*: dal sistema a "doppio binario" della Convenzione di Bruxelles del 1968 all'abolizione dell'*exequatur*..... » 78

8.1. Le cause ostative alla circolazione delle decisioni giudiziali straniere: il diniego del riconoscimento e dell'esecuzione delle sentenze per violazione delle norme a protezione della "parte debole"..... » 86

CAPITOLO II – La tutela del passeggero nel diritto internazionale privato dell'Unione europea: le norme in materia di individuazione della legge applicabile

1. Premessa..... pag. 90

2. L'individuazione della legge applicabile alle obbligazioni contrattuali: dalla Convenzione di Roma del 1980 al Regolamento (CE) n. 593/08 ..... » 92

2.1. L'ambito applicativo del Regolamento Roma I ed il criterio di collegamento principale della volontà delle parti..... » 96

3. L'introduzione di una norma *ad hoc* a tutela del passeggero per determinare la legge regolatrice dei contratti internazionali di trasporto di persone ..... » 105

4. L'individuazione della legge applicabile ai contratti di trasporto passeggeri ai sensi dell'art. 5(2) del Regolamento Roma I..... » 109

4.1. Il criterio principale dell'autonomia privata "limitata" ..... » 114

4.2. La legge applicabile ai contratti di trasporto di persone in mancanza di scelta delle parti: i criteri sussidiari e la cd. *clause échappatoire* ..... » 122

5. L'applicabilità espressa della disciplina a tutela del consumatore ai contratti di viaggio "tutto compreso" ..... » 131

6. Il coordinamento delle convenzioni internazionali di diritto uniforme in materia di trasporto di persone con la disciplina internazionalprivatistica di matrice europea ..... » 137

7. La tutela sostanziale del passeggero nelle convenzioni internazionali di diritto uniforme e nella normativa europea di diritto materiale ..... » 145

7.1. Le convenzioni internazionali e gli atti di diritto derivato dell'Unione europea in materia di trasporto marittimo di persone ..... » 147

7.2. Le convenzioni internazionali e gli atti di diritto derivato dell'Unione europea in materia di trasporto aereo di persone ..... » 150

7.3. Le convenzioni internazionali e gli atti di diritto derivato dell'Unione europea in materia di trasporto terrestre di persone ..... » 155

CAPITOLO III – La protezione garantita al passeggero dal "sistema" di diritto internazionale privato e processuale di matrice europea: considerazioni conclusive

1. L'opportunità di considerare il passeggero quale "parte debole" del contratto di trasporto di persone: l'evoluzione della normativa rilevante e la persistente discrasia metodologica tra il "sistema" Bruxelles I ed il Regolamento Roma I ..... pag. 159

2. Sull'efficacia della tutela garantita al passeggero dalle norme di diritto internazionale privato e processuale dell'Unione europea: l'(in)adeguatezza delle norme di conflitto (anche) alla luce del coordinamento con le fonti rilevanti di diritto materiale uniforme ..... » 164

3. I possibili margini di intervento per una più efficace realizzazione della tutela del passeggero nel diritto internazionale privato e processuale di matrice europea ..... » 169

BIBLIOGRAFIA ..... pag. 174

RIFERIMENTI GIURISPRUDENZIALI ..... pag. 204

INTRODUZIONE

Il piano di indagine.

L'obiettivo del presente lavoro è quello di analizzare e valutare in prospettiva critica l'adeguatezza e, ancor prima, l'opportunità della tutela offerta dalle vigenti norme di diritto internazionale privato e processuale [1] di matrice europea alla figura del passeggero, da considerarsi parte debole nell'ambito dei contratti – internazionali – di trasporto di persone[2].

Invero, proprio quest'ultima affermazione non risulta affatto scontata, laddove gli strumenti normativi rilevanti di derivazione europea non sono chiari ed univoci sul punto, non ricomprendendo il passeggero – quanto meno espressamente, uniformemente

[1] Come noto, il diritto internazionale privato in senso stretto identifica l'insieme delle regole finalizzate all'individuazione del diritto materiale applicabile alle fattispecie che presentano elementi di estraneità rispetto all'ordinamento giuridico nazionale. In questo senso, si fa riferimento alle cd. norme di conflitto, ossia quelle disposizioni strumentali che non dettano la disciplina sostanziale del rapporto giuridico in questione, assolvendo bensì la diversa funzione di consentire l'identificazione della normativa applicabile, mediante la definizione di criteri di collegamento oggettivi o soggettivi. Il diritto internazionale privato in senso ampio – accompagnato dall'accezione "processuale" – comprende altresì le norme volte a definire la competenza giurisdizionale, ossia a consentire la determinazione del giudice competente a decidere su una data controversia sempre avente ad oggetto fattispecie che presentano elementi di estraneità. Per tutti, F. MOSCONI, C. CAMPIGLIO, *Diritto internazionale privato e processuale, Volume I, Parte generale e obbligazioni*, 8° ed., Milano, 2017; E. VITTA, *Diritto internazionale privato*, Torino, 1972.

[2] In generale sul trasporto passeggeri, nella sterminata bibliografia dedicata al tema, cfr. S. M. CARBONE, P. CELLE, M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, 6° ed., Torino, 2020, p. 169; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, 15° ed., Milano, 2019, p. 479; S. ZUNARELLI, M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, 3° ed., Vicenza, 2016, p. 327; M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità del vettore marittimo di persone dal Codice della Navigazione al Regolamento (CE) 392/2009*, in *Dir. mar.*, 2012, p. 756; ID., *Trasporto internazionale marittimo e aereo di passeggeri, danno alla persona, foro competente*, in *Dir. turismo*, 2005, p. 246; M. E. DE MAESTRI, *Il trasporto marittimo di merci e di persone: profili sostanziali*, in V. ROPPO (a cura di), *Trattato dei contratti*, vol. IV, Opere e servizi – 2, Milano, 2014, p. 193; S. ZUNARELLI, A. ROMAGNOLI, *Contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2012; M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti - La disciplina contrattuale*, 2° ed., vol. II, Milano, 2012; S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2008; 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. int.*, 2007, p. 206; M. M. COMENALE PINTO, *Il trasporto marittimo di passeggeri, disciplina attuale e prospettive*, in *Dir. turismo*, 2006, p. 114; A. LUMINOSO, *Le condizioni generali vettori di trasporto marittimo di persone*, in *Resp. civ. prev.*, 2000, p. 868. Per taluni riferimenti dottrinali in materia di tutela della parte debole nel diritto internazionale privato e processuale, v. *infra*.

ed a pieno titolo – tra quelle figure tradizionalmente ritenute meritevoli di peculiare protezione internazionalprivatistica in considerazione della loro ontologica ed intrinseca condizione di "debolezza" nei confronti delle rispettive controparti negoziali.

Il riferimento, come noto, è al consumatore, al lavoratore subordinato e all'assicurato, la cui vulnerabilità sul piano contrattuale viene normalmente ricondotta nel novero della cd. asimmetria negoziale, da ravvisarsi in quella – ancorché presunta – condizione di inferiorità nei confronti della controparte – rispettivamente, il professionista, il datore di lavoro e l'assicuratore – in termini di inesperienza giuridica, debolezza economica nonché limitatezza di potere contrattuale.

In primo luogo, infatti, i cd. contraenti deboli, al contrario delle loro controparti "tipiche" – che si presumono dotate di una organizzazione professionale e, eventualmente, di un apparato legale cui potersi affidare – sono nella maggior parte dei casi sprovvisti delle competenze necessarie per valutare gli aspetti propriamente giuridici dei contratti conclusi.

In secondo luogo, non disponendo, di regola, delle medesime risorse materiali e finanziarie dei contraenti "forti", risulta altresì evidente la loro assoggettabilità a questi ultimi in termini di asimmetria economica. Diverse e rilevanti sono, infatti, le spese legate alle fasi di vita del contratto cui i contraenti sono chiamati a far fronte. Il riferimento è naturalmente tanto agli oneri "fisiologici", come i costi di transazione – che ricomprendono, ad esempio, le spese inerenti alla raccolta delle informazioni circa il bene o il servizio oggetto del contratto; i costi di negoziazione, sottesi alle trattative inerenti all'oggetto e alle clausole del contratto; nonché i costi di esecuzione, i quali integrano le spese che le parti sostengono nell'assicurarsi che la controparte dia esecuzione alle obbligazioni assunte –, quanto agli oneri "patologici", ossia quelli inerenti alle eventuali controversie legali derivanti, ad esempio, dall'inadempimento totale o parziale del contratto concluso.

In terzo luogo, è indubbio, infine, che i suddetti contraenti deboli dispongano di un potere negoziale particolarmente limitato nella fase delle trattative che conducono alla conclusione dell'accordo, trovandosi solitamente nella condizione, quasi necessitata, di dover aderire a contratti unilateralmente predisposti dalla controparte, senza avere la possibilità di discuterne i termini e le condizioni. Circostanza, quest'ultima, che rappresenta, peraltro, un'eccezione alla norma generale del diritto dei contratti, che

vorrebbe la sostanziale parità delle volontà delle parti e l'eguale potere nella relativa esplicazione[3].

Le considerazioni soprariportate hanno, dunque, indotto gli studiosi di diritto internazionale privato e processuale a sostenere la necessità di adottare, nelle fattispecie contrattuali a carattere transfrontaliero – caratterizzate, dunque, da elementi di estraneità rispetto all'ordinamento giuridico nazionale – che prevedono uno sbilanciamento nei poteri di negoziazione delle parti, un sistema normativo che risulti essere più vicino, in termini di conoscenza, di prevedibilità e di accesso alle sedi giurisdizionali, ai contraenti presuntivamente considerati deboli.

In sostanza, il fine ultimo perseguito vorrebbe essere quello di garantire a questi soggetti, per un verso, la possibilità di adire le corti a loro logisticamente più congeniali per far valere le proprie pretese derivanti dai contratti e, per l'altro, la prevalenza della legge che questi si aspetterebbero che venisse applicata, la quale, spesso, afferisce all'ordinamento del paese in cui la parte stessa ha stabilito il domicilio o la residenza[4].

L'obiettivo in parola, sostanzialmente volto ad azzerare l'ontologico squilibrio tra le parti di determinati contratti tipici, ha dunque orientato, in principio, la formazione delle diverse fonti normative nazionali, internazionali e comunitarie in materia, trovando in esse espressione e declinazione.

Orbene, seppure le suddette dinamiche parrebbero pacificamente caratterizzare anche il rapporto tra vettori e passeggeri nel contesto dei contratti di viaggio, il diritto internazionale privato e processuale dell'Unione europea – l'ambito su cui ci si soffermerà in questa sede – non estende, tuttavia, a quest'ultima categoria di soggetti le medesime prerogative.

In questo senso, l'impostazione adottata dal "legislatore" europeo sembrerebbe, peraltro, frutto di una scelta legislativa ben precisa e consapevole. Come si avrà modo di approfondire, la figura del passeggero non risulta, infatti, del tutto ignorata dall'impianto normativo di riferimento, bensì è oggetto di una disciplina apparentemente poco lineare e di non agevole giustificazione sul piano metodologico.

---

[3] Per tutti, V. ROPPO, *Diritto privato*, 7° ed., Torino, 2020; ID., *Il contratto*, 2° ed., Milano, 2011.

[4] Sui metodi di tutela del contraente debole nell'ambito del diritto internazionale privato, in generale, cfr. S. MARINO, *Metodi di diritto internazionale privato e tutela del contraente debole nel diritto comunitario*, Milano, 2010.

Se, da un lato, rispetto a taluni profili della disciplina[5] le fonti in parola non fanno riferimento alcuno a presunte esigenze di tutela del passeggero, assoggettando, pertanto, i contratti di trasporto alla disciplina generale, per altri profili il viaggiatore viene, invece, espressamente riconosciuto quale soggetto cui deve essere garantita una protezione internazionalprivatisitica *ad hoc*[6].

L'intensità ed efficacia di questa protezione specifica non risulta, tuttavia, assimilata – e assimilabile – a quella garantita alle categorie tradizionali di contraenti deboli. Circostanza quest'ultima che non appare di immediata giustificazione, soprattutto ove si mettano in correlazione la figura del passeggero e quella del consumatore: nonostante, infatti, le due categorie di soggetti presentino palesi analogie – e, talvolta, coincidano –, gli strumenti normativi europei di diritto internazionale privato e processuale le distinguono nitidamente e, anzi, si limitano ad accomunarle – sempre in termini di tutela della parte debole – esclusivamente in particolari limitate circostanze e a determinate stringenti condizioni. Il parallelismo tra le due figure non potrà, pertanto, che accompagnare tutto il presente lavoro.

Infine, merita porsi in evidenza un ultimo elemento che rende il tema in esame ancor più rilevante, ossia il carattere dinamico ed ontologicamente transfrontaliero dei contratti di trasporto[7]. È indubbia, infatti, la propensione spiccatamente internazionale dei contratti di viaggio, che, rappresentando il presupposto fondamentale per l'operatività delle norme di diritto internazionale privato e processuale, non può che accrescere l'interesse per la tematica trattata.

A partire dalle considerazioni sin qui svolte, lo scopo del presente lavoro, dunque, è quello di riunire e passare analiticamente e criticamente in rassegna le disposizioni di matrice europea di diritto internazionale privato e processuale che trovano applicazione nell'ambito di controversie a carattere transfrontaliero nascenti da un contratto di trasporto internazionale di persone, al fine ultimo di predisporre degli strumenti necessari per poter affrontare, conclusivamente, una serie di questioni di carattere

[5] Si anticipa che il riferimento è all'ambito del diritto internazionale processuale, ossia alle norme in materia di determinazione del giudice competente e di riconoscimento ed esecuzione delle sentenze, contenute nel Regolamento Bruxelles I-*bis*.

[6] Come noto, il riferimento in questo caso è, invece, al Regolamento Roma I sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali.

[7] P. IVALDI, L. CARPANETO, *Trasporti*, in R. BARATTA (a cura di), *Diritto internazionale privato*, in N. IRTI (promossi da), *Dizionari del diritto privato*, Milano, 2010, p. 492.

generale circa la sussistenza, l'opportunità, l'adeguatezza e l'efficacia della protezione garantita al passeggero dal "sistema" europeo di diritto internazionale privato.

Nella suddetta prospettiva, il primo capitolo sarà dedicato all'analisi delle principali norme di procedura civile internazionale dell'Unione europea inerenti alla materia. rinvenibili nel Regolamento UE n. 1215/2012 concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (cd. Bruxelles I-*bis*)[8].

Il secondo capitolo si incentrerà, invece, sulle norme di diritto internazionale privato in senso stretto, trovando, dunque, nel Regolamento CE n. 593/08 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (cd. Roma I)[9] la principale fonte normativa di riferimento. Trattandosi in questo contesto di individuazione della legge applicabile ai contatti, l'analisi si estenderà, altresì, ad alcuni cenni sulla normativa convenzionale ed europea di diritto sostanziale incidente sulla materia dei contratti internazionali di trasporto, al fine di fornire – seppur senza pretesa di esaustività – un quadro il più possibile completo circa il sistema di protezione cui i passeggeri possono fare affidamento nel contesto europeo.

Si anticipa sin d'ora che l'esame di entrambi i profili sopracitati non potrà che passare per l'approfondimento di talune tematiche incidentalmente sottese e funzionali all'obiettivo del presente lavoro, quali, ad esempio, il coordinamento tra le norme di diritto internazionale privato e le convenzioni di diritto uniforme in materia, oppure quello – di cui si è già fatta menzione – della potenziale riconducibilità del passeggero al consumatore, con la conseguente applicabilità o meno anche al primo delle norme previste a tutela di quest'ultimo[10].

---

[8] Regolamento (UE) n. 1215/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2012, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (rifusione), in GU L 351, 20.12.2012, p. 1. Per approfondimenti, v. *infra*.

[9] Regolamento (CE) n. 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (Roma I), *OJ* L 177, 4.7.2008, p. 6. Al riguardo, v. *infra*.

[10] Peraltro, sono svariati gli ulteriori spunti di ricerca che l'argomento offre ma che, tuttavia, non potranno essere trattati in questa sede – e sullo studio dei quali si spera che la presente trattazione possa rappresentare valida base da cui partire –. Solo per fare alcune ipotesi, ad esempio, il tema della tutela del passeggero nel diritto internazionale privato può essere declinato in ambito nazionale e, dunque, comparatistico tra diversi sistemi interni. La tematica – qui considerata dal punto di vista del passeggero "generalmente inteso" – può, altresì, essere affrontata nella specifica prospettiva delle diverse singole categorie di viaggiatori, da distinguersi in base al mezzo di trasporto utilizzato (il riferimento è, dunque, al trasporto marittimo, aereo o terrestre). Ancora, più strettamente in materia di individuazione della competenza giurisdizionale, meriterebbe senz'altro una trattazione a sé stante il tema del coordinamento e

Infine, una volta delineato il quadro rilevante del sistema normativo cui il passeggero può fare riferimento e affidamento, il terzo e ultimo capitolo sarà dedicato a considerare in prospettiva critica una serie di questioni che si ritengono centrali rispetto al tema oggetto della ricerca.

In primis, ci si interrogherà sull'opportunità di riconoscere una tutela *ad hoc* al passeggero – sempre, si ribadisce, nello specifico contesto del diritto internazionale privato e processuale – alla luce delle dinamiche negoziali che lo vorrebbero parte debole del contratto di trasporto di persone. La questione risulta ancor più interessante e complessa ove si consideri la sopracitata discrasia tra fonti normative rilevanti, le quali non prendono uniformemente e coerentemente in considerazione la figura del passeggero, riconoscendogli o meno esigenze specifiche di tutela in maniera apparentemente poco lineare e uniforme. Questo non può, quindi, che sollevare il primo quesito logicamente alla base di qualsivoglia ragionamento sul tema, ossia se il passeggero sia effettivamente considerato o meno contraente debole del contratto di trasporto di persone e, dunque, meritevole di specifica tutela, dalle norme di diritto internazionale e dell'Unione europea rilevanti.

In secundis, dalla predetta questione – in caso di risposta affermativa – ne discende una ulteriore, ossia se la tutela garantita al passeggero dal "sistema" di diritto internazionale privato di matrice europea possa ritenersi sufficientemente adeguata ed efficace. Per rispondere a questa domanda lo spettro dell'analisi non potrà essere confinato alle norme di diritto internazionale privato e processuale, dovendosi necessariamente estendere – pur sempre in funzione degli obiettivi della presente ricerca – alla normativa uniforme di diritto sostanziale in materia. Solo così potrà

---

della applicazione delle norme di diritto internazionale privato dell'Unione in relazione agli strumenti alternativi di risoluzione delle controversie, il cui utilizzo è sempre più invalso nel commercio internazionale (sebbene vada detto che si tratta di istituti che, ad oggi, proprio per la connotazione di contraente debole del passeggero, trovano più ampio utilizzo nell'ambito del trasporto merci). In ultimo, si consideri ancora, meramente a titolo di esempio, l'evidente impatto che gli avvenimenti di più stretta attualità, rappresentati, in particolare, dalla *Brexit* e dalla pandemia globale da Covid-19, stanno avendo e potranno avere – anche – sulla tematica trattata. Per i primi commenti sul possibile impatto della *Brexit* dal punto di vista del sistema di diritto internazionale privato, cfr. C. E. TUO, *The Consequences of Brexit for Recognition and Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters: Some Remarks*, in *Riv. dir. int priv. e proc*., 2019, p. 302; B. CORTESE, *Brexit e diritto internazionale privato tra Roma, Bruxelles e Lugano: "How can I just let you walk away?"*, in *Cuadernos de Derecho Transnacional*, vol. 13, n. 1, 2021, p. 153; G. VALLAR, *La Commissione fornisce ulteriori indicazioni relative all'impatto della Brexit sull'applicazione del diritto internazionale privato e processuale europeo nel Regno Unito e negli Stati membri in relazione a situazioni che coinvolgono il Regno Unito*, in *Eurojus.it*, 2020.

effettivamente aversi contezza – sempre nella prospettiva della tutela del viaggiatore – della rilevanza ed efficacia, in particolare, delle norme di conflitto di matrice europea e dei criteri di collegamento in esse contenuti. In questo senso, è evidente che l'analisi dovrà preliminarmente passare, altresì, per un chiarimento circa i rapporti intercorrenti, in termini di coordinamento, tra le fonti di diritto internazionale privato e processuale di derivazione europea e le convenzioni internazionali di diritto materiale uniforme.

In tertiis, alla luce delle risposte offerte ai precedenti quesiti, si tenterà, conclusivamente, di valutare i possibili margini di "miglioramento" della disciplina internazionalprivatistica europea a tutela delle esigenze del passeggero, prendendo, quindi, in considerazione e ipotizzando, in prospettiva futura ed evolutiva, possibili proposte di accorgimenti e contromisure atte a rafforzare, ove necessario, il citato regime protettivo della posizione del passeggero nel contesto del rapporto negoziale con il vettore-contraente forte.

CAPITOLO I

La tutela del passeggero nel diritto internazionale processuale dell'Unione europea: le norme in materia di giurisdizione ed il regime di circolazione delle sentenze.

SOMMARIO: 1. Premessa – 2. La determinazione del giudice competente e la circolazione delle sentenze nelle controversie a carattere transfrontaliero in materia civile e commerciale: dalla Convenzione di Bruxelles del 1968 al Regolamento (UE) n. 1215/2012 – 2.1. Il campo di applicazione del Regolamento Bruxelles I-*bis* ed il sistema di criteri di competenza giurisdizionale – 3. L'inapplicabilità al passeggero delle norme regolamentari a tutela del consumatore – 3.1. L'eccezione dei contratti cd. *all-inclusive* – 4. Gli accordi di proroga della giurisdizione – 4.1. La proroga tacita – 4.2. L'estendibilità ai pacchetti turistici della disciplina *ad hoc* a tutela dei consumatori in materia di proroga della giurisdizione – 5. Il foro generale del domicilio del convenuto (vettore o passeggero) – 6. Il foro speciale per le controversie in materia di trasporto passeggeri: la rilevanza dei luoghi di partenza e di arrivo ai fini dell'individuazione del luogo di esecuzione della prestazione dedotta in giudizio – 7. Il coordinamento delle convenzioni internazionali di diritto uniforme e degli "*altri atti dell'Unione*" in materia di trasporto di persone con la disciplina generale di diritto processuale civile di cui al Regolamento Bruxelles I-*bis* – 8. Il regime di circolazione delle sentenze nel Regolamento Bruxelles I-*bis*: dal sistema a "doppio binario" della Convenzione di Bruxelles del 1968 all'abolizione dell'*exequatur* – 8.1. Le cause ostative alla circolazione delle decisioni giudiziali straniere: il diniego del riconoscimento e dell'esecuzione delle sentenze per violazione delle norme a protezione della "parte debole"

1. Premessa.

Qualora da un contratto di trasporto internazionale di persone sorga una controversia a carattere transfrontaliero, in vista di un contenzioso giudiziale il primo tema che in ordine logico deve essere affrontato dall'interprete chiamato ad analizzare la vertenza è quello della competenza giurisdizionale. Come noto, infatti, solo una volta stabilito correttamente quale sia la corte competente a decidere è possibile passare alla valutazione circa la legge applicabile.

In siffatto contesto si pone sin da subito la questione del coordinamento tra la disciplina interna, le convenzioni internazionali di diritto uniforme e le norme di cui ai regolamenti europei in materia. Il giudice adito, infatti, potrà applicare le convenzioni

internazionali solo laddove il proprio ordinamento di appartenenza le abbia ratificate[1], trovandosi invece ad applicare sussidiariamente la restante normativa internazionale o, in difetto, quella del proprio ordinamento nazionale, qualora lo Stato del foro non abbia provveduto alle suddette ratifiche.

L'obiettivo del presente capitolo è passare in rassegna, secondo una trama *ad excludendum*, tutti i possibili fori che l'ipotetico passeggero coinvolto in una controversia di carattere transfrontaliero sorgente da un contratto di trasporto si troverebbe a dovere – e, in taluni casi, potere – adire ai sensi della normativa europea in materia, al fine ultimo di disporre degli elementi necessari per valutare se dette regole garantiscano o meno un'effettiva ed adeguata tutela a favore del passeggero.

Sempre con il medesimo intento, trattando in questa sede di diritto processuale civile internazionale, l'analisi non potrà che estendersi, altresì, ad alcuni cenni in tema di circolazione delle sentenze, per valutare se la peculiare condizione del passeggero nel sinallagma contrattuale possa in qualche modo condizionare, ai sensi della normativa di riferimento, il regime di riconoscimento ed esecuzione transfrontalieri delle decisioni che lo vedono coinvolto.

Punto di partenza nonché fulcro dell'indagine è, pertanto, costituito dall'analisi delle norme rilevanti contenute nel Regolamento UE n. 1215/2012 concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (cd. Bruxelles I-*bis*), nel cui ambito di applicazione oggettivo, come si avrà modo di analizzare, rientrano le controversie nascenti da contratti di trasporto, il quale, come noto, costituisce solo il più recente punto di approdo di una lunga evoluzione a livello comunitario iniziata con la Convenzione di Bruxelles del 1968.

[1] Per quel che rileva in questa sede, si fa riferimento in Italia, a mero titolo esemplificativo, alla Convenzione di Atene del 13 dicembre 1974 relativa al trasporto di passeggeri e dei loro bagagli, per quanto concerne il trasporto di persone via mare, oppure alla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale. Come si avrà modo di approfondire, si tratta di trattati internazionali che, pur essendo di diritto uniforme, prevedono al loro interno norme in materia di individuazione della competenza giurisdizionale, e la cui applicazione, pertanto, deve necessariamente coordinarsi con le altre fonti di diritto di derivazione europea più specificamente in materia di diritto internazionale privato e processuale.

2. La determinazione del giudice competente e la circolazione delle sentenze nelle controversie a carattere transfrontaliero in materia civile e commerciale: dalla Convenzione di Bruxelles del 1968 al Regolamento (UE) n. 1215/2012.

A fronte della percepita rilevanza del tema concernente l'individuazione del giudice competente, in particolare nel caso di controversie nascenti da rapporti di natura civile e commerciale, sin dall'inizio della seconda metà del secolo scorso la Comunità economica europea (CEE) fu spinta a promuovere la conclusione di una convenzione a livello comunitario finalizzata all'uniformazione dei criteri di competenza giurisdizionale in materia.

Sebbene, infatti, l'istituzione della Comunità non prevedesse tra i propri originali obiettivi quello di realizzare forme efficaci di cooperazione giudiziaria in materia civile tra gli allora sei Stati membri[2], l'esigenza di instaurare uno spazio giudiziario fondato su regoli comuni di esercizio della giurisdizione e libera circolazione delle sentenze civili e commerciali era comunque avvertita come strettamente funzionale al raggiungimento degli obiettivi di integrazione economica e di buon funzionamento del mercato interno che la CEE si poneva.

Si collocava in questa prospettiva la previsione dell'art. 220 del Trattato del 25 marzo 1957 istitutivo della Comunità economica europea[3], che invitava gli Stati membri ad avviare tra loro negoziati finalizzati, *inter alia*, a garantire la semplificazione delle procedure e delle formalità cui erano sottoposti il riconoscimento e l'esecuzione delle rispettive decisioni giudiziarie[4].

Siffatto obiettivo veniva pertanto perseguito per mezzo della Convenzione di Bruxelles del 27 settembre 1968, in vigore dal 1° febbraio 1973[5], concernente la competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e

[2] Belgio, Francia, Germania, Italia, Lussemburgo e Olanda.

[3] Poi divenuto art. 293 TCE ed oggi abrogato, a seguito della riforma di Lisbona.

[4] Sull'art. 220 CEE, sostituito dall'art. 293 CE, oggi abrogato, si veda S. BELLIS, *Commento all'art. 293 TCE*, in A. TIZZANO (a cura di), *Trattati dell'Unione europea e della Comunità europea*, Milano, 2004, p. 1309; F. POCAR, *Commentario breve ai trattati della Comunità e dell'Unione europea*, Milano, 2001, p. 986; N. MACKEL, *Art. 293*, in P. LEGER (a cura di), *Commentaire article par article del Traités UE et CE*, Bruxelles, 2000, p. 1875; P. FOIS, *Articolo 220*, in R. QUADRI, R. MONACO, A. TRABUCCHI (a cura di), *Trattato istitutivo della CEE. Commentario*, Milano, 1965, p. 1609.

[5] E ancora in vigore, laddove, nonostante la trasfusione del testo nel Regolamento CE n. 44/2001 (cd. Bruxelles I), poi sostituito da Bruxelles I-*bis*, la Convenzione conserva ancora un proprio ambito di applicazione, in quanto continua ad essere applicabile ai procedimenti iniziati prima del 1° marzo 2002.

commerciale[6], stipulata tra gli allora Stati membri della CEE ed in seguito più volte emendata per favorirne l'adesione da parte dei nuovi Stati entrati a far parte della Comunità[7].

Come suggerito dall'intitolazione, la Convenzione viene definita a carattere "doppio"[8], laddove contiene due gruppi distinti di norme. Da un lato, si occupa, infatti,

[6] Convenzione concernente la competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale e protocollo, firmata a Bruxelles il 27 settembre 1968 e resa esecutiva con l. 21 giugno 1971 n. 804, pubblicata in G.U.C.E. n. L 299 del 31 dicembre 1972, p. 32. Nella versione consolidata a seguito delle modifiche apportate in occasione delle adesioni degli Stati che via via sono diventati membri dell'Unione, la convenzione si trova pubblicata in G.C.U.E. n. C 27 del 26 gennaio 1998, p. 1. Per uno studio sulla Convenzione di Bruxelles si vedano, *ex plurimis*, S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il regolamento UE n. 1215/2012*, Torino, 7° ed., Torino, 2016, p. 2; A. MALATESTA, *Le novità in materia di fori protettivi della parte debole*, in ID. (a cura di), *La riforma del Regolamento Bruxelles I. Il Regolamento (UE) n. 1215/2012 sulla giurisdizione e l'efficacia delle decisioni in materia civile e commerciale*, Milano, 2016, p. 1; F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (UE) n. 1215/2012 (rifusione). Evoluzione e continuità del "sistema Bruxelles-I" nel quadro della cooperazione giudiziaria civile europea in materia civile*, Vicenza, 2015, p. 1; P. DE CESARI, *Diritto internazionale privato dell'Unione europea*, Torino, 2011, p. 66; F. P. MANSI, *Il giudice italiano e le controversie europee: i principali regolamenti comunitari di diritto processuale civile. I principali regolamenti comunitari di diritto processuale civile*, 2° ed., Milano, 2010, p. 5; S. M. CARBONE, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni in materia civile e commerciale nello spazio giudiziario europeo: dalla Convenzione di Bruxelles al Regolamento (CE) n. 44/2001*, in S. M. CARBONE, M. FRIGO, L. FUMAGALLI (a cura di), *Diritto processuale civile e commerciale comunitario*, Milano, 2004, p. 3; A. BONOMI, *Il diritto internazionale privato dell'Unione europea: considerazioni generali*, in *Diritto internazionale e le controversie europee. Dalla convenzione di Bruxelles del 1968 alla convenzione di Lugano del 1988 ed al regolamento (CE) n. 44/2001*, Milano, 2004, p. 5; S. M. CARBONE, *La Convenzione di Bruxelles sulla giurisdizione e l'esecuzione delle sentenze*, in A. TIZZANO (a cura di), *Il diritto privato dell'Unione europea*, t. II, Torino, 2000, p. 1431; L. MARI, *Il diritto processuale civile della convenzione di Bruxelles. Il sistema della competenza*, Vol. I, Padova, 1999; F. POCAR, *La Convenzione di Bruxelles sulla giurisdizione e l''esecuzione delle sentenze*, 3° ed., Milano, 1995; R. LUZZATTO, *Giurisdizione e competenza nel sistema della Convenzione di Bruxelles del 27 settembre 1968*, in *Dir. comm. int.*, 1991, p. 63; ID., *Competenza giurisdizionale o diretta e competenza internazionale o indiretta nelle convenzioni dell'Aja e di Bruxelles*, in *Riv. dir. int. proc.*, 1969, p. 66.

[7] La prima versione della Convenzione vincolava i sei Stati originariamente membri della Comunità europea (Belgio, Francia, Germania, Italia, Lussemburgo e Olanda). Questa è stata estesa, con l'introduzione di modifiche e adattamenti, rispettivamente, a Danimarca, Irlanda, Gran Bretagna e Irlanda del Nord (Convenzione di adesione del 9 ottobre 1978); Grecia (25 ottobre 1982); Spagna e Portogallo (26 maggio 1989) e Finlandia, Austria e Svezia (29 novembre 1996).

[8] In tal senso, si vedano, *inter alia*, la relazione Jenard allegata alla Convenzione elaborata nel 1968 (in F. POCAR, *La Convenzione di Bruxelles sulla giurisdizione e l''esecuzione delle sentenze*, *op. cit.*, p. 629); S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 2; S. M. CARBONE, *La Convenzione di Bruxelles sulla giurisdizione e l'esecuzione delle sentenze*, in A. TIZZANO (a cura di), *Il diritto privato dell'Unione europea*, *op. cit.*, p. 1431; A. MALATESTA, *Le novità in materia di fori protettivi della parte debole*, in A. MALATESTA (a cura di), *La riforma del Regolamento Bruxelles I. Il Regolamento (UE) n. 1215/2012 sulla giurisdizione e l'efficacia delle decisioni in materia civile e commerciale*, *op. cit.*, p. 2; L. MARI, *Il diritto*

di disciplinare la competenza giurisdizionale civile e commerciale degli Stati contraenti secondo criteri uniformi, con la previsione, a garanzia del buon funzionamento del sistema, di meccanismi finalizzati ad evitare la pendenza di più procedimenti relativi alla stessa controversia davanti a giudici di diversi Stati comunitari, così da ridurre la possibilità di contrasti di giudicato[9]. Dall'altro lato, sono previste una serie di norme che regolano il riconoscimento e l'esecuzione dei provvedimenti giurisdizionali degli Stati contraenti, ampliandone, pertanto, l'effetto dallo Stato d'origine a tutta la Comunità.

Come noto, dopo il conferimento alla Comunità europea della competenza diretta a "legiferare" in materia di cooperazione giudiziaria civile, conseguente all'entrata in vigore del Trattato di Amsterdam del 1999[10], la Convenzione di Bruxelles del 1968 confluì nel Regolamento CE n. 44/2001 concernente la competenza giurisdizionale, il

---

processuale civile della convenzione di Bruxelles. Il sistema della competenza, *op. cit.*, p. 381; F. POCAR, *La Convenzione di Bruxelles sulla giurisdizione e l''esecuzione delle sentenze*, *op. cit.*, p. 1; R. LUZZATTO, *Competenza giurisdizionale o diretta e competenza internazionale o indiretta nelle convenzioni dell'Aja e di Bruxelles*, *op. cit.*, 1969, p. 66.

[9] Questo primo gruppo di norme ha carattere esclusivo, laddove vanno a sostituire integralmente le corrispondenti norme di diritto interno, la cui operatività rimane così limitata alle controversie non soggette all'ambito applicativo della Convenzione.

[10] Il riferimento è all'art. 65 del Trattato CE, oggi art. 81 del Trattato di funzionamento dell'Unione europea (TFUE), il quale attribuisce all'Unione il potere di utilizzare lo strumento giuridico più stringente a sua disposizione ai fini della costruzione di uno spazio giudiziario europeo in materia civile (Art. 81(1) TFUE: «*L'Unione sviluppa una cooperazione giudiziaria nelle materie civili con implicazioni transnazionali, fondata sul principio di riconoscimento reciproco delle decisioni giudiziarie ed extragiudiziali. Tale cooperazione può includere l'adozione di misure intese a ravvicinare le disposizioni legislative e regolamentari degli Stati membri*»). Per un commento all'art. 81 TFUE, cfr. M. WILDERSPIN, *Article 81*, in M. KELLERBAUER, M. KLAMERT, J. TOMKIN (a cura di), in *The EU Treaties and the Charter of Fundamental Rights. A Commentary*, Oxford, 2019, p. 253; R. GEIGER, D.-E. KHAN, M. KOTZUR (a cura di), *European Union Treaties. A Commentary*, Monaco di Baviera, 2015, p. 437; R. CLERICI, *Commento all'articolo 81. Cooperazione giudiziaria in materia civile*, in F. POCAR, M. C. BARUFFI (a cura di), *Commentario breve ai Trattati dell'Unione Europea*, 2° ed., Padova, 2014, p. 500; R. BARATTA, *Commento all'articolo 81 TFUE*, in A. TIZZANO (a cura di), *Trattati dell'Unione europea*, Milano, 2014, p. 859. Sulla "comunitarizzazione" del diritto internazionale privato, si vedano, per tutti, F. POCAR, *La comunitarizzazione del diritto internazionale privato: una european conflict of laws revolution?*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2000, p. 873; S. BARIATTI, *Lo sviluppo delle competenze comunitarie in materia di diritto internazionale privato e processuale*, in ID., *Casi e materiali di diritto internazionale privato comunitario*, 2° ed., Milano, 2009, p. 3; J. BASEDOW, *The Communitarization of the Conflict of Laws under the Treaty of Amsterdam*, in *Common law market rev.*, 2000, p. 687, P. A. DE MIGUEL ASENSIO, *La evolución del derecho internacional privado comunitario en el Tratado de Amsterdam*, in *Rev. esp. der. int.*, 1998, p. 373.

riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (cd. Bruxelles I), adottato il 22 dicembre 2000[11].

Entrato in vigore il 1° marzo 2002[12], il suddetto Regolamento si è, dunque, sostituito – nei rapporti tra fonti di derivazione unionale – alla Convenzione[13], da un lato,

[11] Regolamento del Consiglio del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, in G.C.U.E. n. L 12 del 16 gennaio 2001, p. 1. Per uno studio sul regolamento Bruxelles I, si vedano, *ex plurimis*, S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 3; A. MALATESTA, *Le novità in materia di fori protettivi della parte debole*, in A. MALATESTA (a cura di), *La riforma del Regolamento Bruxelles I. Il Regolamento (UE) n. 1215/2012 sulla giurisdizione e l'efficacia delle decisioni in materia civile e commerciale*, *op. cit.*, p. 1; T. SIMONS, R. HAUSMANN, I. QUEIROLO (a cura di), *Regolamento «Bruxelles I». Commento al Regolamento (CE) 44/2001 e alla Convenzione di Lugano*, Monaco di Baviera, 2012; P. DE CESARI, *Diritto internazionale privato dell'Unione europea*, *op. cit.*, p. 66; F. P. MANSI, *Il giudice italiano e le controversie europee: i principali regolamenti comunitari di diritto processuale civile. I principali regolamenti comunitari di diritto processuale civile*, *op. cit.*, p. 13; U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels I Regulation*, 2° ed., Monaco di Baviera, 2012; F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (CE) n. 44/2001*, 3° ed., Padova, 2006, p. 1; S. M. CARBONE, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni in materia civile e commerciale nello spazio giudiziario europeo: dalla Convenzione di Bruxelles al Regolamento (CE) n. 44/2001*, in S. M. CARBONE, M. FRIGO, L. FUMAGALLI (a cura di), *Diritto processuale civile e commerciale comunitario*, *op. cit.*, p. 1; A. BONOMI, *Il diritto internazionale privato dell'Unione europea: considerazioni generali*, in *Diritto internazionale e le controversie europee. Dalla convenzione di Bruxelles del 1968 alla convenzione di Lugano del 1988 ed al regolamento (CE) n. 44/2001*, *op. cit*, p. 5; C. FONTANA, *La circolazione delle decisioni in materia civile e commerciale dalla Convenzione di Bruxelles al regolamento comunitario*, in *Riv. trim. dir. proc. civ*., 2003, p. 263; S. LA CHINA, *Il riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze nel regolamento comunitario n. 44/2001*, in *Riv. dir. int. priv. e proc*., 2002, p. 386; P. BERTOLI, *La disciplina della giurisdizione civile nel regolamento n. 44/2001*, in *Riv. dir. int. priv. e proc*., 2002, p. 625.

[12] In vigore nei rapporti tra gli Stati membri, con l'eccezione della Danimarca. Infatti, come emerge dal considerando 22 e dall'art. 1(3) del Regolamento n. 44/2001, la Danimarca, uno dei quindici Stati membri dell'epoca, non prese parte all'adozione del Regolamento con la conseguenza di non esserne vincolata. La suddetta posizione isolazionista fu resa possibile dal Protocollo relativo alla Danimarca allegato al Trattato sull'Unione europea e al Trattato istitutivo della Comunità europea. Diversamente, Regno Unito e Irlanda, pur avendo anch'esse il diritto di non vincolarsi, hanno optato per partecipare all'adozione e impegnarsi all'applicazione del Regolamento (considerando 20). L'applicazione del Regolamento fu estesa tuttavia, con alcune modifiche, anche alla Danimarca, in forza dell'Accordo tra la Comunità europea e la Danimarca concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, approvato con decisione del Consiglio del 27 aprile 2006 (*G.U.U.E.* n. L 120 del 5 maggio 2006) ed in vigore dal 1° luglio 2007.

[13] Come già riportato, la Convenzione è tuttavia ancora in vigore, laddove conserva un proprio ambito di applicazione, continuando ad essere applicabile ai procedimenti iniziati prima del 1° marzo 2002. Per quanto riguarda l'ordinamento italiano, è il caso di ricordare che l'art. 3, comma 2, della legge 31 maggio 1995 n. 218, di riforma del sistema di diritto internazionale privato, fa rinvio espresso alla Convenzione di Bruxelles del 1968, prevedendo che "*La giurisdizione sussiste inoltre in base ai criteri stabiliti dalle sezioni 2, 3 e 4 del titolo II della Convenzione concernente la competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale e protocollo, firmati a Bruxelles il 27 settembre 1968, resi esecutivi con la legge 21 giugno 1971, n. 804, e successive modificazioni in vigore per l'Italia, anche*

mantenendone sia l'impostazione doppia che l'ambito applicativo oggettivo e soggettivo[14], dall'altro, apportandovi tuttavia diverse modifiche di carattere sostanziale essenzialmente orientate a favorire una progressiva estensione e più dettagliata attuazione del sopra descritto principio del mutuo riconoscimento con conseguente estensione ed accelerazione delle procedure di riconoscimento ed esecuzione (cd. *exequatur*) delle decisioni giudiziarie nell'area comunitaria[15].

La tendenziale completezza dei temi trattati, il rapporto di continuità con la precedente Convenzione, nonché gli aspetti innovativi che ne connotano la disciplina,

---

allorché il convenuto non sia domiciliato nel territorio di uno Stato contraente, quando si tratti di una delle materie comprese nel campo di applicazione della Convenzione. Rispetto alle altre materie la giurisdizione sussiste anche in base ai criteri stabiliti per la competenza per territorio". Sul punto, si segnala il dibattito sia in dottrina che in giurisprudenza circa l'opportunità o meno di intendere il rinvio in parola in favore – anche – del Regolamento Bruxelles I-*bis*. Autorevole dottrina, infatti, si è ormai da tempo espressa nel senso di dover estendere il richiamo operato dalla legge 218/1995 anche ai criteri stabiliti nel regolamento Bruxelles I (e, conseguentemente, nel regolamento Bruxelles I-*bis*), laddove solo una siffatta interpretazione del rinvio *ex* art. 3 l. 218/1995 renderebbe perseguibile l'obiettivo ispiratore degli autori della riforma, da identificarsi nella volontà di creare uno stabile collegamento tra i risultati raggiunti dalla cooperazione fra gli Stati membri dell'Unione europea in materia e la disciplina di diritto comune della giurisdizione italiana. Cfr. P. FRANZINA, *La giurisdizione in materia contrattuale. L'art. 5 n. 1 del regolamento n. 44/2002/CE nella prospettiva della armonia delle decisioni*, Padova, 2006, p. 18; P. DE CESARI, *Diritto internazionale privato dell'Unione europea*, *op. cit.*, 70; S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 7; F. MOSCONI, C. CAMPIGLIO, *Diritto internazionale privato e processuale - Volume I: Parte generale e obbligazioni*, *op. cit.*, p. 45. In questo senso, in giurisprudenza, Cass., S.U., 20 febbraio 2013, n. 4211, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 2013, p. 482; Cass., S.U., ordinanza, 13 dicembre 2018, n. 32362, ove i Giudici, sulla base del rinvio *ex* art. 3, comma 2, l. 218/1995, hanno rispettivamente applicato l'allora vigente regolamento (CE) 44/2001 ed il regolamento (UE) 1215/2012. In senso contrario, invece, cfr. Cass., S.U., 21 ottobre 2009, n. 22239, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 2010, p. 481, ove la Corte ha affermato che "*il rinvio operato dall'art. 3 comma 2 della legge n. 218/1995 attiene esclusivamente alla Convenzione di Bruxelles, e non si estende al regolamento (CE) n. 44/2001. Né può ritenersi che la Convenzione sia stata definitivamente sostituita (e quindi implicitamente abrogata) dal sopravvenuto regolamento, […] la convenzione continua infatti ad operare relativamente ai rapporti con soggetti non domiciliati in uno degli Stati dell'Unione ovvero che non hanno adottato il predetto regolamento, pur facendo parte dell'Unione (ad esempio la Danimarca)*". Nello stesso senso, cfr. Cass., S.U., 14 luglio 2017, n. 17549, *Carnival Cruise Line* contro *A.C.*, in *Dir. mar.*, 2009/IV, p. 781; Cass., S.U., 17 luglio 2008, n. 19595, in *Dir. mar.*, 2009, p. 144; Cass., S.U., 1° ottobre 2009, n. 21053; Cass., S.U., 4 novembre 2011, n. 22883; Cass., S.U., 12 aprile 2012, n. 5765.

[14] Da cui la denominazione Bruxelles I.

[15] Le modifiche più rilevanti sono state senz'altro modellate sulla base della giurisprudenza della Corte di giustizia. Alcune di esse sono state inoltre dettate dalla scelta di introdurre nozioni comunitarie o nozioni autonome di alcuni concetti, al fine di rendere omogenei alcuni criteri di collegamento o la qualificazione di alcuni rapporti. P. DE CESARI, *Diritto internazionale privato dell'Unione europea*, *op. cit.*, p. 69.

hanno fatto sì che il Regolamento Bruxelles I assumesse il ruolo di parametro normativo rispetto alla disciplina dell'intero sistema processuale civile europeo[16].

E proprio in virtù di tale rilevanza, il Regolamento in parola fu sin da subito oggetto di studio per valutarne, come del resto già previsto dal suo stesso art. 73[17], possibili migliorie. In tal senso, dopo aver incaricato tra il 2006 e il 2007 alcuni studiosi per redigere rapporti esplorativi[18], la Commissione adottò nel 2009 la relazione al Palamento europeo, al Consiglio e al Comitato economico e sociale[19] nonché un Libro verde che proponeva suggerimenti per la revisione[20]. I menzionati documenti preparatori sfociarono e costituirono la base della proposta di revisione del Regolamento Bruxelles I presentata dalla stessa Commissione il 26 gennaio 2011, che vedeva tra i principali obiettivi lo snellimento della circolazione delle decisioni nello spazio giudiziario europeo, mediante la definitiva eliminazione della procedura di *exequatur*[21].

---

[16] S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 5. Diverse circostanze testimoniano l'incidenza del ruolo di referente normativo del Regolamento in parola. Da un lato, la Convenzione di Lugano concernente la competenza giudiziale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (cd. Lugano II, avendo sostituito la precedente del 16 settembre 1988) firmata il 30 ottobre 2007 (G.U.U.E. L 147 del 10 giugno 2009) dalla Danimarca, dai Paesi dell'Associazione Europea di Libero Scambio (AELS; composta da Svizzera, Irlanda e Norvegia) e dall'allora Comunità europea è ricalcata sul Regolamento Bruxelles I. Dall'altro lato, il Regolamento n. 44/2001 è assurto a matrice del processo di elaborazione della normativa UE in tema di cooperazione giudiziaria in particolari ambiti della materia civile e giudiziaria per i quali sono state adottate discipline *ad hoc*. Il riferimento è ai diversi regolamenti europei in cui si è andati verso l'abolizione della procedura di *exequatur*, quali, solo a mero titolo esemplificativo, il Regolamento n. 2201/2003 relativo alla competenza, al riconoscimento e all'esecuzione delle decisioni in materia matrimoniale e in materia di responsabilità genitoriale; il Regolamento n. 805/2004, che istituisce il titolo esecutivo europeo per i crediti non contestati; il Regolamento n. 1896/2006, che istituisce un procedimento europeo di ingiunzione di pagamento. Inoltre, il successo del "sistema Bruxelles I" è stato tale da estendere il relativo modello anche a settori diversi dalla "materia civile e commerciale", come quello dei rapporti di famiglia e successori.

[17] Art. 73 Regolamento (UE) n. 44/2001: "*Entro cinque anni dall'entrata in vigore del presente regolamento, la Commissione presenta al Parlamento europeo, al Consiglio e al Comitato economico e sociale una relazione sull'applicazione del regolamento stesso. Tale relazione è corredata, se del caso, di opportune proposte di modifica*". Per un commento, P. MANKOWSKI, *Article 73*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels I Regulation*, *op. cit*., p. 876; R. HAUSMANN, M. E. DE MAESTRI, *Articolo 73*, in T. SIMONS, R. HAUSMANN, I. QUEIROLO (a cura di), *Regolamento «Bruxelles I». Commento al Regolamento (CE) 44/2001 e alla Convenzione di Lugano*, *op. cit.*, p. 946.

[18] Il riferimento è in particolare ai cd. *Heidelberg Report* e *Nuyts Report*.

[19] COM (2009) 174 def., del 21 aprile 2009.

[20] COM (2009) 175 def., del 21 aprile 2009.

[21] COM (2010) 748 def. – COD (2010) 383. Il fine dichiarato della proposta di revisione era quello di "*sviluppare lo spazio europeo di giustizia rimuovendo gli ultimi ostacoli alla libera circolazione delle*

Solo il 12 dicembre 2012, all'esito di rilevanti ridimensionamenti delle principali novità racchiuse nell'originale proposta[22], veniva, dunque, approvato il Regolamento UE n. 1215/2012, cd. Bruxelles I-*bis*[23], il quale, in vigore dal 1° gennaio 2013, ma applicabile dal 10 gennaio 2015, realizza la "rifusione" (o "*recast*") del Regolamento n. 44/2001[24], al quale si è sostituito abrogandolo[25].

---

decisioni giudiziarie, in linea con il principio del riconoscimento reciproco". A tal fine, le principali modifiche proposte dalla Commissione, oltre che la procedura di *exequatur*, investivano altresì *(i)* il rapporto del Regolamento con l'arbitrato, *(ii)* il trattamento dei convenuti domiciliati in Stati terzi nonché *(iii)* le clausole di proroga della giurisdizione. S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 8.

[22] Il riferimento è, ad esempio, alla percepita necessità di estendere l'operatività del Regolamento ai convenuti domiciliati in Stati terzi, che non è stata affrontata nelle forme e nella misura previste dalla proposta di revisione presentata dalla Commissione.

[23] Regolamento (UE) n. 1215/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2012, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (rifusione), in GU L 351, 20.12.2012, p. 1. Per uno studio sul Regolamento Bruxelles I-*bis*, si vedano, *ex plurimis*, P. MANKOWSKI (a cura di), *Research Handbook on the Brussels Ibis Regulation*, Cheltenham, 2020; F. MOSCONI, C. CAMPIGLIO, *Diritto internazionale privato e processuale, Volume I, Parte generale e obbligazioni*, *op. cit.*, p. 60; M. CAPOZZOLO, *Introduzione alla libera circolazione delle decisioni in materia civile e commerciale nello Spazio giudiziario europeo. Il regolamento (UE) n. 1215/2012 e gli altri regolamenti "settoriali"*, Napoli, 2019; T. HARTLEY, *Civil Jurisdiction and Judgments in Europe. The Brussels I Regulation, the Lugano Convention, and the Hague Choice of Court Convention*, New York, 2017; U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, Colonia, 2016, p. 504; S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*; F. FERRARI, F. RAGNO (a cura di), *Cross-border Litigation in Europe: the Brussels I Recast Regulation as a Panacea?*, Milano, 2016; A. MALATESTA (a cura di), *La riforma del Regolamento Bruxelles I. Il Regolamento (UE) n. 1215/2012 sulla giurisdizione e l'efficacia delle decisioni in materia civile e commerciale*, *op. cit.*; F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (UE) n. 1215/2012 (rifusione). Evoluzione e continuità del "sistema Bruxelles-I" nel quadro della cooperazione giudiziaria civile europea in materia civile*, *op. cit.*; A. BRIGGS (a cura di P. REES), *Civil Jurisdiction and Judgments*, 6ª ed., Londra, 2015, p. 23; A. DICKINSON, E. LEIN (a cura di), *The Brussels I Regulation Recast*, Oxford, 2015.

[24] Più specificamente sulle innovazioni apportate dal *recast* del Regolamento Bruxelles I, si vedano, *ex plurimis*, F. PESCE, *Protection of the so-called Weak Parties in the new Brussels I Recast*, in I. QUEIROLO, B. HEIDERHOFF (a cura di), *Party Autonomy in European Private (and) International Law*, tomo I, Roma, 2015, p. 125; ID., *La tutela dei cd. contraenti deboli nel nuovo regolamento UE n. 1215/2012 (Bruxelles I bis)*, in *Diritto del commercio internazionale*, 2014, p. 579; P. A. NIELSEN, *The New Brussels I Regulation*, in *Common Market Law Review*, 2013, p. 503; A. LEANDRO, *Prime osservazioni sul regolamento (UE) n. 1215/2012 («Bruxelles I-bis»)*, in *Il giusto processo civile*, 2013, p. 583; C. SILVESTRI, *Recasting Brussels I: il nuovo regolamento n. 1215 del 2012*, in *Rivista trimestrale di diritto processuale*, 2013, p. 677; L. TIMMER, *Abolition of Exequatur under Brussels I Regulation: Ill Conceived and Premature?*, in *Journal of Private International Law*, 2013, p. 129; E. LEIN (a cura di), *The Brussels I Review Proposal Uncovered*, Londra, 2012; F. POCAR, I. VIARENGO, F. C. VILLATA (a cura di), *Recasting Brussels I*, Milano, 2012; I. QUEIROLO, M. E. DE MAESTRI, *The effects of the Proposal for a recast of the Brussels I Regulation on rules concerning prorogation of jurisdiction*, in *The European Legal Forum*, 2/2011, p. 61.

Rileva sottolineare come, in considerazione del rapporto di continuità intercorrente tra il più recente Regolamento ed i suoi predecessori, le soluzioni giurisprudenziali adottate dalla Corte di giustizia in relazione alla Convenzione del '68 ed al Regolamento n. 44/2001 si estendono anche alle corrispondenti disposizioni contenute in Bruxelles I-*bis*. Ciò vale, ad ogni modo, fintantoché vi sia coincidenza o sostanziale equivalenza tra le nuove e le rispettive disposizioni. In particolare, siffatto principio di continuità, espressamente sancito dal considerando 34 di Bruxelles I-*bis* [26] e costantemente applicato dalla stessa Corte di giustizia[27], opera nella misura in cui si riferisca a norme identiche o di tenore equivalente trovando invece il proprio limite

[25] Come espressamente previsto dall'art. 80 del Regolamento (UE) n. 1215/2012. Per un commento alla disposizione cfr., per tutti, P. MANKOWSKI, *Article 80*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 1111. La Convenzione di Bruxelles del 1968 resta, invece, formalmente in vigore laddove ancora applicabile "*a tutti i territori degli Stati membri che rientrano nel suo ambito di applicazione territoriale e che sono esclusi dal presente Regolamento* [Bruxelles I-*bis*] *ai sensi dell'articolo 355 TFUE*", come precisato dal considerando 9 nonché dall'art. 68 del Regolamento medesimo.

[26] Regolamento (UE) n. 1215/2012, considerando 34 «*È opportuno garantire la continuità tra la convenzione di Bruxelles del 1968, il regolamento (CE) n. 44/2001 e il presente regolamento e a tal fine è opportuno prevedere adeguate disposizioni transitorie. Lo stesso bisogno di continuità si applica altresì all'interpretazione delle disposizioni della convenzione di Bruxelles del 1968 e dei regolamenti che la sostituiscono, a opera della Corte di giustizia dell'Unione europea*». Il medesimo principio trovava esplicito riconoscimento anche nel precedente Regolamento n. 44/2001, al considerando 19.

[27] Il principio di continuità in parola è stato altresì più volte richiamato dalla Corte di giustizia. Si vedano, a mero titolo esemplificativo, Sentenza della Corte (Seconda Sezione) del 7 luglio 2016, *Hőszig Kft.* contro *Alstom Power Thermal Services*, Causa C-222/15, punto 30; Sentenza della Corte (Seconda Sezione) del 28 luglio 2016, *Gazdasági Versenyhivatal* contro *Siemens Aktiengesellschaft Österreich*, Causa C-102/15, punto 28; Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 21 maggio 2015, *Cartel Damage Claims (CDC) Hydrogen Peroxide SA* contro *Akzo Nobel NV e a.*, Causa C-352/13, punto 60; Sentenza della Corte (Settima Sezione) del 17 dicembre 2015, *Virpi Komu e a.* contro *Pekka Komu e Jelena Komu*, Causa C-605/14, punto 23; Sentenza della Corte (Ottava Sezione) del 14 novembre 2013, *Armin Maletic e Marianne Maletic* contro *lastminute.com Gmbh e TUI Österreich GmbH*, Causa C-478/12, punto 27; Sentenza della Corte (Quinta Sezione) del 18 luglio 2013, *ÖFAB, Östergötlands Fastigheter AB* contro *Frank Koot e Evergreen Investments BV*, Causa C-147/12, punto 28; Sentenza della Corte (Prima Sezione) del 25 ottobre 2012, *Folien Fischer AG e Fofitec AG* contro *Ritrama SpA*, Causa C-133/11, punti 30 e 32; Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 15 marzo 2011, *Heiko Koelzsch* contro *État du Granducato del Lussemburgo*, Causa C-29/10, punto 33; Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 18 ottobre 2011, *Realchemie Nederland BV* contro *Bayer CropScience AG*, Causa C-406/09, punto 38; Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 4 maggio 2010, *TNT Express Nederland BV* contro *AXA Versicherung AG*, Causa C-533/08, punto 36; Sentenza della Corte (Prima Sezione) del 16 luglio 2009, *Zuid-Chemie BV* contro *Philippo's Mineralenfabriek NV/SA*, Causa C-189/08, punto 18; Sentenza della Corte (grande sezione) del 1° marzo 2005, *Andrew Owusu* contro *N. B. Jackson, che opera con il nome commerciale "Villa Holidays Bal-Inn Villas" e altri*, Causa C-281/02. Tutte le sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea e le conclusioni degli Avvocati Generali sono reperibili sul sito www.curia.ue.

nella sussistenza di "motivi chiari ed imperativi" tali da costringere ad un'autonoma e differente interpretazione[28]. È chiaro, tuttavia, che in ogni caso il riferimento ai precedenti giurisprudenziali della Corte di giustizia dovrà essere adattato al diverso quadro normativo in cui si colloca il Regolamento Bruxelles I-*bis* rispetto sia alla disciplina pattizia della Convenzione di Bruxelles del '68 che al Regolamento Bruxelles I[29].

2.1. Il campo di applicazione del Regolamento Bruxelles I-*bis* ed il sistema di criteri di competenza giurisdizionale.

In via del tutto speculare rispetto ai propri antecedenti normativi, l'ambito di applicazione del Regolamento Bruxelles I-*bis* è limitato dal punto di vista soggettivo, oggettivo, temporale e territoriale[30].

Per quanto concerne la sfera di operatività *ratione personarum*[31], basti ricordare che il Regolamento in parola si applica a tutte le controversie in cui il convenuto abbia il proprio domicilio in uno Stato membro[32]. Non si tratta, tuttavia, di una regola assoluta, laddove si segnalano, infatti, due fondamentali deroghe.

In primis, il Regolamento prevede i cd. fori esclusivi, ossia, al verificarsi di determinate circostanze specificamente indicate, conferisce la competenza a decidere della causa a un determinato giudice ritenuto maggiormente idoneo alla risoluzione del

---

[28] Si veda, in particolare, Sentenza della Corte (Grande Sezione) dell'8 novembre 2005, *Götz Leffler* contro *Berlin Chemie AG*, Causa C-443/03, punto 43.

[29] Sul punto, si vedano S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 66; F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (UE) n. 1215/2012 (rifusione). Evoluzione e continuità del "sistema Bruxelles-I" nel quadro della cooperazione giudiziaria civile europea in materia civile*, *op. cit.*, p. 44.

[30] Per un quadro più dettagliato, *ex multis*, F. MOSCONI, C. CAMPIGLIO, *Diritto internazionale privato e processuale, Volume I, Parte generale e obbligazioni*, *op. cit.*, p. 62; S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 22; F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (UE) n. 1215/2012 (rifusione). Evoluzione e continuità del "sistema Bruxelles-I" nel quadro della cooperazione giudiziaria civile europea in materia civile*, *op. cit.*, p. 55.

[31] Delimitata dagli articoli 4, 5 e 6 (i.e. Capo II, Sezione 1) del Regolamento Bruxelles I-*bis*.

[32] Art. 4(1) Regolamento (UE) n. 1215/2012: «*A norma del presente regolamento, le persone domiciliate nel territorio di un determinato Stato membro sono convenute, a prescindere dalla loro cittadinanza, davanti alle autorità giurisdizionali di tale Stato membro*». P. VLAS, *Article 4*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 107.

caso[33]. Si delineano pertanto titoli uniformi di giurisdizione operanti a prescindere dalla sussistenza del legame domiciliare del convenuto con uno Stato membro.

In secundis, le parti hanno la possibilità di accordarsi – espressamente o tacitamente – sulla proroga di competenza, naturalmente nelle forme e nei limiti di cui alle disposizioni regolamentari[34].

Va, inoltre, aggiunto che l'art. 6 del Regolamento Bruxelles I-*bis*[35], nello stabilire l'inoperatività del Regolamento "*se il convenuto non è domiciliato nel territorio di uno Stato membro*", rinviando pertanto alle normative interne nel caso di convenuti domiciliati in paesi extra-UE, fa salve due ulteriori disposizioni, ossia quelle concernenti le azioni dei consumatori e quelle dei prestatori individuali di lavoro. Da un lato, il primo paragrafo dell'art. 18[36], consente al consumatore di agire, oltre che naturalmente davanti ai giudici dello Stato membro in cui è domiciliata la controparte

---

[33] Ai sensi dell'art. 24 del Regolamento Bruxelles I-*bis* le materie che, "*indipendentemente dal domicilio delle parti*", ricadono nell'esclusiva competenza di specifiche autorità giurisdizionali nazionali sono: *(i)* diritti reali e contratti di locazione di immobili (per cui è compente il giudice del luogo in cui è situato l'immobile); *(ii)* validità della costituzione, nullità o scioglimento delle società o persone giuridiche (per cui è competente del giudice del luogo in cui è situata la società); *(iii)* validità delle trascrizioni ed iscrizioni nei pubblici registri (per cui la competenza è attribuita al giudice dello Stato in cui il deposito o la registrazione sono richiesti); *(iv)* registrazione o validità di brevetti, marchi, disegni e modelli (per cui è competente il giudice del luogo dell'autorità); *(v)* esecuzione delle decisioni (per cui la competenza è attribuita al giudice dello Stato in cui ha avuto luogo l'esecuzione). Per quel che attiene ai fini del presente lavoro, la posizione del passeggero non è di per sé soggetta ad alcun foro esclusivo. Per un approfondimento sui fori esclusivi nel Regolamento Bruxelles I-*bis*, si rimanda, *ex plurimis*, a L. DE LIMA PINHEIRO, *Article 24*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 558; F. MOSCONI, C. CAMPIGLIO, *Diritto internazionale privato e processuale, Volume I, Parte generale e obbligazioni*, *op. cit.*, p. 98; S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 205; F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (UE) n. 1215/2012 (rifusione). Evoluzione e continuità del "sistema Bruxelles-I" nel quadro della cooperazione giudiziaria civile europea in materia civile*, *op. cit.*, p. 190.

[34] Come si riprenderà in seguito trattando dell'operatività degli accordi di proroga di competenza negli specifici confronti del passeggero, sono gli artt. 25 e 26 del Regolamento Bruxelles I-*bis* a disciplinare rispettivamente degli accordi di proroga espressa e tacita.

[35] Art. 6(1) Regolamento (UE) n. 1215/2012: «*Se il convenuto non è domiciliato in uno Stato membro, la competenza delle autorità giurisdizionali di ciascuno Stato membro è disciplinata dalla legge di tale Stato, salva l'applicazione dell'articolo 18, paragrafo 1, dell'articolo 21, paragrafo 2, e degli articoli 24 e 25*». P. VLAS, *Article 6*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 116.

[36] Art. 18(1) Regolamento (UE) n. 1215/2012: «*L'azione del consumatore contro l'altra parte del contratto può essere proposta davanti alle autorità giurisdizionali dello Stato membro in cui è domiciliata tale parte o, indipendentemente dal domicilio dell'altra parte, davanti alle autorità giurisdizionali del luogo in cui è domiciliato il consumatore*». P. MANKOWSKI, P. NIELSEN, *Article 18*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 509.

contrattuale, anche dinanzi i giudici dello Stato del proprio domicilio. Dall'altro, l'art. 21, 2° paragrafo[37], laddove il datore di lavoro non sia domiciliato nel territorio dell'Unione, consente al lavoratore di convenirlo davanti alle autorità giurisdizionali di taluni specifici Stati membri identificati dal primo paragrafo del medesimo art. 21.

La *ratio* delle menzionate deroghe è dichiaratamente[38] quella di provvedere alla protezione dei consumatori e dei lavoratori dipendenti. Non può, pertanto, che stupire la circostanza che la medesima previsione non abbia altresì investito la materia assicurativa, le cui norme "protettive" continuano dunque a trovare applicazione solo allorquando il convenuto – ossia la "parte forte" del contratto – abbia il proprio domicilio in uno Stato membro. È chiaro, infatti, che da simile situazione non possa che risultare un'ingiustificata discriminazione tra quei soggetti (i.e. il consumatore, il lavoratore e l'assicurato) che il Regolamento riconosce allo stesso modo ed in egual misura "parti deboli" del rapporto contrattuale, e, in quanto tali, meritevoli della medesima tutela[39].

[37] L'art. 21(2) del Regolamento prevede che il datore di lavoro non domiciliato in uno Stato membro possa essere convenuto dinanzi un'autorità giurisdizionale di uno Stato membro ai sensi del paragrafo 1, lettera *b)* dello stesso art. 21, ossia *(i)* davanti al giudice del luogo in cui o da cui il lavoratore svolge – o svolgeva – abitualmente la propria attività, oppure, *(ii)* qualora il lavoratore non svolga – o non abbia svolto – abitualmente la propria attività in un unico Stato, dinanzi il giudice del luogo in cui è o era situata la sede d'attività presso cui è stato assunto. Per un commento alla disposizione, C. ESPLUGUES MOTA, G. PALAO MORENO, *Article 21*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 542.

[38] Il secondo paragrafo del considerando 14 del Regolamento sancisce espressamente che: «*Al fine di provvedere alla protezione dei consumatori e dei lavoratori dipendenti nonché di salvaguardare la competenza giurisdizionale delle autorità giurisdizionali degli Stati membri in circostanze in cui esse hanno competenza esclusiva e di rispettare l'autonomia delle parti, dovrebbe essere possibile applicare talune norme riguardanti la competenza giurisdizionale nel presente regolamento indipendentemente dal domicilio del convenuto*».

[39] M. CAPOZZOLO, *Introduzione alla libera circolazione delle decisioni in materia civile e commerciale nello Spazio giudiziario europeo. Il regolamento (UE) n. 1215/2012 e gli altri regolamenti "settoriali"*, *op. cit.*, p. 46; S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Non-EU States and Brussels I: New Rules and some Solutions for Old Problems*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, n. 1/2015, p. 9. In dottrina, c'è chi indica tra le possibili motivazioni a giustificazione di siffatta esclusione la circostanza che la maggior parte degli Stati membri non preveda norme di giurisdizione *ad hoc* in questo specifico settore a tutela dell'assicurato (nonché del contraente o del beneficiario dell'assicurazione). Cfr. F. PESCE, *Protection of the so-called Weak Parties in the new Brussels I Recast*, in I. QUEIROLO, B. HEIDERHOFF (a cura di), *Party Autonomy in European Private (and) International Law*, *op. cit.*, p. 125; ID., *La tutela dei cd. contraenti deboli nel nuovo regolamento UE n. 1215/2012 (Bruxelles I bis)*, *op. cit.*, p. 595.

Per quanto concerne gli ambiti di applicazione temporale e spaziale, Bruxelles I-*bis* si applica alle controversie instaurate dopo il 10 gennaio 2015[40] in tutti gli Stati membri, ivi compresi Regno Unito, Irlanda e Danimarca, vincolate alle disposizioni regolamentari in conformità alle diverse formule di "geometria variabile"[41] previste rispettivamente nei Protocolli nn. 21 e 22 al TUE e al TFUE[42].

Con riguardo alla sussistenza *ratione loci* e *ratione personarum* del legame domiciliare del convenuto con uno Stato membro, occorre precisare che il Regolamento non prende in considerazione la mobilità transfrontaliera delle parti – siano esse persone

[40] Per la precisone, ai sensi dell'art. 81 del Regolamento, questo entra in vigore il 10 gennaio 2013 (eccezion fatta per gli artt. 75 e 76 che impongono agli Stati membri di notificare alla Commissione talune informazioni ed applicabili dal 10 gennaio 2014) per divenire applicabile dal 10 gennaio 2015. La delimitazione dell'ambito applicativo *ratione temporis* di Bruxelles I-*bis* si completa con l'art. 66, che, decisamente improntato sul principio di irretroattività, prevede che "*solo alle azioni proposte, agli atti pubblici formalmente redatti o registrati e alle transazioni giudiziarie approvate o concluse alla data o successivamente al 10 gennaio 2015*" – primo paragrafo –, mentre il Regolamento n. 44/2001 "*continua ad applicarsi alle decisioni emesse nei procedimenti promossi, agli atti pubblici formalmente redatti o registrati e alle transazioni giudiziarie approvate o concluse anteriormente al 10 gennaio 2015 che rientrano nel relativo ambito di applicazione*" – secondo paragrafo –.

[41] Così, F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (UE) n. 1215/2012 (rifusione). Evoluzione e continuità del "sistema Bruxelles-I" nel quadro della cooperazione giudiziaria civile europea in materia civile*, *op. cit.*, p. 21.

[42] Come noto, Regno Unito, Irlanda e Danimarca sono rimaste, in principio, estranee all'estensione delle competenze dell'Unione europea in ambito di cooperazione giudiziaria civile operata dal Trattato di Amsterdam. Tuttavia, da un lato, come ripreso dal considerando 40 del Regolamento in parola, il Regno Unito e l'Irlanda hanno notificato apposita dichiarazione di voler partecipare all'adozione e all'applicazione di Bruxelles I-*bis*, ai sensi dell'art. 3 del Protocollo n. 21. Dall'altro lato, invece, il considerando 41 ricorda la peculiare condizione della Danimarca: ai sensi degli artt. 1 e 2 del Protocollo n. 22, quest'ultima non può effettuare dichiarazioni di adesione per singoli atti adottati dall'Unione nelle materie relative allo spazio europeo di libertà, sicurezza e giustizia *ex* Titolo V del TFUE, potendo invece limitarsi ad esercitare l'*opting out* rispetto all'intero titolo. In questo senso, il considerando 41 del Regolamento prevede che la Danimarca "*non è da esso vincolata, né è soggetta alla sua applicazione, fatta salva la possibilità che la Danimarca applichi le modifiche apportate al regolamento (CE) n. 44/2001 ai sensi dell'articolo 3 dell'accordo del 19 ottobre 2005 tra la Comunità europea e il Regno di Danimarca concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale*". La Danimarca si è pertanto avvalsa della predetta facoltà provvedendo a notificare alla Commissione europea, con lettera del 20 dicembre 2012 (pubblicata *GUUE*, L 79 del 21 marzo 2013, p. 4), la propria decisione di attuare i contenuti del nuovo regolamento, facendo sì che trovi dunque applicazione anche nei rapporti tra Danimarca e Unione. Naturalmente, rispetto alla posizione del Regno Unito bisognerà attendere gli sviluppi della *Brexit*. Sul punto, C. E. TUO, *The Consequences of Brexit for Recognition and Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters: Some Remarks*, *op. cit.*, p. 302; B. CORTESE, *Brexit e diritto internazionale privato tra Roma, Bruxelles e Lugano: "How can I just let you walk away?"*, *op. cit.*, p. 153; G. VALLAR, *La Commissione fornisce ulteriori indicazioni relative all'impatto della Brexit sull'applicazione del diritto internazionale privato e processuale europeo nel Regno Unito e negli Stati membri in relazione a situazioni che coinvolgono il Regno Unito*, *op. cit.*.

fisiche o giuridiche – successiva all'avvio del procedimento [43]. Ai fini della determinazione della sussistenza del legame personale utilizzato in relazione al foro del domicilio del convenuto[44], resta infatti determinante la condizione esistente al momento della proposizione della domanda giudiziale, non rilevando invece l'eventuale modifica di domicilio da parte del convenuto – anche in uno Stato extra-UE – verificatasi in un momento successivo[45].

In ultimo, rispetto all'ambito di applicazione *ratione materiae*, è l'art. 1 del Regolamento a delimitarne i confini. Dopo la previsione per cui le norme regolamentari si applicano *"in materia civile e commerciale indipendentemente dalla natura dell'autorità giurisdizionale* [46] ", la norma esclude l'estensione delle disposizioni regolamentari a specifici ambiti espressamente elencati[47].

---

[43] Così, F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (UE) n. 1215/2012 (rifusione). Evoluzione e continuità del "sistema Bruxelles-I" nel quadro della cooperazione giudiziaria civile europea in materia civile*, *op. cit.*, p. 130.

[44] V. art. 32 Regolamento (UE) n. 1215/2012. R. FENTIMAN, *Article 32*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 755.

[45] In materia di insolvenza – pertanto, non direttamente invocabili ai fini dell'interpretazione dei Regolamenti Bruxelles –, cfr. Sentenza della Corte (Prima Sezione) del 20 ottobre 2011, *Interedil Srl, in liquidazione* contro *Fallimento Interedil Srl e Intesa Gestione Crediti SpA*, Causa C-396/09, punto 55; Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 17 gennaio 2006, *Susanne Staubitz-Schreiber*, C-1/04, punto 29.

[46] Come noto, la nozione di "*autorità giurisdizionale*" ai sensi del Regolamento n. 1215/2012 è alquanto ampia non limitandosi a comprendere i "giudici ordinari" dei singoli paesi. Sono diverse le condizioni cd. "sostanziali" che detta autorità, indipendentemente dalla propria natura o qualifica, deve congiuntamente detenere per poter rientrare in tale nozione. In particolare, deve trattarsi di un organo: *(i)* di natura stabile e permanente; *(ii)* istituito da norme giuridiche statali che ne prevedono la relativa disciplina; *(iii)* destinato ad applicare la legge; *(iv)* indipendente ed autonomo, e, dunque, non gerarchicamente o funzionalmente subordinato a qualsivoglia organo statale; *(v)* garante del diritto di difesa e del principio del contraddittorio; *(vi)* il cui esercizio della funzione giurisdizionale sia obbligatorio. In argomento si veda, per tutti, S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 24.

[47] La nozione di "materia civile e commerciale" deve essere interpretata "autonomamente" rispetto alle corrispondenti nozioni che si rinvengono nei diversi ordinamenti nazionali degli Stati membri. Questa deve, pertanto, essere individuata facendo riferimento alla prassi applicativa posta in essere sotto la vigenza della Convenzione di Bruxelles del 1968, prima, e dei Regolamenti Bruxelles I e I-*bis*, poi. In questo senso la Corte di giustizia è sempre stata chiara sia nelle prime decisioni sull'interpretazione e l'applicazione delle disposizioni convenzionali – cfr., a titolo esemplificativo, Sentenza della Corte del 14 ottobre 1976, *LTU Lufttransportunternehmen GmbH & Co. KG* contro *Eurocontrol*, Causa 29-76, punto 7 –, sia, successivamente, rispetto al Regolamento n. 44/2001 – cfr., *ex multis*, Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 23 ottobre 2014, *flyLAL-Lithuanian Airlines AS* contro *Starptautiskā lidosta Rīga VAS* e *Air Baltic Corporation AS*, Causa C-302/13, punto 24 e giurisprudenza ivi citata; Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 28 aprile 2009, *Meletis Apostolides* contro *David Charles Orams* e *Linda Elizabeth Orams*, Causa C-420/07, punto 41 e giurisprudenza ivi citata; Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 3

In primo luogo, sono estromesse le controversie fiscali, doganali e amministrative, essendo ambiti estranei – in taluni ordinamenti nazionali non così nitidamente – alla nozione di materia civile e commerciale e caratterizzati, invece, dalla prevalente natura pubblicistica. In questo senso, va segnalato che il *recast* del 2012 ha aggiunto un'ulteriore esclusione, laddove – allineandosi alla preesistente giurisprudenza – sono state altresì estromesse dall'ambito di applicazione del Regolamento in parola le controversie inerenti alla responsabilità dello Stato per atti o omissioni nell'esercizio di pubblici poteri (cd. *acta iure imperii*)[48].

In secondo luogo, l'art. 1 esclude una serie di categorie di controversie, anch'esse espressamente elencate, che pur astrattamente rientrando nella nozione di materia civile e commerciale vengono espunte dal campo di applicazione del Regolamento, laddove trattasi di materie per le quali sono stati creati e adottati regolamenti *ad hoc*, e dunque già dotate di specifica disciplina a livello unionale[49]. Anche in questo frangente il *recast* è stato foriero di modifiche[50].

---

aprile 2014, *Hi Hotel HCF SARL* contro *Uwe Spoering*, Causa C-387/12, punto 24 e giurisprudenza ivi citata; Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 27 febbraio 2014, *Cartier parfums – lunettes SAS* e *Axa Corporate Solutions assurances SA* contro *Ziegler France SA* e *altri*, Causa C-1/13, punto 32 e giurisprudenza ivi citata; Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 15 novembre 2012, *Gothaer Allgemeine Versicherung AG* e *altri* contro *Samskip GmbH*, Causa C-456/1, punto 25 e giurisprudenza ivi citata –.

[48] Con l'aggiunta di questa esclusione Bruxelles I-*bis* si allinea con quanto già previsto nei Regolamenti n. 805/2004 – relativo al titolo europeo per i crediti non contestati – e n. 1896/2006 – sul procedimento europeo di ingiunzione di pagamento –. Con *acta iure imperii*, si intendono quegli atti che l'ente pubblico convenuto in giudizio esercita in forza dell'immunità giurisdizionale riconosciutagli in funzione delle modalità mediante cui il proprio potere autoritativo è stato esercitato nel rapporto oggetto della controversia. Ai sensi del primo paragrafo dell'art. 1 in commento, l'ambito di applicazione della normativa regolamentare non si estende a queste dispute, trovando, invece, applicazione allorquando le pretese fatte valere dalla – o nei confronti della – pubblica amministrazione derivino da rapporti conclusi *iure privatorum*, ossia senza il potere autoritativo di cui essi sono muniti. Sul punto, per tutti, S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 27.

[49] Il riferimento è ai seguenti Regolamenti: Regolamento (UE) 2015/848 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 maggio 2015, relativo alle procedure di insolvenza, *OJ* L 141, 5.6.2015, p. 19-72, che ha sostituito il Regolamento (CE) n. 1346/2000 del Consiglio, del 29 maggio 2000, relativo alle procedure di insolvenza, *OJ* L 160, 30.06.2000, p. 1-18; Regolamento (CE) n. 2201/2003 del Consiglio, del 27 novembre 2003, relativo alla competenza, al riconoscimento e all'esecuzione delle decisioni in materia matrimoniale e in materia di responsabilità genitoriale, che abroga il regolamento (CE) n. 1347/2000, *OJ* L 338, 23.12.2003, p. 1-29; Regolamento (UE) 2019/1111 del Consiglio, del 25 giugno 2019, relativo alla competenza, al riconoscimento e all'esecuzione delle decisioni in materia matrimoniale e in materia di responsabilità genitoriale, e alla sottrazione internazionale di minori, ST/8214/2019/INIT, *OJ* L 178, 2.7.2019, p. 1-115; Regolamento (UE) 2016/1103 del Consiglio, del 24 giugno 2016, che attua la cooperazione rafforzata nel settore della competenza, della legge applicabile, del riconoscimento e

In siffatto contesto, i contratti di trasporto di persone[51] risultano rientrare a pieno titolo nell'ambito di applicazione materiale sopradescritto ricadendo nella nozione di materia civile e commerciale, per un verso, e non trovando spazio tra gli ambiti espressamente esclusi dal Regolamento, per l'altro.

Laddove, pertanto, la controversia rientri negli ambiti applicativi menzionati, il Regolamento Bruxelles I-*bis*, al fine di individuare il giudice competente a decidere della causa, declina, dunque, – anche questa volta specularmente a quanto già previsto nella Convenzione del '68 e nel Regolamento n. 44/2001 – una serie di titoli di competenza, collegati e concatenati tra loro attraverso un meccanismo di gerarchie normative ed interpretative[52].

In breve, come si avrà modo di approfondire nel prosieguo nella peculiare prospettiva del passeggero-parte processuale, al foro generale del domicilio del convenuto[53], da applicarsi indistintamente a tutte le controversie relative alla materia

---

dell'esecuzione delle decisioni in materia di regimi patrimoniali tra coniugi, *OJ* L 183, 8.7.2016, p. 1-29; Regolamento (UE) 2016/1104 del Consiglio, del 24 giugno 2016, che attua la cooperazione rafforzata nel settore della competenza, della legge applicabile, del riconoscimento e dell'esecuzione delle decisioni in materia di effetti patrimoniali delle unioni registrate, *OJ* L 183, 8.7.2016, p. 30-56; Regolamento (CE) n. 4/2009 del Consiglio, del 18 dicembre 2008, relativo alla competenza, alla legge applicabile, al riconoscimento e all'esecuzione delle decisioni e alla cooperazione in materia di obbligazioni alimentari, *OJ* L 7, 10.1.2009, p. 1-79; Regolamento (UE) n. 650/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2012, relativo alla competenza, alla legge applicabile, al riconoscimento e all'esecuzione delle decisioni e all'accettazione e all'esecuzione degli atti pubblici in materia di successioni e alla creazione di un certificato successorio europeo, *OJ* L 201, 27.7.2012, p. 107-134. Si tratta di materie disciplinate a livello nazionale in maniera marcatamente diversificata e che, pertanto, hanno richiesto l'adozione di discipline comuni a tutti gli Stati membri. Va, tuttavia, sottolineato che *trust*, arbitrato e sicurezza sociale non sono oggetto di Regolamenti specifici.

[50] In particolare, l'elenco di cui al secondo paragrafo dell'art. 1 del Regolamento Bruxelles I-*bis* è più articolato rispetto al corrispondente del precedente Regolamento. Questo comprende: *(i)* lo stato e la capacità delle persone fisiche, il regime patrimoniale fra coniugi o derivante da rapporti che secondo la legge applicabile a questi ultimi hanno effetti comparabili al matrimonio; *(ii)* i fallimenti, le procedure relative alla liquidazione di società o altre persone giuridiche che si trovino in stato di insolvenza, i concordati e le procedure affini; *(iii)* la sicurezza sociale; *(iv)* l'arbitrato; *(v)* le obbligazioni alimentari derivanti da rapporti di famiglia, di parentela, di matrimonio o di affinità ed, in ultimo, *(vi)* i testamenti e le successioni, comprese le obbligazioni alimentari *mortis causa*. La tecnica redazionale utilizzata implica che tutte le controversie – e le decisioni – aventi ad oggetto obbligazioni contrattuali o extracontrattuali non inerenti alle materie espressamente escluse debbano ricondursi al campo di applicazione del Regolamento. Così, F. MOSCONI, C. CAMPIGLIO, *Diritto internazionale privato e processuale, Volume I, Parte generale e obbligazioni*, *op. cit.*, p. 69.

[51] Così come i contratti di trasporto di merci.

[52] In questi termini, I. QUEIROLO, *Il trasporto marittimo: fonti internazionali e profili processuali*, in V. ROPPO (a cura di), *Trattato dei contratti*, Vol. IV, Opere e servizi – 2, Milano, 2014, p. 157.

[53] Art. 4(1) Regolamento (UE) n. 1215/2012, v. *supra*.

civile e commerciale[54], si affiancano ulteriori criteri di giurisdizione astrattamente rilevanti.

Si tratta, in primo luogo, dei cd. fori speciali (anche detti "facoltativi" o "alternativi")[55], che, a scelta dell'attore, operano solamente in relazione a specifiche materie, tra cui particolare interesse desta – in questa sede – quella contrattuale[56]. In secondo luogo, i fori cd. a tutela della "parte debole", ossia una serie di criteri di collegamento anch'essi facoltativi, la cui attivazione è tuttavia soggetta alla volontà in tal senso da parte dell'assicurato-attore, del consumatore o del lavoratore, laddove considerati parte debole nei rapporti contrattuali che rispettivamente li coinvolgono[57]. In ultimo, vanno tenute in considerazione le già citate eccezioni al foro generale rappresentate dagli accordi di proroga di competenza[58] e dai fori esclusivi[59], che logicamente sono da collocare in testa all'elenco, in quanto prevalenti non solo sul foro generale bensì anche sui sopracitati fori facoltativi.

Alla luce della concisa introduzione svolta è, dunque, possibile passare in rassegna i fori dinanzi ai quali, ai sensi delle disposizioni regolamentari, il passeggero coinvolto in una controversia transfrontaliera può richiedere che vengano tutelati i propri diritti. Tale analisi dovrà necessariamente basarsi sul presupposto che, come già più volte accennato, il passeggero, intesto come il soggetto che stipula con il vettore un contratto di trasporto, non è considerato, in linea di principio, contraente debole, non essendo ritenuta la sua posizione, quanto meno in questo specifico frangente – ossia nel contesto del "sistema" Bruxelles I[60] –, assimilabile a quella del consumatore. Con la conseguenza, quindi, che i relativi fori speciali, eccezion fatta per limitatissimi casi di cui si farà menzione, non possono trovare applicazione.

[54] Ad eccezione dei fori esclusivi *ex* art. 24 del Regolamento, v. *infra*.

[55] Capo II, Sezione 2, Regolamento (UE) n. 1215/2012.

[56] Art. 7, n. 1, *ibidem*, v. *infra*.

[57] Capo II, Sezioni 3, 4 e 5, *ibidem*.

[58] Capo II, Sezione 7, *ibidem*.

[59] Capo II, Sezione 6, *ibidem*.

[60] In senso contrario all'opportunità di definire "sistema" le norme del filone Bruxelles I, v. R. LUZZATTO, *Riflessioni sulla c.d. comunitarizzazione del diritto internazionale privato*, in G. VENTURINI, S. BARIATTI (a cura di), *Nuovi strumenti del diritto internazionale privato. Liber Fausto Pocar*, Milano, 2009, p. 613.

3. L'inapplicabilità al passeggero delle norme regolamentari a tutela del consumatore.

Il primo titolo di giurisdizione che, esclusa l'applicabilità dei fori esclusivi[61], deve logicamente essere preso in considerazione per la corretta instaurazione della causa è quello di cui al terzo comma dell'art. 17[62].

L'articolo in parola rientra nella sezione autonoma specificamente dedicata alla tutela del consumatore, figura che – si ribadisce – gode di un peculiare trattamento di favore in ragione del suo difetto di potere contrattuale[63]. Come già ripetutamente

[61] Come infatti già rilevato, non vi sono fori esclusivi che risultano, di per sé, applicabili alla figura del passeggero.

[62] In dottrina, sull'articolo in esame, si vedano S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il Regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 194; F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (UE) n. 1215/2012 (rifusione). Evoluzione e continuità del "sistema Bruxelles-I" nel quadro della cooperazione giudiziaria civile europea in materia civile*, *op.cit.*, p. 223; F. MOSCONI, C. CAMPIGLIO, *Diritto internazionale privato e processuale, Volume I, Parte generale e obbligazioni*, *op. cit.*, p. 95; P. MANKOWSKI, P. NIELSEN, *Article 17*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 504; T. HARTLEY, *Civil Jurisdiction and Judgments in Europe. The Brussels I Regulation, the Lugano Convention, and the Hague Choice of Court Convention*, *op. cit.*, p. 199; E. G. ROSAFIO, *Il problema della giurisdizione nel trasporto aereo di persone e nei pacchetti turistici*, in *Riv. dir. nav.*, Vol. XLV, n. 1, 2016, p. 132; A. BONOMI, *Jurisdiction over Consumer Contracts'*, in A. DICKINSON, E. LEIN (a cura di), *The Brussels I Regulation Recast*, *op. cit.*, p. 213; J. BASEDOW, *Consumer Contracts and Insurance Contracts in a Future Rome I-Regulation*, in J. MEEUSEN, M. PERTEGÁS, G. STRAETMANS (a cura di), *Enforcement of International Contracts in the European Union. Convergence and Divergence between Brussels I and Rome I*, Anversa, 2004, p. 269 ss; A. A. H. VAN HOEK, *CJEU - Pammer and Alpenhof - Grand Chamber 7 December 2010, joined cases 585/08 and 144/09*, in *European Review of Contract Law*, 2012, p. 93; F. FERRARI, F. RAGNO, *European Union*, in D. P. FERNÁNDEZ ARROYO (a cura di), *Consumer Protection in International Private Relationships*, Asunción, 2010, p. 581; T. LUTZI, *Internet Cases in EU Private International Law – Developing a Coherent Approach*, in *International and Comparative Law Quarterly*, 2017, p. 687; S. DOMINELLI, P. SANNA, *Sulla determinazione dell'autorità giurisdizionale competente a conoscere di una domanda di compensazione pecuniaria per ritardo di un volo: certezze, dubbi e riflessioni sul coordinamento tra strumenti normativi a margine della causa Ryanair C-464/18 della Corte di giustizia dell'Unione europea*, in *Dir. mar.*, 2020/II, p. 402.

[63] L'esigenza di garantire una tutela *ad hoc* per il consumatore, l'assicurato ed il lavoratore individuale nell'ambito delle controversie relative ai rispettivi contratti trova espresso riconoscimento nel considerando 18 del Regolamento Bruxelles I-*bis*, ai sensi del quale "*nei contratti di assicurazione, di consumo e di lavoro è opportuno tutelare la parte più debole con norme in materia di competenza più favorevoli ai suoi interessi rispetto alle regole generali*". Sulla tutela della parte debole nell'ambito delle norme sulla competenza giurisdizionale dei "Regolamenti Bruxelles I" si vedano, *ex multis*, F. POCAR, *La protection de la partie faible en droit international privé*, in AA. VV., *Recueil des cours 1984: collected courses of The Hague Academy of International Law*, Tomo 184, The Hague, 1984, p. 339; S. MARINO, *Metodi di diritto internazionale privato e tutela del contraente debole nel diritto comunitario*, Milano, 2010; G. VITELLINO, *Le novità in materia di fori protettivi della parte debole*, in MALATESTA A. (a cura di), *La riforma del Regolamento Bruxelles I. Il Regolamento (UE) n. 1215/2012 sulla giurisdizione e*

segnalato, un simile trattamento è riservato anche all'assicurato – nonché al contraente ed al beneficiario dell'assicurazione – ed al lavoratore individuale, naturalmente nell'ambito rispettivamente di controversie nascenti da contratti di assicurazione e di lavoro, a favore dei quali sono previsti una serie di fori che possono essere scelti da tali soggetti a propria discrezione.

L'art. 17 del Regolamento Bruxelles I-*bis* – analogamente all'art. 15 del suo predecessore Bruxelles I[64] – prevede che, al verificarsi di determinate circostanze[65], la

---

l'efficacia delle decisioni in materia civile e commerciale, *op. cit.*, p. 47; A. GALIČ, *Extension of the Weaker Party Protection in the Brussels I Recast to Third-State Defendants: Removing National Law or Providing for Minimum Standards?*, in *The European Legal Forum*, 2016, p. 1; G. RÜHL, *The Protection of Weaker Parties in the Private International Law of the European Union: A Portrait of Inconsistency and Conceptual Truancy*, in *Journal of Private International Law*, 2014, p. 335; A. M. BENEDETTI, I. QUEIROLO, L. CARPANETO (a cura di), *La tutela dei "soggetti deboli" tra diritto internazionale, dell'Unione europea e diritto interno*, Roma, 2012; T. HARTLEY, *Civil Jurisdiction and Judgments in Europe. The Brussels I Regulation, the Lugano Convention, and the Hague Choice of Court Convention*, *op. cit.*, p. 172; V. LAZIĆ, *Procedural Position of a 'Weaker Party' in the Regulation Brussels Ibis*, in V. LAZIĆ, S. STUIJ (a cura di), *Brussels Ibis Regulation. Changes and Challenges of the Renewed Procedural Scheme*, The Hague, 2017, p. 51; ID., *Procedural Justice for 'Weaker Parties' in Cross-Border Litigation under the EU Regulatory Scheme*, in *Utrecht Law Review*, 2014, p. 100; F. PESCE, *La tutela dei cd. contraenti deboli nel nuovo regolamento UE n. 1215/2012 (Bruxelles I bis)*, *op. cit.*, 2014, p. 579; ID., *Protection of the so-called Weak Parties in the new Brussels I Recast*, in I. QUEIROLO, B. HEIDERHOFF (a cura di), *Party Autonomy in European Private (and) International Law*, *op. cit.*, p. 125; E. VASSILAKAKIS, *International Jurisdiction in Insurance Matters under Regulation Brussels I*, in *Revue Hellénique de Droit International*, 2013, p. 273; C. M. CAAMIÑA DOMÍNGUEZ, *Los litigios en materia de seguros en la Unión europea – Cuestiones de Derecho Internacional Privado*, Granada, 2014; S. DOMINELLI, *Party Autonomy and Insurance Contracts in Private International Law. A European Gordian Knot*, Roma 2016, per ulteriori riferimenti in dottrina ed in giurisprudenza.

[64] P. A. NIELSEN, *Article 15*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels I Regulation*, *op. cit*., p. 369; A. SCHWARTZE, F. PESCE, *Articolo 15*, in T. SIMONS, R. HAUSMANN, I. QUEIROLO (a cura di), *Regolamento «Bruxelles I». Commento al Regolamento (CE) 44/2001 e alla Convenzione di Lugano*, *op. cit.*, p. 355.

[65] In particolare, *(i)* qualora si tratti di una vendita a rate di beni mobili materiali; *(ii)* qualora si tratti di un prestito con rimborso rateizzato o di un'altra operazione di credito, connessi con il finanziamento di una vendita di tali beni; o *(iii)* in tutti gli altri casi, qualora il contratto sia stato concluso con una persona le cui attività commerciali o professionali si svolgono nello Stato membro in cui è domiciliato il consumatore o sono dirette, con qualsiasi mezzo, verso tale Stato membro o verso una pluralità di Stati che comprende tale Stato membro, purché il contratto rientri nell'ambito di dette attività. Regolamento (UE) n. 1215/2012, art. 17(1)(a-b-c). Sull'interpretazione della lettera *c)* dell'art. 17, da ultimo citata, si segnala la Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 17 ottobre 2013, *Lokman Emrek* contro *Vlado Sabranovic*, Causa C-218/12, punto 32, ove si legge che "*l'articolo 15, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 44/2001 dev'essere interpretato nel senso che non postula la sussistenza di un nesso di causalità tra il mezzo, vale a dire un sito Internet, utilizzato per dirigere l'attività commerciale o professionale verso lo Stato membro di domicilio del consumatore e la conclusione del contratto con il consumatore medesimo. Tuttavia, la sussistenza di un simile nesso di causalità costituisce un indizio di riconducibilità del contratto ad un'attività di tal genere*".

competenza in materia di contratti conclusi da consumatori[66], ossia per fini estranei all'attività professionale, sia disciplinata, eccezion fatta per un limitato numero di ipotesi ivi espressamente indicate[67], dalla sezione IV del secondo capitolo del Regolamento, a ciò specificamente preposta. Scopo della sezione è quello di assicurare una protezione adeguata al consumatore, presuntivamente ritenuto contraente debole rispetto al professionista sia in termini di disponibilità economica sia in termini di esperienza giuridica[68], mediante il ribilanciamento, rispetto alle regole ordinarie per l'individuazione del giudice competente, di un rapporto contrattuale da considerarsi *ab origine* ontologicamente iniquo[69].

In linea di principio, si permette al consumatore, a propria discrezione, di convenire l'altra parte del contratto alternativamente dinanzi alle autorità dello Stato membro del proprio domicilio (c.d. *forum actoris*) o del convenuto, limitando invece, in tal senso, il margine di scelta del professionista alle sole autorità giurisdizionali dello Stato di domicilio del consumatore[70]. La tutela *ad hoc* si completa, infine, con l'imposizione di specifici limiti alle clausole di proroga della giurisdizione, le quali in quest'ambito, a differenza di quanto previsto dalla disciplina generale[71], sono valide solo laddove

---

[66] Sentenza della Corte del 21 giugno 1978, *Bertrand* contro *Paul Ott KG*, Causa 150/77, punto 21; Sentenza della Corte del 19 gennaio 1993, *Shearson Lehmann Hutton Inc.* contro *TVB Treuhandgesellschaft für Vermögensverwaltung und Beteiligungen mbH*, Causa C-89/91, punto 21; Sentenza della Corte (Sesta Sezione) del 3 luglio 1997, *Francesco Benincasa* contro *Dentalkit Srl*, Causa C-269/95, punto 15.

[67] Il riferimento è agli artt. 6 e 7, n. 5, del Regolamento Bruxelles I-*bis*, che si occupano, rispettivamente, dell'applicabilità delle norme nazionali in materia di giurisdizione internazionale nel caso di convenuto non domiciliato in uno Stato membro e della competenza dello Stato del luogo in cui è situata una succursale, agenzia o altra sede di attività, qualora la controversia riguardi l'esercizio delle stesse.

[68] Sentenza della Corte (Sesta Sezione) dell'11 luglio 2002, *Rudolf Gabriel*, Causa C-96/00, punto 39; Sentenza della Corte (Seconda Sezione) del 20 gennaio 2005, *Johann Gruber* contro *BayWa AG*, Causa C-464/01, punto 34; Sentenza della Corte (Seconda Sezione) del 20 gennaio 2005, *Petra Engler* contro *Janus Versand GmbH*, Causa C-27/02, punto 39; Sentenza della Corte (Prima Sezione) del 14 marzo 2013, *Česká spořitelna, a.s.* contro *Gerald Feichter*, Causa C-419/11, punto 33.

[69] P. MANKOWSKI, P. NIELSEN, *Introduction to Articles 17–19,* in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 443.

[70] Regolamento (UE) n. 1215/2012, art.18(1-2). Per un commento, P. MANKOWSKI, P. NIELSEN, *Article 18*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 509.

[71] Regolamento (UE) n. 1215/2012, artt. 25 e 26. Cfr., rispettivamente, U. MAGNUS, *Article 25*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 591 e A. L. CALVO CARAVACA, J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, *Article 26, in* U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 676.

successive al sorgere della controversia ovvero tali da consentire al consumatore di adire autorità giurisdizionali diverse da quelle indicate dalla sezione stessa[72].

Tuttavia, il terzo paragrafo dell'art. 17 del Regolamento Bruxelles I-*bis* esclude espressamente il contratto di trasporto di persone dal proprio campo di applicazione[73].

La *ratio* a fondamento di tale inapplicabilità risulta, peraltro, quanto mai debole. Questa troverebbe, infatti, giustificazione in un duplice ordine di ragioni[74].

In primis, nell'esistenza di numerose convenzioni internazionali concluse in tale settore[75] con le quali, come si avrà modo di approfondire in seguito, la disciplina generale dovrebbe coordinarsi *ex* art. 71 del Regolamento[76].

La fragilità dell'argomento emerge, tuttavia, con evidenza laddove si consideri che proprio in forza del primo paragrafo del citato art. 71[77] sia già previsto che venga fatta salva l'applicazione delle convenzioni di diritto uniforme, di cui gli Stati membri siano

---

[72] Regolamento (UE) n. 1215/2012, art. 19. Per un commento alla norma, P. MANKOWSKI, P. NIELSEN, *Article 19*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 515.

[73] Art. 17(3) Regolamento (UE) n. 1215/2012: «*La presente sezione non si applica ai contratti di trasporto che non prevedono prestazioni combinate di trasporto e di alloggio per un prezzo globale*». L'esclusione dei contratti di trasporto dal campo di applicazione della sezione 4 del Regolamento Bruxelles I-*bis* significa che restano applicabili le sezioni 1 e 2, e segnatamente l'articolo 7, n. 1. La medesima esclusione era già prevista all'art. 15(3) del Regolamento n. 44/2001, mentre non era contemplata nella precedente Convenzione di Bruxelles del 1968, sebbene qualche indicazione in tal senso fosse già rinvenibile all'epoca della sua vigenza. Il riferimento è alla Sentenza della Corte del 26 febbraio 1992, *Elisabeth Hacker* contro *Euro-Relais GmbH*, Causa C-280/90, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 1992, p. 105, nella quale la Corte di giustizia escluse che l'art. 16(1) fosse applicabile ad un contratto mediante il quale un operatore turistico procurava ad un proprio cliente la prenotazione del viaggio unitamente all'uso per qualche settimana di un alloggio per le vacanze, non di proprietà dell'operatore turistico medesimo. Così, M. LOPEZ DE GONZALO, *Giurisdizione civile e trasporto marittimo*, Milano, 2005, p. 116.

[74] P. MANKOWSKI, P. NIELSEN, *Article 17*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 505.

[75] P. SCHLOSSER, *Relazione sulla convenzione di adesione del Regno di Danimarca, dell'Irlanda e del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord alla convenzione concernente la competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, nonché al protocollo relativo alla sua interpretazione da parte della Corte di giustizia, del 9 ottobre 1978*, in GU C 59, 5.3.1979, p. 71, a p. 119, punto 160. Si pensi, solo a mero titolo esemplificativo, alla Convenzione di Atene del 13 dicembre 1974 relativa al trasporto di passeggeri e dei loro bagagli, per quanto concerne il trasporto di persone via mare, oppure alla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale.

[76] S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il Regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 12; P. MANKOWSKI, *Article 71*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (eds), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 1044. Sul punto, v. *infra*.

[77] Art. 71(1) Regolamento (UE) n. 1215/2012: «*Il presente regolamento lascia impregiudicate le convenzioni, di cui gli Stati membri siano parti contraenti, che disciplinano la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materie particolari*».

parti contraenti, che regolano – anche – la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materie particolari[78]. Pertanto, non si comprende l'esigenza di riservare una disciplina particolare ai contratti di trasporto, prevedendone l'esplicita estromissione dall'ambito applicativo della norma. Ciò vale ancor di più laddove si consideri che sebbene siano state stipulate in questo specifico settore un vasto numero di convenzioni, sono purtuttavia diversi gli ambiti ancora parzialmente scoperti, quali ad esempio quelli del trasporto multimodale o del trasporto via bus o pullman[79].

In secundis, nel tentativo di giustificare l'esclusione dei contratti di trasporto di persone dal campo di applicazione dell'art. 17 di Bruxelles I-*bis* si è fatto altresì riferimento alla circostanza che, sul presupposto che quello dei contratti di trasporto di persone sia qualificabile come un mercato "di massa", tale esclusione serva a manlevare i vettori dall'onere – asseritamente iniquo – di doversi interfacciare, al sorgere di un'ipotetica controversia, con una vastissima varietà di leggi applicabili, riconducibili ai molteplici paesi d'origine dei passeggeri coinvolti[80].

Ancor più evidente è la debolezza di questo secondo argomento, ove si consideri che la portata del ragionamento dovrebbe estendersi, a maggior ragione, ai contratti conclusi dai consumatori, ossia contratti "di massa" per definizione. In questo senso, infatti, non vi è nulla che differenzi i contratti di trasporto di persone da quelli conclusi dai consumatori. Con l'evidente conseguenza che se un simile argomento fosse ritenuto valido la stessa esistenza dell'art. 17 ne risulterebbe messa quanto mai in discussione[81]. Per di più, ove si rifletta sulla natura di contratto per adesione propria del contratto di trasporto di passeggeri, nel quale, il più delle volte, la scelta della giurisdizione è

[78] A. BONOMI, *Jurisdiction over Consumer Contracts'*, in A. DICKINSON, E. LEIN (a cura di), *The Brussels I Regulation Recast*, *op. cit.*, p. 222; F. RAGNO, *The Law Applicable to Consumer Contracts Under the Rome I Regulation*, in F. FERRARI, S. LEIBLE (a cura di), *Rome I Regulation*, Monaco di Baviera, 2009, p. 129.

[79] J.-P. BERAUDO, *Le Règlement (CE) du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale*, in *Journal de droit international*, *Clunet 128*, 2001, p. 1033.

[80] Sul punto, in materia di trasporto aereo, A. HERNANDEZ RODRIGUEZ*, El contrato de transporte aéreo de pasajeros: algunas consideraciones sobre competencia judicial internacional y derecho aplicable*, in *Cuadernos de Derecho Transnacional,* Vol. 3, n. 1, 2011, p. 190.

[81] F. RAGNO, *The Law Applicable to Consumer Contracts Under the Rome I Regulation*, in F. FERRARI, S. LEIBLE (a cura di), *Rome I Regulation*, *op. cit.*, p. 129.

operata dalla parte forte del contratto, ovvero dal vettore[82], la fragilità dell'impostazione appare ancora più palese[83].

Vale la pena, in ultimo, sottolineare come probabilmente l'approccio in parola discenda in parte anche dall'erronea assimilazione del concetto di "mobilità" – comunemente intesa – a quello di "attività" – come contrapposta, invece, alla "passività" che contraddistingue la posizione del consumatore, e più in generale della parte debole meritevole di tutela, nel sinallagma contrattuale –. Se ai consumatori "passivi" è riservata una protezione *ad hoc* non riconosciuta invece ai consumatori "attivi", il rischio di confondere la "mobilità" del passeggero con siffatta "attività" è quello di escludere a priori il passeggero dal novero dei soggetti meritevoli di specifica protezione, anche nei casi in cui invece la propria ontologica mobilità non rifletta in alcun modo un effettivo approccio attivo da parte del passeggero medesimo[84].

3.1. L'eccezione dei contratti cd. *all-inclusive*.

È, ad ogni modo, lo stesso terzo comma dell'art. 17 del Regolamento Bruxelles I-*bis* a prevedere l'eccezione all'eccezione del regime generale, facendo rientrare comunque nel campo di applicazione della norma – laddove naturalmente ne sussistano i presupposti – i contratti di trasporto c.d. "tutto compreso", ossia quelli che prevedono la prestazione combinata di servizi di trasporto e alloggio[85].

È chiaro come lo scopo della contro-deroga sia quello di consentire ai consumatori di beneficiare, anche nell'ambito di questo specifico tipo di contratto – evidentemente ritenuto "di consumo" –, dei vantaggi offerti dal foro speciale previsto a loro favore.

---

[82] Come si avrà modo di analizzare nel prosieguo, lo stesso può dirsi per la legge applicabile.

[83] Cfr, E. G. ROSAFIO, *Il problema della giurisdizione nel trasporto aereo di persone e nei pacchetti turistici*, *op. cit.*, p. 111; A. HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: algunas consideraciones sobre competencia judicial internacional y derecho aplicable*, in *Cuadernos de Derecho Transnacional*, *op. cit.*, p. 193.

[84] In questo senso, P. MANKOWSKI, P. NIELSEN, *Article 17,* in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 505.

[85] Letteralmente, "*prestazioni combinate di trasporto e di alloggio per un prezzo globale*"; v. Regolamento (UE) n. 1215/2012, art. 17(3).

Ai fini dell'individuazione dei contratti rientranti nella categoria in parola è venuta in soccorso la Direttiva 90/314/CEE dedicata ai viaggi *all-inclusive*[86], che all'art. 2, punto 1, indica – *rectius*, indicava[87] – i requisiti necessari per qualificare un servizio come "tutto compreso". In particolare, come confermato e chiarito in giurisprudenza, a tale scopo "*è sufficiente, da un lato, che la combinazione dei servizi turistici venduti ad un prezzo forfettario comprenda due dei tre tipi di servizi indicati dalla medesima disposizione, vale a dire il trasporto, l'alloggio e altri servizi turistici non accessori al trasporto o all'alloggio stessi che costituiscono una parte significativa del «tutto compreso», e, dall'altro, che tale servizio superi le 24 ore o comprenda un pernottamento*"[88].

[86] V. Direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti «tutto compreso», in GU L 158, 23.6.1990, p. 59, ed oggi Direttiva (UE) 2015/2302 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2015, relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 e la Direttiva 2011/83/UE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la Direttiva 90/314/CEE del Consiglio, in GU L 326, 11.12.2015, p. 1. Rispettivamente sulla Direttiva 90/314/CEE e sulla successiva Direttiva (UE) 2015/2302, si vedano, per tutti, S. ZUNARELLI, *La direttiva CEE n. 90/314 del 13 giugno 1990 concernente i viaggi e le vacanze ed i circuiti "tutto compreso"*, in *Dir. trasp.*, 1999, p. 30 e M. LOPEZ DE GONZALO, *La nuova direttiva sui pacchetti turistici e la normativa internazionale comunitaria in tema di trasporto di persone*, in *Dir. mar.*, 2016/III, p. 416. Sull'interpretazione dell'art. 17(3) alla luce della Direttiva 90/314/CEE, v. T. HARTLEY, *Civil Jurisdiction and Judgments in Europe. The Brussels I Regulation, the Lugano Convention, and the Hague Choice of Court Convention*, *op. cit.*, p. 199. Per scrupolo di completezza, in materia di contratti di viaggio, merita inoltre ricordare che l'Italia, con legge 27 dicembre 1977 n. 1084, entrata in vigore il 4 ottobre 1979, ha ratificato la convenzione internazionale sul contratto di viaggio (CCV) firmata a Bruxelles il 23 aprile 1970. La suddetta legge, pur non risultando alcuna denuncia formale della convenzione medesima, è stata successivamente abrogata dall'art. 3(2) del d.lgs. 23 maggio 2011 n. 79. Ad ogni modo detta convenzione – che comunque non conteneva norme specifiche in materia di giurisdizione – ha ottenuto uno scarso numero di ratifiche, laddove tra gli Stati europei è stata ratificata, oltre che dall'Italia, solo dal Belgio, che ha provveduto a denunciarla non appena recepita la direttiva comunitaria. E. G. ROSAFIO, *Il problema della giurisdizione nel trasporto aereo di persone e nei pacchetti turistici*, *op. cit.*, p. 135.

[87] Essendo oggi abrogata e sostituita dalla Direttiva (UE) 2015/2302, v. *supra*.

[88] Così, Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 7 dicembre 2010, *Peter Pammer* contro *Reederei Karl Schlüter GmbH & Co KG* e *Hotel Alpenhof GesmbH* contro *Oliver Heller*, Cause riunite C-585/08 e C-144/09, punto 37, che richiama Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 30 aprile 2002, *Club-Tour, Viagens e Turismo SA* contro *Alberto Carlos Lobo Gonçalves Garrido*, in presenza di *Club Med Viagens Ld[a]*, Causa C-400/00, punto 13. Per un commento al caso *Pammer*, *ex multis*, A. LEANDRO, *Trasporti marittimi: nella formula tutto compreso non basta un sito per dirigere l'attività all'estero*, in *Guida al Diritto*, 2011, n. 2, p.111; S. MARINO, *I contratti di consumo on line e la competenza giurisdizionale in ambito comunitario*, in *Contratto e impresa/Europa*, 2011, n. 1, p. 247; A. A. H. VAN HOEK, *CJEU - Pammer and Alpenhof - Grand Chamber 7 December 2010, joined cases 585/08 and 144/09*, *op. cit.*, p. 93. Art. 2(1) Direttiva 90/314/CEE: «*Ai fini della presente direttiva si intende per: 1) servizio tutto compreso: la prefissata combinazione di almeno due degli elementi in appresso, venduta o offerta in vendita ad un prezzo forfettario, laddove questa prestazione superi le 24 ore o comprenda una notte: a)*

A mero titolo esemplificativo, sono stati fatti rientrare nella categoria dei contratti *all-inclusive*, e pertanto conclusi da consumatori, il contratto di trasporto mercantile di durata superiore alle ventiquattro ore e comprensivo, per un prezzo forfettario, dell'alloggio[89], nonché la prenotazione di una crociera a fini privati[90].

Inoltre, la Corte di giustizia è intervenuta a più riprese per chiarire ulteriori aspetti incidenti sui contratti rientranti nell'ambito applicativo del terzo comma dell'art. 17 in commento[91].

Da un lato, si è pronunciata, ad esempio, sulla nozione di "parte" nei pacchetti viaggio *all-inclusive*, affermando che l'art. 16(1) del Regolamento Bruxelles I – corrispondente all'attuale art. 18(1) del Regolamento n. 1215/2012[92] – debba essere interpretato nel senso che, laddove l'altro contraente rispetto al passeggero-consumatore – ad esempio, un agente di viaggio con sede all'estero – si avvalga di una controparte contrattuale – ad esempio, un operatore turistico ubicato nel territorio nazionale – la disposizione in parola possa applicarsi relativamente alle azioni intentate nei confronti di entrambe le parti[93].

Dall'altro lato, la Corte di giustizia si è soffermata sull'interpretazione della nozione di "*attività commerciali o professionali*" che "*si svolgono nello Stato membro in cui è domiciliato il consumatore o sono dirette, con qualsiasi mezzo, verso tale Stato membro*" di cui alla lettera *c)* del primo comma dell'art. 17 – che, si ribadisce, delimita l'ambito di applicazione della sezione del Regolamento dedicata ai fori speciali a tutela

---

trasporto, b) alloggio, c) altri servizi turistici non accessori al trasporto o all'alloggio che costituiscono una parte significativa del "tutto compreso". La fatturazione separata di vari elementi di uno stesso servizio tutto compreso non sottrae l'organizzatore o il venditore agli obblighi della presente direttiva». Si segnala che la corrispondente disposizione dedicata alle "Definizioni" di cui alla più recente Direttiva (UE) 2015/2302 è ben più articolata. Questo, combinato con l'attività ermeneutica della Corte di giustizia, potrà senz'altro avere un impatto anche sull'individuazione dei contratti di trasporto *all-inclusive* ai fini dell'interpretazione dell'art. 17(3) del Regolamento Bruxelles I-*bis*.

[89] Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 7 dicembre 2010, *Peter Pammer* contro *Reederei Karl Schlüter GmbH & Co KG* e *Hotel Alpenhof GesmbH* contro *Oliver Heller*, Cause riunite C-585/08 e C-144/09.

[90] Cfr. OGH-AT-23.09.2002, 1 Nc 101/02x, in *unalex*, AT-51.

[91] Si veda E. G. ROSAFIO, *Il problema della giurisdizione nel trasporto aereo di persone e nei pacchetti turistici*, *op. cit.*, p. 134.

[92] Come già riportato, la norma prevede che l'azione del consumatore avverso la controparte contrattuale possa essere proposta dinanzi le autorità giurisdizionali dello Stato membro in cui quest'ultima è domiciliata oppure, indipendentemente dal domicilio della controparte, dinanzi le autorità giurisdizionali del luogo in cui è domiciliato il consumatore.

[93] Così, Sentenza della Corte (Ottava Sezione) del 14 novembre 2013, *Armin Maletic e Marianne Maletic* contro *lastminute.com Gmbh e TUI Österreich GmbH*, Causa C-478/12, punto 21.

dei consumatori –, ponendo particolare attenzione sul tema della conclusione a distanza dei contratti di viaggio "tutto compreso", che avviene ormai quasi esclusivamente *on-line*.

Per quanto rileva in questa sede, sono fondamentalmente due le macro-questioni che si sono poste: più genericamente, se la disposizione in commento ricomprenda o meno la contrattazione telematica e, più specificamente, in caso affermativo, se e a quali condizioni l'attività di un professionista, presentata su un sito internet, possa essere considerata "diretta" verso lo Stato membro sul territorio del quale il consumatore è domiciliato, ai sensi dell'art. 17(1), lett. *c)* del Regolamento Bruxelles I-*bis*.

Ebbene, rispetto al primo tema, l'orientamento dottrinale maggioritario[94] fa rientrare pacificamente nell'ambito applicativo della norma l'apertura di un sito *web* mediante il quale si invitino i consumatori alla conclusione di contratti a distanza. In questo senso, le modifiche apportate al Regolamento Bruxelles I – riprese poi in Bruxelles I-*bis* – rispetto alla corrispondente disposizione di cui alla precedente Convenzione di Bruxelles del 1968[95] sembrerebbero precipuamente volte ad includere la contrattazione telematica nelle figure riconducibili alla posizione del consumatore[96].

---

[94] P. MANKOWSKI, P. NIELSEN, *Article 17*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 480; A. BONOMI, *Jurisdiction over Consumer Contracts'*, in A. DICKINSON, E. LEIN (a cura di), *The Brussels I Regulation Recast*, *op. cit.*, p. 226.

[95] L'art. 13(1), lett. *c)* della Convenzione di Bruxelles del 1968 prevedeva, infatti, che la sezione regolamentare espressamente dedicata ai consumatori trovasse applicazione, *inter alia*, "*qualora si tratti di un altro contratto che abbia per oggetto una fornitura di servizio o di beni mobili materiali se: a) la conclusione del contratto è stata preceduta da una proposta specifica o da una pubblicità nello Stato in cui il consumatore ha il proprio domicilio e se b) il consumatore ha compiuto in tale Stato gli atti necessari per la conclusione del contratto*".

[96] La Corte, rilevando la diversa formulazione degli artt. 13 e 15 rispettivamente della Convenzione del 1968 e del Regolamento n. 44/2001, afferma che gli specifici presupposti di applicazione che i contratti conclusi con i consumatori devono soddisfare risultano attualmente formulati in termini più generali rispetto al passato, affinché sia assicurata una migliore tutela dei consumatori in considerazione dei nuovi mezzi di comunicazione e dello sviluppo del commercio elettronico. Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 6 settembre 2012, *Daniela Mühlleitner* contro *Ahmad Yusufi e Wadat Yusufi*, Causa C-190/11, punto 38; Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 7 dicembre 2010, *Peter Pammer* contro *Reederei Karl Schlüter GmbH & Co KG* e *Hotel Alpenhof GesmbH* contro *Oliver Heller*, *op. cit.*, punto 59. Non è un caso che la disposizione fu oggetto di aspre critiche da parte degli operatori commerciali operanti nell'*e-commerce*, che la ritenevano iniqua. Ciononostante, si è rilevato in dottrina come la necessità di protezione del consumatore che acquista *online* sia ancor più evidente qualora si prenda in considerazione che il più delle volte il consumatore medesimo procede al pagamento in anticipo rispetto alla consegna. Così, P. MANKOWSKI, *Article 7*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 316. V. anche A. LIEBMAN, *Giurisdizione in materia di contratti di trasporto aereo conclusi online: verso l'applicazione del diritto europeo*, in *Dir. mar.*, 2020/II, p. 455.

Rispetto alla seconda – connessa – questione, invece, la Corte di giustizia, chiarendo che la semplice accessibilità di un sito *web* nello Stato del consumatore non è sufficiente a rendere applicabile l'art. 15(1), lett. *c)* del Regolamento Bruxelles I[97] – e, pertanto, il corrispondente art. 17(1), lett. *c)* del Regolamento Bruxelles I-*bis* –, afferma che per stabilire se l'attività di un professionista, presentata sul proprio sito internet o su quello di un intermediario[98], possa essere considerata "diretta" verso lo Stato membro di domicilio del consumatore è necessario verificare se il professionista abbia manifestato la propria volontà di instaurare rapporti commerciali con i consumatori di uno o più altri Stati membri, tra cui quello sul territorio del quale il consumatore è domiciliato. Essendo necessario a tal fine valutare se, prima dell'eventuale conclusione del contratto con il consumatore medesimo, esistessero indizi atti a palesare la volontà del professionista di trattare con consumatori residenti in altri Stati membri, tra i quali quello sul territorio del quale il consumatore stesso è domiciliato, nel senso che fosse disposto a concludere un contratto con tali consumatori[99].

Per facilitare la suddetta operazione, la Corte di giustizia ha stilato, altresì, un elenco non esaustivo delle caratteristiche dell'attività posta in essere dal professionista idonee a far presupporre la volontà di quest'ultimo di stabilire rapporti commerciali[100], la cui valutazione è espressamente affidata ai giudici nazionali di volta in volta aditi[101].

---

[97] Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 7 dicembre 2010, *Peter Pammer* contro *Reederei Karl Schlüter GmbH & Co KG* e *Hotel Alpenhof GesmbH* contro *Oliver Heller*, *op. cit.*, punto 69.

[98] *Ibidem*, punto 89, in cui la Corte precisa che la circostanza che il sito internet sia quello della società intermediaria e non quello del commerciante non osta a che si ritenga che quest'ultimo diriga la propria attività verso altri Stati membri, tra cui quello di domicilio del consumatore, considerato che tale società agiva in nome e non per conto del commerciante medesimo.

[99] *Ibidem*, punti 74 e 75, ove si legge altresì che tale interpretazione risulterebbe parimenti avvalorata dalla dichiarazione effettuata congiuntamente dal Consiglio e dalla Commissione all'atto dell'emanazione del Regolamento n. 44/2001 e ripresa al ventiquattresimo considerando del Regolamento n. 593/2008.

[100] In particolare, si fa riferimento ai seguenti "indizi": *(i)* la natura internazionale dell'attività, *(ii)* l'indicazione di itinerari a partire da altri Stati membri per recarsi presso il luogo in cui il commerciante è stabilito, *(iii)* l'utilizzazione di una lingua o di una moneta diverse dalla lingua o dalla moneta abitualmente utilizzate nello Stato membro in cui il commerciante è stabilito con la possibilità di prenotare e confermare la prenotazione in tale diversa lingua, *(iv)* l'indicazione di recapiti telefonici unitamente ad un prefisso internazionale, *(v)* il dispiego di risorse finanziarie per un servizio di posizionamento su internet al fine di facilitare ai consumatori domiciliati in altri Stati membri l'accesso al sito del commerciante ovvero a quello del suo intermediario, *(vi)* l'utilizzazione di un nome di dominio di primo livello diverso da quello dello Stato membro in cui il commerciante è stabilito (o neutro, quale ad esempio, ".com" o ".eu"), nonché *(vii)* la menzione di una clientela internazionale composta da clienti domiciliati in Stati membri differenti. Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 7 dicembre 2010, *Peter Pammer* contro *Reederei Karl Schlüter GmbH & Co KG* e *Hotel Alpenhof GesmbH* contro *Oliver Heller*,

4. Gli accordi di proroga della giurisdizione.

Come noto, uno dei tratti che sin dalle origini[102] ha qualificato maggiormente il "sistema" Bruxelles I è rappresentato dall'ampio spazio riconosciuto all'autonomia privata[103].

---

op. cit., punti 81, 83 e 84. Agli "indizi" inseriti nell'elencazione di cui sopra, come detto, non esaustiva, se ne aggiungono altri, quali: *(i)* l'esistenza di un collegamento eziologico tra la consultazione del sito e la stipulazione del contratto; *(ii)* la conclusione, mediante il sito internet del professionista, del contratto con il consumatore; *(iii)* "l'avvio di contatti a distanza" e "la conclusione a distanza di un contratto stipulato con un consumatore", nonché *(iv)* la circostanza che un commerciante sia stabilito nella zona di uno Stato membro limitrofa allo Stato membro dei suoi potenziali clienti e utilizzi, per mettersi in comunicazione con loro senza i costi di una chiamata internazionale, un numero telefonico assegnato a tale secondo Stato membro. Così, S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il Regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 194. Poiché l'art. 17(1), lett. *c)* del Regolamento Bruxelles I-*bis* non richiede che il contratto tra consumatore e professionista sia necessariamente concluso a distanza, la Corte include nell'ambito applicativo della suddetta norma anche le ipotesi di sito *web* meramente "passivo", ossia che si limita a offrire informazioni concernenti le caratteristiche di uno specifico prodotto o di determinati servizi. Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 6 settembre 2012, *Daniela Mühlleitner* contro *Ahmad Yusufi e Wadat Yusufi*, Causa C-190/11. In ultimo, la Corte ha sancito, altresì, che l'art. 17(1), lett. *c)* del Regolamento n. 1215/2012 deve essere interpretato nel senso che esso non postula la sussistenza di un nesso di causalità tra il mezzo, ossia il sito internet, utilizzato per dirigere l'attività commerciale o professionale verso lo Stato membro del domicilio del consumatore e la conclusione del contratto con il consumatore medesimo. Se, infatti, i criteri giurisdizionali in parola operassero solo ove il contratto sia stato stipulato dopo la consultazione del sito *web* del commerciante da parte del consumatore, quest'ultimo si troverebbe gravato di un onere probatorio eccessivamente pesante da sostenere, che lo disincentiverebbe dall'adire i giudici nazionali in forza del Regolamento, così pregiudicandone gli stessi obiettivi di tutela perseguiti. Tuttavia, secondo la Corte, la sussistenza di un simile nesso di causalità può, invece, costituire un indizio di riconducibilità del contratto ad un'attività di tal genere. Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 17 ottobre 2013, *Lokman Emrek* contro *Vlado Saebranovic*, *op. cit.*, punti 21-26, 32-33.

[101] Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 7 dicembre 2010, *Peter Pammer* contro *Reederei Karl Schlüter GmbH & Co KG* e *Hotel Alpenhof GesmbH* contro *Oliver Heller*, *op. cit.*, punto 93; Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 17 ottobre 2013, *Lokman Emrek* contro *Vlado Saebranovic*, *op. cit.*, punto 31.

[102] Il riferimento è agli artt. *(i)* 17 e 18 della Convenzione di Bruxelles del 1968; *(ii)* 23 e 24 del Regolamento (CE) n. 44/2001 nonché, da ultimo, *(iii)* 25 e 26 del Regolamento (UE) n. 1215/2012.

[103] Regolamento (UE) n. 1215/2012, considerando 15: «*È opportuno che le norme sulla competenza presentino un alto grado di prevedibilità e si basino sul principio generale della competenza dell'autorità giurisdizionale del domicilio del convenuto. Tale principio dovrebbe valere in ogni ipotesi, salvo in alcuni casi rigorosamente determinati, nei quali la materia del contendere o l'autonomia delle parti giustifichi un diverso criterio di collegamento. […]*». In dottrina, sul ruolo dell'autonomia privata, senza pretesa di esaustività si rinvia a S. M. CARBONE, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni in materia civile e commerciale nello spazio giudiziario europeo: dalla convenzione d Bruxelles al Regolamento (CE) n. 44/2001*, in S. M. CARBONE, M. FRIGO, L. FUMAGALLI (a cura di), *Diritto processuale civile e commerciale comunitario*, *op. cit.*, p. 3; ID, *Gli accordi di proroga della giurisdizione e le convenzioni arbitrali nella nuova disciplina del Regolamento (UE) 1215/2012*, in *Diritto del commercio internazionale*, 2013, p. 651; ID, *Autonomia privata e commercio internazionale. Principi e casi*, Milano,

Fatte salve le ipotesi dei fori esclusivi[104], e con le già accennate limitazioni a tutela dei "soggetti deboli"[105] – la cui applicabilità a favore della figura del passeggero risulta,

---

2014; ID., C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il Regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 224; I. QUEIROLO, *Gli accordi sulla competenza giurisdizionale. Tra diritto comunitario e diritto interno*, Padova, 2000; ID., *Jurisdiction in Cross-Border Contractual Maritime Claims: European and International Principles and Rules on Choice of Court Agreements*, in I. QUEIROLO (a cura di), *Private International Law within the EU. Current Issues and Regulatory Perspectives*, Ariccia, 2016, p. 13; ID., *Choice of Court Agreements in the New Brussels I-bis Regulation: a Critical Appraisal*, in *Yearbook of Private International Law*, Vol. XV, 2013/2014, p. 113; F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (UE) n. 1215/2012 (rifusione). Evoluzione e continuità del "sistema Bruxelles-I" nel quadro della cooperazione giudiziaria civile europea in materia civile*, *op.cit.*, p. 224; F. MOSCONI, C. CAMPIGLIO, *Diritto internazionale privato e processuale, Volume I, Parte generale e obbligazioni*, *op. cit.*, p. 102; O. LANDO, *Consumer Contracts and Party Autonomy in Choice of Law*, in *Nordisk Tidsskrift for International Ret*, 1972, p. 208; A. MALATESTA, G. VITELLINO, *Le novità in materia di proroga della giurisdizione*, in A. MALATESTA (a cura di), *La riforma del Regolamento Bruxelles I. Il Regolamento (UE) n. 1215/2012 sulla giurisdizione e l'efficacia delle decisioni in materia civile e commerciale*, *op. cit.*, p. 63; M. SALVADORI, *Gli accordi di scelta del foro nello spazio giudiziario europeo*, Torino, 2018; C. SILVESTRI, *Gli accordi sulla giurisdizione nella nuova disciplina degli artt. 25 e 31 nel reg. 1215/2012*, in *IJPL*, 2015, p. 16; A. E. VON OVERBECK, *L'irrésistible extension de l'autonomie de la volonté en droit international privé*, in *Nouveaux itinéraires en droit, Hommage à François Rigaux*, Bruxelles, 1993, p. 619; H. MIUR-WATT, *"Party Autonomy" in International Contracts: from the Makings of a Myth to the Requirements of Global Governance*, in *European Review of Contract Law*, 2010, p. 250; F. C. VILLATA, *L'attuazione degli accordi di scelta del foro nel Regolamento Bruxelles I,* Milano, 2013; ID, *Choice-of-Court Agreements in Favour of Third States' Jurisdiction in Light of the Suggestions by Members of the European Parliament,* in F. POCAR, I. VIARENGO, F. C. VILLATA (a cura di), *Recasting Brussels I, op. cit*., p. 219; G. VITELLINO, *La c.d. proroga tacita,* in A. MALATESTA (a cura di), *La riforma del Regolamento Bruxelles I. Il Regolamento (UE) n. 1215/2012 sulla giurisdizione e l'efficacia delle decisioni in materia civile e commerciale*, *op. cit.*, p. 78; M. E. DE MAESTRI, *La proroga della giurisdizione nel nuovo Regolamento UE n. 1215/2012 (Bruxelles I bis),* in *Dir. comm. int.,* 2014, p. 607; M. WINKLER, *Understanding Claim Proximity in the EU Regime of Jurisdiction Agreements*, in *International and Comparative Law Quarterly*, 2020, p. 431; P. BEAUMONT, *Hague Choice of Court Agreements Convention 2005: Background, Negotiations, Analysis and Current Status*, in *Journal of Private International Law*, 2009, p. 509; J. J. KUIPERS, *Choice-of-court Agreement under the European and International Instruments. The Revised Brussels I Regulation, the Lugano Convention, and the Hague Convention*, in *Common Market Law Review*, 2014, p. 1549.

[104] Art. 24 Regolamento (UE) n. 1215/2012. L. DE LIMA PINHEIRO, *Article 24*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 558. Come anticipato, in principio non vi sono fori esclusivi *ex se* applicabili alla figura del passeggero.

[105] Il riferimento è agli artt. 15, in materia assicurativa, 19, in materia di contratti di consumo, e 23, in materia di contratti di lavoro dipendente, espressamente richiamati dal quarto paragrafo dell'art. 25 del Regolamento Bruxelles I-*bis*, ai sensi del quale «*gli accordi di competenza e le clausole simili di atti costitutivi di trust non sono valide se in contrasto con le disposizioni degli articoli 15, 19 o 23 o se derogano alle norme sulla competenza esclusiva attribuita alle autorità giurisdizionali ai sensi dell'articolo 24*». In linea di principio, come si farà cenno più precisamente in relazione all'art. 19 – a tutela dei consumatori e, dunque, dei fruitori di contatti di viaggio *all-inclusive* – la tutela si concretizza nella possibilità di scelta del giudice competente solo dopo il sorgere della controversia. Eventuali clausole di proroga della giurisdizione inserite nel contratto, se non unicamente a favore della parte

tuttavia, limitata al solo fruitore dei cd. pacchetti turistici "tutto compreso" –, le parti di un contratto possono, infatti, scegliere liberamente il giudice europeo competente, anche allorquando questo non presenti un collegamento apprezzabile con la fattispecie[106].

Sfuma, dunque, il carattere della giurisdizione civile quale potere imposto alle parti contrattuali contro la loro volontà, assumendo, invece, rilievo sempre maggiore l'aspetto del servizio reso ai privati e da questi liberamente opzionabile[107].

---

debole, non sono invece valide. Si segnala altresì sin d'ora che la violazione della disciplina sulla proroga espressa della giurisdizione costituisce inoltre motivo ostativo al riconoscimento ed all'esecuzione della relativa decisione che, *ex* art. 45 dello stesso regolamento, potrà dunque non essere eseguita negli Stati membri richiesti.

[106] Secondo certa giurisprudenza, il Regolamento n. 1215/2012 presuppone per la sua applicazione almeno che la fattispecie sia connotata da elementi di internazionalità, v. OLG Wien 26.02.2007 - 13R24/07f, in *unalex*, AT-372; Cour de cassation (FR) 04.10.2005 - 02-12.959, in *ibidem* FR-70. Si rilevano, tuttavia, anche orientamenti di segno opposto, cfr. L. MARI, *Il diritto processuale civile della Convenzione di Bruxelles. Il sistema delle competenze*, *op. cit.*, p. 167. La norma sull'accordo di proroga della giurisdizione, di contro, non prevede espressamente che la corte la cui giurisdizione viene prorogata sia anche quella dello Stato che con la fattispecie presenta una qualche forma di collegamento.

[107] Così, G. CARELLA, *Fondamenti di diritto internazionale privato. Tra sovranità, cooperazione e diritti umani*, *op. cit.*, p. 88. La rilevanza delle soluzioni adottate nell'ambito del sistema Bruxelles I emerge anche dall'influenza che le stesse hanno avuto sull'evoluzione giurisprudenziale e normativa dell'ordinamento italiano. È appena il caso di ricordare, infatti, che l'art. 4 della legge n. 218/1995 consente *(i)* di estendere convenzionalmente la competenza giurisdizionale delle autorità italiane anche alle controversie che in ossequio ai criteri stabiliti dalla medesima legge ne sarebbero escluse nonché, in parallelo, *(ii)* di derogare convenzionalmente la giurisdizione italiana a favore delle corti straniere. Per una lettura combinata delle norme di cui al Regolamento Bruxelles I e della legge n. 218/1995, si veda F. C. VILLATA, *Sulla riforma degli articoli 4 e 7 della legge n. 218/1995 alla luce della proposta della Commissione di revisione del regolamento Bruxelles I*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2011, p. 661. Rispetto alla possibilità di derogare la competenza a favore delle autorità italiane, l'art. 4 della legge n. 218/1995, analogamente alla disciplina regolamentare, prevede che la proroga di competenza possa essere espressa – essendo richiesta in questo caso la forma scritta *ad probationem* – o tacita – che si perfeziona con la costituzione in giudizio senza contestazione della competenza del giudice adito nel primo atto difensivo – . Con riferimento, invece, al caso in cui le parti deroghino convenzionalmente la giurisdizione italiana a favore di corti straniere, si richiede che il relativo accordo sia provato per iscritto, fermo restando, in ogni caso, l'inderogabilità della competenza del giudice italiano laddove la controversia verta su diritti indisponibili. Per un commento alla disposizione, S. M. CARBONE, *Commento all'articolo 4*, in S. BARIATTI (a cura di), *Legge 31 maggio 1995 n. 218, Riforma del sistema italiano di diritto internazionale privato*, in *Le nuove leggi civili commentate*, 1996, p. 919. Si vedano, inoltre, S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il Regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 226; F. C. VILLATA, *Sulla legge applicabile alla validità sostanziale degli accordi di scelta del foro: appunti per una revisione dell'art. 4 della legge n. 218/1995*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2015, p. 973; M. E. DE MAESTRI, *La proroga della giurisdizione nel nuovo Regolamento UE n. 1215/2012 (Bruxelles I bis), op. cit.*, p. 607. In ultimo, va segnalato che, fermo restando il diverso ambito di applicazione delle norme regolamentari della legge n. 218/1995, la Suprema Corte ha sancito – facendo, in particolare, riferimento all'interpretazione dei requisiti di validità della proroga di giurisdizione – che l'interpretazione delle norme di cui al secondo comma dell'art. 4 legge n. 218/1995 debba essere operata

Per quanto rileva ai presenti fini, l'applicazione del criterio autonomistico comporta *(i)* che i contratti di trasporto internazionale di persone possano contenere – o richiamare condizioni generali contenenti – al loro interno clausole di scelta del foro, volte ad individuare l'autorità giurisdizionale da doversi adire in caso di controversia tra vettore e passeggero contraenti, oppure *(ii)* che comportamenti concludenti delle parti – ed in particolare del passeggero – possano integrare una proroga (o "accettazione") tacita della giurisdizione.

Come noto, infatti, il "sistema" Bruxelles I distingue la proroga espressa da quella tacita.

La prima consiste nell'esplicito accordo tra le parti avente ad oggetto l'individuazione del giudice da adire in caso di controversia. Accordo che può avere rilievo autonomo – cd. accordo di proroga della competenza –, oppure costituire la clausola di un contratto avente altro oggetto – cd. clausola di scelta del foro –[108].

Il primo comma dell'art. 25 del Regolamento Bruxelles I-*bis* prevede che «*qualora le parti, indipendentemente dal loro domicilio, abbiano convenuto la competenza di un'autorità o di autorità giurisdizionali di uno Stato membro a conoscere delle controversie, presenti o future, nate da un determinato rapporto giuridico, la competenza spetta a questa autorità giurisdizionale o alle autorità giurisdizionali di questo Stato membro, salvo che l'accordo sia nullo dal punto di vista della validità sostanziale secondo la legge di tale Stato membro. Detta competenza è esclusiva salvo diverso accordo tra le parti*»[109].

In primis, dalla lettera della norma emerge l'ampio ambito applicativo *ratione personae* della previsione, ove nel Regolamento n. 1215/2012 è stato rimosso il limite previgente secondo cui una delle parti dell'accordo di proroga doveva essere domiciliata in uno Stato membro[110].

---

conformemente alla disciplina di matrice europea. Cfr. Cass., S.U., 14 febbraio 2011, n. 3568, in *Giust. civ. Mass.*, 2011/2; Cass., S.U., 17 gennaio 2005, n. 731, in *Giust. civ. Mass.*, 2005/1.

[108] Si può ritenere che lo strumento più frequentemente adottato sia quello della clausola di scelta del foro, ove l'accordo di proroga si utilizza prevalentemente nei casi in cui la controversia sia già sorta e le parti desiderino evitare il cd. *forum running* o conflitti di giurisdizione.

[109] Art. 25 Regolamento (UE) n. 1215/2012. U. MAGNUS, *Article 25*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 591.

[110] Invero, il terzo comma dell'art. 23 del Regolamento n. 44/2001 già prendeva in considerazione gli accordi di proroga conclusi da soggetti non domiciliati in uno Stato membro, ritenendoli idonei a instaurare la competenza del giudice prorogato ai sensi del Regolamento, tanto che solo dopo la

Prescindendo, dunque, dai requisiti soggettivi di cui all'art. 4 del Regolamento in esame, l'art. 25 prevede che ogni qualvolta sia instaurata una controversia ricompresa nell'ambito di applicazione oggettivo del Regolamento e le parti di tale controversia abbiano stipulato una clausola di scelta del foro in favore di un giudice di uno Stato membro, quest'ultimo sarà tenuto ad applicare le disposizioni regolamentari. In tal modo a tutte le clausole di proroga della competenza a favore di giudici di Stati membri viene riservato eguale trattamento indipendentemente dal domicilio delle parti in causa[111].

Risultano, invece, escluse dall'ambito applicativo della disposizione in parola le ipotesi di designazione convenzionale del foro di uno Stato terzo, che restano pertanto disciplinate dalle norme di diritto comune di ciascuno Stato membro[112].

Dal primo comma sopracitato si desume inoltre *(i)* che la validità sostanziale degli accordi di proroga deve essere accertata in base alla legge dello Stato la cui giurisdizione è scelta, ivi incluse le sue norme di conflitto[113], nonché *(ii)* che le clausole,

---

declinazione della competenza da parte di quest'ultimo i giudici degli altri Stati membri potevano conoscere della controversia in base alle proprie norme nazionali esorbitanti (art. 23(3) del Regolamento (CE) n. 44/2001: «*Quando nessuna delle parti che stipulano tale clausola è domiciliata nel territorio di uno Stato membro, i giudici degli altri Stati membri non possono conoscere della controversia fintantoché il giudice o i giudici la cui competenza è stata convenuta non abbiano declinato la competenza*»). Così, F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (UE) n. 1215/2012 (rifusione). Evoluzione e continuità del "sistema Bruxelles-I" nel quadro della cooperazione giudiziaria civile europea in materia civile*, *op. cit.*, p. 202. Per un commento all'art. 23 del Regolamento Bruxelles I, cfr. U. MAGNUS, *Article 23*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels I Regulation*, *op. cit*., p. 436; C. ESPLUGUES MOTA, G. PALAO MORENO, *Articolo 23*, in T. SIMONS, R. HAUSMANN, I. QUEIROLO (a cura di), *Regolamento «Bruxelles I». Commento al Regolamento (CE) 44/2001 e alla Convenzione di Lugano*, *op. cit.*, p. 554. In merito alle novità introdotte dal Regolamento n. 1215/2012 in tema di proroga della competenza giurisdizionale, si vedano, *ex multis*, F. POCAR, *Brevi riflessioni in tema di revisione del regolamento Bruxelles I e clausole di scelta del foro*, in *Dir. comm. int.*, 2012, p. 327; L. PENASA, *La nuova disciplina degli accordi sulla giurisdizione alla luce del Reg. n. 1215/2012*, in *Int'l Lis*, 2013, p. 117; M. E. DE MAESTRI, *La proroga della giurisdizione nel nuovo Regolamento UE n. 1215/2012 (Bruxelles I bis), op. cit.*, p. 614; I. QUEIROLO, *Choice of Court Agreements in the New Brussels I-bis Regulation: a Critical Appraisal*, *op. cit.*, p. 113.

[111] Cfr. F. CADET, *Le nouveau règlement Bruxelles I ou l'itinéraire d'un enfant gâtè*, in *Clunet*, 2013, p. 774; U. MAGNUS, *Choice of Court Agreements in the Review Proposal for the Brussels I regulation*, in E. LEIN (a cura di), *The Brussels I Review Proposal Uncovered*, *op. cit.*, p. 92; M. E. DE MAESTRI, *La proroga della giurisdizione nel nuovo Regolamento UE n. 1215/2012 (Bruxelles I bis), op. cit.*, p. 615.

[112] Lacuna, peraltro, in parte colmata dalla nuova disciplina introdotta dal Regolamento in materia di litispendenza con gli Stati terzi di cui all'art. 33 del Regolamento Bruxelles I-*bis*. S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il Regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 225.

[113] La norma è coerente con quanto previsto dal considerando 20 del Regolamento Bruxelles I-*bis*, ai sensi del quale «*Quando emerge una questione circa la validità di un accordo relativo alla scelta del foro*

salvo diverso accordo, conferiscono competenza di carattere esclusivo ai giudici designati[114].

In secundis, quanto ai requisiti di ammissibilità degli accordi, va segnalato che l'unico limite che incontra la proroga espressa è rappresentato dai titoli esclusivi di giurisdizione[115]. Ciò comporta che solo laddove si verta in una delle materie per le quali detti titoli sono previsti il giudice deve accertare l'insussistenza di un altro giudice europeo competente in base ai criteri esclusivi, potendo ammettere la proroga solo in caso di esito negativo dell'indagine[116].

Per l'appunto in considerazione della limitatezza delle eccezioni all'operatività dell'art. 25 – sostanzialmente coincidenti con i casi *ex* art. 24 – parrebbe che gli accordi di proroga, ove rispecchino i requisiti anche formali contemplati dall'art. 25 medesimo, possano trovare applicazione sia con riferimento al trasporto di persone[117], sia al

---

a favore dell'autorità giurisdizionale o delle autorità giurisdizionali di uno Stato membro, essa dovrebbe essere decisa secondo la legge dello Stato membro del foro o dei fori prescelti nell'accordo, comprese le norme di tale Stato membro sul conflitto di leggi». Peraltro, sebbene i predecessori del Regolamento n. 1215/2012 tacessero sul punto, è possibile, in via interpretativa, adottare anche per essi la soluzione ora espressamente prevista.

[114] Per un approfondimento su questi due aspetti si rimanda, per tutti, a U. MAGNUS, *Article 25*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 591 e p. 657; S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il Regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 225 e p. 243.

[115] Art. 25(4) Regolamento (UE) n. 1215/2012: «*Gli accordi attributivi di competenza e le clausole simili di atti costitutivi di trust non sono valide se in contrasto con le disposizioni degli articoli 15, 19 o 23 o se derogano alle norme sulla competenza esclusiva attribuita alle autorità giurisdizionali ai sensi dell'articolo 24*». Si ribadisce che i fori esclusivi *ex* art. 24 del Regolamento Bruxelles I-*bis* afferiscono alle seguenti materie: *(i)* diritti reali e contratti di locazione di immobili; *(ii)* validità della costituzione, nullità o scioglimento delle società o persone giuridiche; *(iii)* validità delle trascrizioni ed iscrizioni nei pubblici registri; *(iv)* registrazione o validità di brevetti, marchi, disegni e modelli; *(v)* esecuzione delle decisioni. Pertanto, la materia del trasporto (internazionale) di persone non risulta, di per sé, direttamente coinvolta.

[116] Invero, come si avrà modo di analizzare, al limite dei criteri esclusivi va aggiunto anche quello dei criteri protettivi allorché la proroga *(i)* sia anteriore al sorgere della controversia o *(ii)* individui un foro passibile di essere adito anche dal contraente forte (quindi non ad esclusivo vantaggio della parte debole). A tal proposito, merita segnalarsi sin d'ora che i fori protettivi non rappresentano, invece, un limite alla proroga tacita poiché quest'ultima costituisce un accordo sulla giurisdizione successivo al sorgere della controversia che rientra, dunque, in un caso in cui è esclusa l'inderogabilità poiché la parte debole non è più soggetta ai "ricatti" del contraente forte.

[117] In tal senso, con specifico riferimento al trasporto aereo di persone, si vedano le conclusioni nella Sentenza della High Court (Ireland) del 26 febbraio 2010, *Ryanair Ltd* contro *Billigfluege.de Gmbh*, in *Int. lit. proc.*, 2010, p. 439 (reperibile *on-line* al seguente *link*: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:82010IE0226(01)&from=EN), che riportano «*The exclusive jurisdiction clause contained in the plaintiff's website's Terms of Use was binding on the defendants in circumstances where those Terms were at all times available for inspection by the defendants as users of*

contratto di viaggio combinato – ponendo quindi in questo ultimo caso una deroga al foro del consumatore – nei casi in cui la giurisdizione sia individuata in applicazione del Regolamento Bruxelles I-*bis*, con la conseguenza di poter escludere sia il foro generale che il foro speciale[118].

In ultimo[119], proprio con riferimento ai citati requisiti di forma, l'art. 25 prevede una disciplina materiale autonoma, ove per la validità formale degli accordi di scelta del foro è richiesto che questi siano conclusi in una forma *(i)* scritta, o provata per iscritto, *(ii)* ammessa nelle pratiche tra le parti oppure, ancora, *(iii)* ammessa negli usi del commercio internazionale[120], con la precisazione che deve considerarsi forma scritta "*qualsiasi comunicazione con mezzi elettronici che permetta una registrazione durevole dell'accordo attributivo di competenza*".

A tale ultimo proposito, desta senz'altro interesse la giurisprudenza della Corte di giustizia [121] che – seppur con riferimento all'interpretazione dell'art. 23(2) del

---

or visitors to the website, the plaintiff having taken appropriate steps to ensure that the Terms were brought to the user's attention through their inclusion on the website via a clearly visible Hyperlink. As I have found that the Terms of Use formed a legally binding agreement for the purposes of Article 23 of the Brussels Convention and as the exclusive jurisdiction clause contained therein was at all times available for inspection by the defendants, I would dismiss the application for an order dismissing the plaintiff's claim for want of jurisdiction». Cfr. E. G. ROSAFIO, *Il problema della giurisdizione nel trasporto aereo di persone e nei pacchetti turistici*, *op. cit.*, p. 138; F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (CE) n. 44/2001*, *op. cit.*, p. 210. Si veda, tuttavia, E. G. ROSAFIO, *Contrattazione on line, trasporto low cost e tutela del consumatore*, in *Riv. dir. nav*., 2013/2, p. 667.

[118] In questi termini, E. G. ROSAFIO, *Il problema della giurisdizione nel trasporto aereo di persone e nei pacchetti turistici*, *op. cit.*, p. 138. Cfr. F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (CE) n. 44/2001*, *op. cit.*, p. 202.

[119] Per un approfondimento sulle ulteriori molteplici questioni di carattere generale che la disposizione regolamentare in commento solleva si rimanda alla copiosa dottrina già citata.

[120] Letteralmente, la seconda parte del primo comma dell'art. 25 prevede che «*L'accordo attributivo di competenza deve essere: a) concluso per iscritto o provato per iscritto; b) in una forma ammessa dalle pratiche che le parti hanno stabilito tra di loro; o c) nel commercio internazionale, in una forma ammessa da un uso che le parti conoscevano o avrebbero dovuto conoscere e che, in tale ambito, è ampiamente conosciuto e regolarmente rispettato dalle parti di contratti dello stesso tipo nel settore commerciale considerato*».

[121] Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 21 maggio 2015, *Jaouad El Majdoub* contro *CarsOnTheWeb.Deutschland GmbH*, Causa C-322/14, punto 40. Per un commento alla decisione, A. DICKINSON, J. UNGERER, *"Click Wrapping" Choice of Court Agreements in the Brussels I Regime*, in *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 2016, p. 15; L. PENASA, *Corte di giustizia: decisioni in materia di giurisdizione*, *Corr. giur.*, 2016, p. 5; S. CHIARLONI, *Requisiti di forma di clausole attributive di competenza concluse online*, in *Giur. it.*, 2015, p. 2099; D. CARRIZO AGUADO, A. ÁLVAREZ RODRÍGUEEZ, *Determinación de la competencia juidcial internacional en aquellos contratos con condiciones generales celebrados vía on line: análisis de la validez formal del pacto de sumisión expresa materializado con un "clic" en página WEB*, in *Revista Aranzadi Unión Europea*, 2015, n. 7, p. 73; J.

Regolamento n. 44/2001 – ha chiarito che qualora un contratto – nel caso di specie un contratto di vendita, ma con considerazioni da ritenersi valide anche rispetto alla contrattazione *on-line* di un biglietto di viaggio – sia concluso elettronicamente e le condizioni generali contenenti una clausola di proroga della giurisdizione vengano accettate mediante un "clic" sull'apposita casella del sito internet del venditore – ipotetico vettore, nel caso del contratto di trasporto passeggeri –, i requisiti di forma di cui all'art. 25(2) del Regolamento Bruxelles I-*bis* sono soddisfatti anche laddove la pagina di effettiva visualizzazione delle condizioni medesime non si apra automaticamente al momento della transazione, ma richieda un ulteriore clic su un apposito collegamento ipertestuale[122]. Ciò, tuttavia, a condizione che sia in ogni caso consentito al compratore di conservarle in modo duraturo, stampandole su carta oppure registrandole su disco o qualsivoglia altro supporto[123].

4.1. La proroga tacita.

Come accennato, non solo mediante accordi o clausole espresse le parti possono derogare al giudice "fisiologicamente" – ai sensi delle norme regolamentari – competente a decidere di una controversia.

MASEDA RODRÍGUEZ, *Sentencia del Tribunal de Justicia de 21 de mayo de 2015, asunto C-322/14, Jaouad El Majdoub vs. CarsOnTheWeb.Deutschland GmbH*, in *Revista española de Derecho Internacional*, 2015, n. 67, p. 193. Con riferimento al trasporto marittimo di persone, si veda anche *Tribunale di Genova, 27 febbraio 2007*, in *Dir. mar.*, 2008/II, p. 989, con annotazioni di M. LOPEZ DE GONZALO, in cui viene sancita la nullità di una clausola di proroga della giurisdizione contenuta in un biglietto di passaggio laddove non sottoscritto dal passeggero.

[122] La Corte argomenta siffatta conclusione sulla base dell'interpretazione letterale della norma regolamentare, che "*impone che sia prevista la «possibilità» di registrare durevolmente la convenzione attributiva della competenza, a prescindere se il testo delle condizioni generali sia stato effettivamente registrato durevolmente dal compratore prima o dopo che egli abbia contrassegnato la casella che indica l'accettazione delle suddette condizioni*" (v. Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 21 maggio 2015, *Jaouad El Majdoub* contro *CarsOnTheWeb.Deutschland GmbH*, Causa C-322/14, punti 32 e 33). Inoltre, secondo la Corte, detta conclusione sarebbe corroborata, altresì, *(i)* dall'interpretazione storica e *(ii)* teleologica della norma (punto 35), nonché *(iii)* dai passaggi rilevanti della relazione Pocar sulla convenzione concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale conclusa a Lugano il 30 ottobre 2007, in *GUUE*, C 319 del 23 settembre 2009, p. 1, punto 109 (punto 34 della sentenza). Cfr. S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 231.

[123] In argomento, si veda anche E. G. ROSAFIO, *Il problema della giurisdizione nel trasporto aereo di persone e nei pacchetti turistici*, *op. cit.*, p. 138.

Tale e tanta è, infatti, l'autonomia riconosciuta alle parti dal "sistema" Bruxelles I, che anche il loro comportamento processuale[124] può essere espressivo di una volontà di proroga della giurisdizione del giudice unilateralmente scelto dall'attore. Ciò, anche in deroga ad un precedente accordo espresso[125].

L'art. 26 del Regolamento Bruxelles I-*bis* prevede, infatti, che "*oltre che nei casi in cui la sua competenza giurisdizionale risulta da altre disposizioni del presente regolamento, l'autorità giurisdizionale di uno Stato membro davanti al quale il convenuto è comparso è competente*".

Pertanto, ai fini dell'operatività della proroga tacita non è richiesto un effettivo incontro della volontà delle parti nel devolvere al giudice la competenza a conoscere del caso concreto, essendo, invece, sufficiente, indipendentemente dalle motivazioni soggettive sottostanti, un mero comportamento del convenuto. A differenza della clausola attributiva di competenza *ex* art. 25, infatti, l'accettazione implicita della giurisdizione non si basa su un'espressione di intenti del convenuto, bensì esclusivamente sul suo comportamento processuale, consistente nella costituzione in

[124] In dottrina, I. QUEIROLO, *Articolo 24,* in T. SIMONS, R. HAUSMANN, I. QUEIROLO (a cura di), *Regolamento «Bruxelles I». Commento al Regolamento (CE) 44/2001 e alla Convenzione di Lugano, op. cit.,* p. 535; ID, *Private International Law and Submission in a recent Decision of the German Bundesarbeitgericht, in The European Legal Forum*, 2013, p. 9; P. DE CESARI, *Diritto internazionale privato dell'Unione europea, op. cit*., p. 120; A. L. CALVO CARAVACA, J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, *Article 26*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 669; E. B. CRAWFORD, J. M. CARRUTHERS, *International Private Law: A Scots Perspective, Edimburgo, 2015*, p. 173; S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il Regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 251; F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (UE) n. 1215/2012 (rifusione). Evoluzione e continuità del "sistema Bruxelles-I" nel quadro della cooperazione giudiziaria civile europea in materia civile*, *op. cit.*, p. 212; F. MOSCONI, C. CAMPIGLIO, *Diritto internazionale privato e processuale, Volume I, Parte generale e obbligazioni*, *op. cit.*, p. 103; V. LAZIĆ, *Procedural Position of a 'Weaker Party' in the Regulation Brussels Ibis*, in V. LAZIĆ, S. STUIJ (a cura di), *Brussels Ibis Regulation. Changes and Challenges of the Renewed Procedural Scheme*, *op. cit.*, p. 58.

[125] A rigore, ciò fa sì che, sotto il profilo logico, nella presente rassegna *ad excludendum* dei possibili fori che l'ipotetico passeggero si troverebbe ad adire, la proroga tacita dovrebbe precedere gli accordi di proroga espressa. Sulla capacità della proroga tacita di derogare agli accordi e alle clausole di proroga, si vedano, per tutte, Sentenza della Corte del 24 giugno 1981, *Elefanten Schuh GmbH* contro *Pierre Jacqmain*, Causa 150/80, punti 10 e 11; Sentenza della Corte (Prima Sezione) del 7 marzo 1985, *Hannelore Spitzley* contro *Sommer Exploitation SA*, Causa 48/84, punto 20. Del resto, siffatto effetto è confermato altresì dalla lettera del nuovo art. 31(2) del Regolamento n. 1215/2012, il quale, nel sancire la prevalenza del giudice designato dalle parti nelle ipotesi di litispendenza (v. *infra*) con qualsiasi altro giudice, fa comunque "*salvo quanto previsto dall'art. 26*".

giudizio senza eccezione di incompetenza, normativamente qualificato come accettazione implicita della competenza del giudice adito[126].

Va, tuttavia, sottolineata la natura sussidiaria della norma, laddove l'inciso iniziale subordina espressamente l'operatività della proroga tacita all'impossibilità da parte del giudice adito di fondare la propria giurisdizione su una diversa disposizione regolamentare[127].

Inoltre, detta operatività della proroga tacita è esplicitamente soggetta ad un duplice ordine di limitazioni.

Da un lato, qualora il convenuto sia la "parte debole" del rapporto contrattuale – e solo in questo caso – l'art. 26 prevede il dovere in capo al giudice di assicurarsi che questa sia informata del proprio diritto di eccepire l'incompetenza[128]. Come si approfondirà nel prosieguo – e riprendendo in parte quanto già riportato più sopra –

[126] Si noti, altresì, che per l'operatività della proroga espressa è del tutto irrilevante che il convenuto sia domiciliato in uno Stato membro, né tanto meno nello Stato del giudice presso cui il convenuto medesimo si costituisce. F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (UE) n. 1215/2012 (rifusione). Evoluzione e continuità del "sistema Bruxelles-I" nel quadro della cooperazione giudiziaria civile europea in materia civile*, *op. cit.*, p. 213.

[127] Sentenza della Corte (Sesta Sezione) dell'11 aprile 2019, *ZX* contro *Ryanair DAC*, Causa C-464/18, punto 26. Cfr. L. MARI, *Il diritto processuale civile della Convenzione di Bruxelles. Il sistema delle competenze*, *op. cit.*, p. 692.

[128] Peraltro, le conseguenze del mancato rispetto della norma non sono ancora del tutto chiare. Come si avrà modo di analizzare più avanti, l'art. 45 del Regolamento n. 1215/2012 non annovera, infatti, la violazione dell'art. 26 tra le cause ostative al riconoscimento ed all'esecuzione di una decisione straniera. Cfr. S. DOMINELLI, *Party Autonomy and Insurance Contracts in Private International Law. A European Gordian Knot*, *op. cit.*, p. 438. Va segnalato, inoltre, che tale obbligo non sanzionato costituisce una novità introdotta dal Regolamento Bruxelles I-*bis*, laddove simili previsioni non erano rinvenibili negli antecedenti normativi dello strumento. Ciononostante, l'emersione del tema a livello giurisprudenziale ha indotto il legislatore ad intervenire in sede di rifusione del testo al fine di porre chiarezza sulla questione. In materia assicurativa sorgeva la questione dell'applicabilità della disciplina della proroga tacita di giurisdizione anche nei rapporti che vedevano coinvolta, in qualità di convenuta, la parte contrattualmente debole. In siffatto contesto, la Corte di giustizia dell'Unione europea, anche tenuto conto della legittimità degli accordi di proroga posteriori al sorgere della controversia tra le parti – e non dunque dell'istaurazione della causa –, concludeva per l'integrabilità delle sezioni speciali a tutela della parte debole con la disciplina relativa la proroga tacita della giurisdizione. Cfr. Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 20 maggio 2010, *Česká podnikatelská pojišťovna as, Vienna Insurance Group* contro *Michal Bilas*, Causa C-111/09, su cui in dottrina v. A. LEANDRO, *Lecito anche nelle controversie assicurative accettare la giurisdizione in modo tacito*, in *Guida al Diritto*, 2010, 23, p. 100; P. FRANZINA, *Sul carattere "esaustivo" della disciplina comunitaria della giurisdizione in materia di contratti individuali di lavoro*, in *Nuova giurisprudenza civile commentata*, 2009, p. 1093; S. MARINO, *La proroga tacita di giurisdizione nei contratti conclusi dalla parte debole: la sentenza Bilas*, in *Rivista di diritto internazionale privato e processuale*, 2010, p. 915; A. TEDOLDI, *La proroga tacita della giurisdizione nelle controversie contro assicurati, consumatori e lavoratori nel reg. UE n. 44/2001*, in *Rivista di diritto processuale*, 2011, p. 1255.

l'ambito applicativo della norma non si estende tuttavia alla figura del passeggero, fatta eccezione per lo specifico caso dei passeggeri che fruiscono di pacchetti turistici.

Dall'altro lato, la norma non trova applicazione qualora il convenuto – anche "parte forte" – sia invece comparso per eccepire la competenza del giudice adito[129].

In ultimo[130], in merito alla configurabilità della proroga tacita proprio nello specifico contesto di controversie processuali tra passeggeri e compagnie di trasporto, è il caso di segnalare che la Corte di giustizia è stata chiamata a pronunciarsi[131] circa la necessità o

[129] Si veda, in giurisprudenza, OGH 24.11.2009 - 5Nc15/09i, in *unalex*, AT-651; OLG Düsseldorf 29.06.2000 - 2 U 76/99, in *ibidem*, DE-44 e OLG Düsseldorf 13.02.1978 - 6 U 184/77, in *ibidem*, DE-456. V. anche BArbG 23.08.2012 - 8 AZR 394/11, in *ibidem*, DE-2901, nel passaggio in cui si legge "*the concept of an entrance of an appearance in Article 24 Brussels I Regulation must be autonomously interpreted and understood as meaning that any act of defence which seeks a dismissal of the action will suffice*". Peraltro, l'eccezione di incompetenza del giudice adito deve essere presentata secondo i tempi ed i modi prescritti dal diritto interno; cfr., in questo senso, Sentenza della High Court - Queen's Bench Division England and Wales del 19 febbraio 2009 - [2009] EWHC 257 (Comm) - *Maple Leaf Macro Volatility Master Fund and Astin Capital Management Limited / Jacques Rouvroy and Krzystof Trylinski*, in *unalex*, UK-376; Audiencia Provincial de Pontevedra 30.07.2002 - 2086/2002 - *Cia. De Seguros Y Reaseguros Zurich / Nedlloyd Lijnen B.V.*, in *ibidem*, ES-372; OGH 11.02.1999 - 2 Ob 22/99w, in *ibidem*, AT-223.

[130] Invero, merita di essere altresì segnalata un'ulteriore questione sorta in ambito dottrinale, ossia se la norma sulla proroga tacita di giurisdizione attenga solo al riparto internazionale della giurisdizione, ovvero se costituisca un titolo di competenza anche territoriale, con conseguente riduzione del campo di applicazione delle norme interne sul riparto della competenza. Nel primo caso, fermo restando che il giudice adito dovrebbe verificare sulla base del proprio diritto interno di essere anche territorialmente competente, l'art. 26 del Regolamento n. 1215/2012 consentirebbe ai giudici di un determinato Stato membro di pronunciarsi su una questione rispetto alla quale difettavano in origine di giurisdizione internazionale. Nel secondo caso, invece, la costituzione senza eccezione darebbe la possibilità al giudice adito di pronunciarsi sulla controversia. Per una ricostruzione dei diversi approcci in dottrina, A. L. CALVO CARAVACA, J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, *Article 26, in* U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 676. La tematica del rapporto tra giurisdizione internazionale e competenza territoriale rileva, inoltre, sotto il diverso ma connesso profilo dell'eccezione stessa. La questione assume rilievo particolare laddove il convenuto si costituisca in giudizio eccependo solo il difetto di competenza territoriale del giudice adito, così non contestando anche il difetto di giurisdizione. In un siffatto scenario, la Corte di Cassazione ha confermato che una simile eccezione non valeva quale tempestiva contestazione ai sensi dell'art. 26 del Regolamento Bruxelles I-*bis*. V. Cass., S.U., 26 maggio 2009, n. 12105, in *Dir. trasp.*, 2010/1, p. 193. In contesti normativi simili, autorità giurisdizionali di altri Stati membri hanno invece seguito impostazioni opposte, cfr. *Kantonsgericht Graubünden* 13 marzo 2013 - ZK2 12 22, in *unalex* CH-522, nella parte in cui si legge che "*It is sufficient to challenge the local jurisdiction (and not necessarily also the international jurisdiction) in order to make a challenge as to jurisdiction under Article 18 Lugano Convention 1988*". Sulla questione, nei termini di cui sopra, S. DOMINELLI, P. SANNA, *Sulla determinazione dell'autorità giurisdizionale competente a conoscere di una domanda di compensazione pecuniaria per ritardo di un volo: certezze, dubbi e riflessioni sul coordinamento tra strumenti normativi a margine della causa Ryanair C-464/18 della Corte di giustizia dell'Unione europea*, *op. cit.*, p. 411.

[131] Sentenza della Corte (Sesta Sezione) dell'11 aprile 2019, *ZX* contro *Ryanair DAC*, Causa C-464/18.

meno della sussistenza di un comportamento processuale "attivo" da parte del convenuto – nel caso di specie, la compagnia aerea – per poter fondare un accordo tacito di proroga[132].

Ebbene, allineandosi con quella giurisprudenza relativa agli accordi espressi di proroga della giurisdizione che enfatizza la necessità, a tal fine, del *consensus* tra le parti[133], la Corte afferma che l'interpretazione letterale dell'art. 26 del Regolamento Bruxelles I-*bis*, che subordina la validità della proroga tacita alla comparizione del convenuto non accompagnata dall'eccezione d'incompetenza, debba indurre a ritenere che la mancata manifestazione del consenso mediante un comportamento "attivo" della parte convenuta non possa essere considerata alla stregua di un'implicita accettazione della designazione del giudice giurisdizionalmente competente[134].

[132] La vicenda in esame traeva origine dalla richiesta di compensazione pecuniaria presentata da un passeggero che, acquistato *online* un biglietto aereo per una tratta intraeuropea, il giorno della partenza vedeva il proprio volo accumulare ritardo senza preavviso alcuno. A seguito della citazione in giudizio della compagnia aerea da parte del passeggero, la cancelleria, dubbiosa circa la competenza del tribunale, richiedeva alle parti di provvedere al deposito di osservazioni, che, tuttavia, pervenivano esclusivamente dal pubblico ministero. Tale circostanza ha pertanto sollevato la questione circa la possibilità di assimilare la mancata risposta ad una richiesta esplicita della cancelleria del tribunale ad un'espressione della volontà di non contestare la giurisdizione del giudice adito.

[133] Nella giurisprudenza sovranazionale, per tutte, Sentenza della Corte (Prima Sezione) del 7 febbraio 2013, *Refcomp S.p.a.* contro *Axa Corporate Solutions Assurance SA* e altri, Causa C-543/10, punto 26. Cfr. F. C. VILLATA, *Choice-of-Courts Agreements and "Third Parties" in Light of Refcomp and Beyond*, in F. FERRARI, F. RAGNO (a cura di), *Cross-border Litigation in Europe: the Brussels I Recast Regulation as a Panacea?*, *op. cit.*, p. 127. Nella giurisprudenza nazionale, si vedano, invece, Cass., S.U., 9 marzo 2012, n. 3693, *If P&C Insurance Ltd* contro *Allianz S.p.a.*, in *Dir. mar.*, 2013/II, p. 437, con nota di C. PERRELLA, *Ancora sul caso "West Tankers" (ovvero come le Corti inglesi si stanno riappropriando dello spazio ridimensionato dalla Corte di Giustizia*); Cass., S.U., 14 febbraio 2011, n. 3568, *Soc. Fond. Sai* contro *Soc. Coscos et. al.*, in *Giust. civ. Mass.*, 2011/2, p. 234; Cass., S.U., 27 settembre 2006, n. 20887, *Soc. Saneco* contro *Soc. Toscoline*, in *Dir. mar.*, 2007/IV, p. 1164; Cass., S.U., 17 gennaio 2005, n. 731, *Soc. S.G.L. Carbon* contro *Agenzia maritt. La Rosa*, in *Foro it.*, 4, I, p. 1178. Ancora, in dottrina, J. STRNAD, *Determining the Existence of Consent for Choice-of-Court Agreements under the Brussels I-bis Regulation*, in *The European Legal forum*, 2014, p. 113; A. DICKINSON, *Surveying the Proposed Brussels I bis Regulation - Solid Foundations but Renovation Needed*, in *Yearbook of Private International Law*, 2010, p. 284.

[134] Sentenza della Corte (Sesta Sezione) dell'11 aprile 2019, *ZX* contro *Ryanair DAC*, Causa C-464/18, punto 40. Cfr. S. DOMINELLI in ID., P. SANNA, *Sulla determinazione dell'autorità giurisdizionale competente a conoscere di una domanda di compensazione pecuniaria per ritardo di un volo: certezze, dubbi e riflessioni sul coordinamento tra strumenti normativi a margine della causa Ryanair C-464/18 della Corte di giustizia dell'Unione europea*, *op. cit.*, p. 413, cui si rimanda per un approfondimento "critico" sulla posizione della Corte.

Nel caso di specie, la Corte ha, pertanto, negato che la mancata risposta esplicita alla richiesta di chiarimenti da parte della cancelleria, seppur – presumibilmente [135] – successiva alla costituzione delle parti, potesse costituire espressione della volontà del convenuto di non contestare la giurisdizione del giudice adito[136].

4.2. L'estendibilità ai pacchetti turistici della disciplina *ad hoc* a tutela dei consumatori in materia di proroga della giurisdizione.

Tenuto conto dell'inquadramento già proposto, discorso a parte deve essere riservato ai soggetti che concludono contratti di viaggio *all-inclusive*[137], nei confronti dei quali è estesa la tutela *ad hoc* garantita ai consumatori.

Con specifico riferimento agli accordi di proroga convenzionale della giurisdizione, tale circostanza ha, sostanzialmente, duplice riflesso sulla disciplina applicabile.

Da un lato, comporta che anche nei confronti dei fruitori di pacchetti turistici valgano i limiti previsti dall'art. 19 del Regolamento Bruxelles I-*bis*, il quale delinea le specifiche condizioni cui l'operatività delle deroghe alla competenza in materia di contratti conclusi da consumatori è sottoposta[138].

In particolare, ai sensi dell'art. 19 la convenzione deve necessariamente essere: *(i)* posteriore al sorgere della controversia; *(ii)* tale da consentire al consumatore di adire un'autorità giurisdizionale diversa da quelle indicate nella sezione relativa[139]; oppure *(iii)* stipulata tra il consumatore e la sua controparte aventi entrambi il domicilio o la

---

[135] Dalla sentenza non emerge con chiarezza questo dato, che può tuttavia presupporsi dalla circostanza che il processo non è stato sospeso ai sensi dell'art. 28 del Regolamento Bruxelles I-*bis*. Cfr. I. QUEIROLO, *Article 28*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 696.

[136] Sentenza della Corte (Sesta Sezione) dell'11 aprile 2019, *ZX* contro *Ryanair DAC*, Causa C-464/18, punti 40 e 41, ove i giudici affermano che "*atteso che un'assenza di osservazioni non può configurare una comparizione ai sensi dell'articolo 26 del regolamento n. 1215/2012 e, pertanto, non può essere considerata come una tacita accettazione, da parte del convenuto, della competenza del giudice adito, in circostanze quali quelle di cui al procedimento principale non è applicabile una siffatta disposizione attinente alla proroga tacita di competenza*", per concludere che "*l'articolo 26, paragrafo 1, del regolamento n. 1215/2012 deve essere interpretato nel senso che esso non si applica ad una fattispecie, come quella di cui al procedimento principale, in cui il convenuto non ha formulato osservazioni o non è comparso*".

[137] V. *supra*.

[138] Art. 19 Regolamento (UE) n. 1215/2012. Per un commento, P. MANKOWSKI, P. NIELSEN, *Article 19*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 515.

[139] Al fine, chiaramente, di ampliare la scelta dei "fori" a disposizione del consumatore.

residenza abituale nel medesimo Stato membro al momento della conclusione del contratto, e tale da conferire la competenza alle autorità giurisdizionali di tale Stato membro, sempre che la legge di quest'ultimo non vieti siffatte convenzioni[140].

Dall'altro lato, come testé accennato, ulteriore peculiarità nella disciplina è introdotta dall'art. 26 in tema di proroga tacita.

Il meccanismo di cui al primo comma della norma, in virtù del quale il giudice dinanzi cui il convenuto compare senza eccepirne il difetto di giurisdizione è competente a conoscere della controversia, a meno che questa non ricada nella competenza esclusiva di uno dei fori di cui all'art. 24 del Regolamento medesimo, opera, infatti, solamente qualora il giudice, prima di dichiararsi competente, accerti[141] che il convenuto consumatore – oppure, nel presente contesto, la parte di un contratto di viaggio *all-inclusive* – sia stato informato del suo diritto di eccepirne l'incompetenza, nonché delle conseguenze della sua comparizione o mancata comparizione[142].

Poiché la norma si limita a prevedere la mera verifica del giudice della ricezione da parte del consumatore di adeguata informazione dei propri diritti e non anche la verifica in concreto della consapevolezza del contraente debole circa il significato di una scelta nell'uno o nell'altro senso, sorge più di qualche perplessità rispetto alla reale efficacia protettiva della norma in parola.

Non può escludersi, infatti, il rischio che, in determinati Stati – specie negli ordinamenti ove il processo civile utilizzi quasi solamente la forma scritta o non preveda la comparizione personale delle parti – basti il semplice inserimento da parte dell'attore dell'indicazione degli effetti della costituzione nell'atto introduttivo della causa per fare sì che risulti adempiuto l'onere *ex* art. 26, senza che sia altresì necessario

---

[140] Per F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (CE) n. 44/2001*, *op. cit.*, p. 227, l'art. 19(3) del Regolamento Bruxelles I-*bis* evidenzierebbe la preoccupazione "*di stabilire un legame di prossimità tra le parti del contratto ed il giudice prorogato, nel senso che i soggetti devono avere entrambi il domicilio o la residenza abituale in quello stato nel momento della conclusione del contratto*". Cfr. E. G. ROSAFIO, *Il problema della giurisdizione nel trasporto aereo di persone e nei pacchetti turistici*, *op. cit.*, p. 139.

[141] Secondo i principi comuni a quelli applicabili allorché si tratti di controversie in cui sia coinvolto il contraente dell'assicurazione, l'assicurato, il beneficiario dell'assicurazione, la parte lesa o il lavoratore subordinato.

[142] Art. 26(2) Regolamento (UE) n. 1215/2012. In questi termini, cfr. S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 186. Sul punto, v. *supra*.

un intervento fattivo del giudice volto all'accertamento della reale conoscenza delle conseguenze della comparizione.

In altri termini, l'inserimento nell'atto introduttivo del giudizio di un mero avvertimento formale con cui il convenuto viene informato del "rischio" di dar luogo ad una proroga tacita per il semplice tramite della comparizione in giudizio – a prescindere da una qualsivoglia verifica circa l'effettiva sussistenza di una sua precisa volontà in tal senso – potrebbe ritenersi sufficiente per soddisfare l'onere che la disposizione pone in capo ad attore e/o autorità giurisdizionale[143].

Per di più, in un simile scenario, l'efficacia dell'art. 26 risulterebbe ancor più indebolita, ove si consideri – come si avrà modo di approfondire nel prosieguo – che la mancata conoscenza effettiva della possibilità di avvalersi delle regole di favore in materia di competenza da parte del soggetto debole non è annoverata tra le ipotesi di cui all'art. 45 del Regolamento Bruxelles I-*bis* per bloccare la circolazione delle sentenze.

5. Il foro generale del domicilio del convenuto (vettore o passeggero).

Laddove la controversia non sorga da un contratto di viaggio "tutto compreso" di cui all'art. 17(3) del Regolamento Bruxelles I-*bis* – rendendo inapplicabili i fori a tutela del consumatore – ed in mancanza di esercizio – espresso o tacito – dell'autonomia privata ad opera delle parti, resta naturalmente ferma la regola generale del foro del domicilio del convenuto[144].

---

[143] S. M. CARBONE, *Gli accordi di proroga della giurisdizione e le convenzioni arbitrali nella nuova disciplina del Regolamento (UE) 1215/2012*, in *op. cit.*, p. 662; I. QUEIROLO, *Prorogation of Jurisdiction in the Proposal for a Recast of the Brussels I Regulation*, in F. POCAR, I. VIARENGO, F. C. VILLATA (a cura di), *Recasting Brussels I*, *op. cit.*, p. 196; P. FRANZINA, *La garanzia dell'osservanza delle norme sulla competenza giurisdizionale nella proposta di revisione del regolamento «Bruxelles I»*, in *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol. 3, n. 1, 2011, p. 150; F. PESCE, *Protection of the so-called Weak Parties in the new Brussels I Recast*, in I. QUEIROLO, B. HEIDERHOFF (a cura di), *Party Autonomy in European Private (and) International Law*, *op. cit.*, p. 134; ID., *La tutela dei cd. contraenti deboli nel nuovo regolamento UE n. 1215/2012 (Bruxelles I bis)*, *op. cit.*, p. 600; M. E. DE MAESTRI, *La proroga della giurisdizione nel nuovo Regolamento UE n. 1215/2012 (Bruxelles I bis), op. cit.*, p. 614.

[144] Art. 4(1) Regolamento (UE) n. 1215/2012: «*A norma del presente regolamento, le persone domiciliate nel territorio di un determinato Stato membro sono convenute, a prescindere dalla loro cittadinanza, davanti alle autorità giurisdizionali di tale Stato membro*». P. VLAS, *Article 4*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 107. In argomento, si vedano anche, *ex multis*, F. MOSCONI, C. CAMPIGLIO, *Diritto internazionale privato e processuale, Volume I,*

Riprendendo quanto soprariportato in materia di operatività *ratione personarum* del Regolamento, il domicilio del convenuto ha, infatti, duplice funzione, costituendo sia presupposto di applicazione del Regolamento che titolo generale di giurisdizione[145].

La *ratio* del criterio è evidentemente quella di garantire un'adeguata tutela alle esigenze difensive del convenuto, che, diversamente, rischierebbero di risultare eccessivamente compresse o addirittura pregiudicate, da un punto di vista pratico, dalle spese e dai disagi di un giudizio all'estero, nonché, sotto il profilo più prettamente giuridico, dalle difficoltà derivanti dal doversi interfacciare con un diritto processuale straniero o, se del caso, con un sistema straniero di diritto internazionale privato o di diritto materiale su cui il convenuto medesimo nel regolare la propria condotta non ha fatto affidamento[146].

Parte generale e obbligazioni, *op. cit.*, p. 74; S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 76; F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (UE) n. 1215/2012 (rifusione). Evoluzione e continuità del "sistema Bruxelles-I" nel quadro della cooperazione giudiziaria civile europea in materia civile*, *op. cit.*, p. 126; G. CARELLA, *Fondamenti di diritto internazionale privato. Tra sovranità, cooperazione e diritti umani*, Torino, 2018, p. 76; S. DOMINELLI, *Party Autonomy and Insurance Contracts in Private International Law. A European Gordian Knot*, *op. cit.*, p. 137; A. BONOMI, *Il sistema della competenza giurisdizionale nel Regolamento "Bruxelles I"*, in ID. (a cura di), *Diritto internazionale privato e cooperazione giudiziaria in materia civile*, Torino, 2009, p. 60; C. FOCARELLI, *Lezioni di diritto internazionale privato*, Milano, 2006, p. 106; T. HARTLEY, *Civil Jurisdiction and Judgments in Europe. The Brussels I Regulation, the Lugano Convention, and the Hague Choice of Court Convention*, *op. cit.*, p. 87.

[145] Il discrimine tra le due funzioni sta nel fatto che se il giudice adito accerta che il convenuto è domiciliato nel territorio dell'Unione, deve applicare l'atto *ratione temporis* pertinente del sistema Bruxelles I anziché norme interne. Una volta appurato ciò, se il domicilio è nello stesso Stato del giudice adito, quest'ultimo sarà competente in base al titolo di giurisdizione; se invece il domicilio del convenuto si trova in altro Stato dell'Unione, il giudice, pur dopo aver escluso la competenza in base al titolo generale, grazie all'applicabilità del sistema Bruxelles I, potrà sempre rifarsi ai criteri speciali per affermare la propria giurisdizione. Così, G. CARELLA, *Fondamenti di diritto internazionale privato. Tra sovranità, cooperazione e diritti umani*, *op. cit.*, p. 77.

[146] Si noti che il sistema Bruxelles I prescinde completamente dalla cittadinanza sia dell'attore che del convenuto. La configurazione di un titolo generale di giurisdizione collegato al domicilio del convenuto riflette l'acquisito principio generale *actor sequitur forum rei*. Si veda, in questo senso, Sentenza della Corte del 17 giugno 1992, *Jakob Handte & Co. GmbH* contro *Traitements mécano-chimiques des surfaces SA (TMCS)*, Causa C-26/91, punto 14, ove la Corte, con riferimento all'allora vigente art. 2 della Convenzione di Bruxelles del 1968, afferma che "*tale norma ha natura di principio generale, in quanto in linea di massima essa consente al convenuto di difendersi più facilmente*". Va detto che la scelta di fondare la giurisdizione sulla nozione di domicilio operata dalla Convenzione di Bruxelles – poi mantenuta nei successivi Regolamenti – non è tuttavia in linea con la tendenza prevalente nelle convenzioni internazionali di diritto uniforme ed in altri atti europei relativi alla cooperazione giudiziaria in materia civile, ove si preferisce, diversamente, valorizzare prevalentemente la residenza abituale della persona fisica. Il riferimento è, ad esempio, al Regolamento (CE) n. 2201/2003 del Consiglio, del 27

Per quel che rileva ai presenti fini, l'applicazione del criterio generale in parola comporta, pertanto, che qualora sorga una controversia processuale da un contratto di trasporto di persone[147], e almeno una delle parti convenute in giudizio abbia il proprio domicilio in uno Stato membro, il foro generale sia localizzato nello Stato di domicilio del convenuto, il quale, in base alle circostanze fattuali del caso di specie, potrebbe essere, alternativamente, il vettore – e, dunque, il più delle volte, una persona giuridica – oppure il passeggero – generalmente una persona fisica –.

Quest'ultima distinzione assume estrema importanza poiché, come noto, la nozione di "domicilio", presupposto imprescindibile per l'individuazione del foro generale, viene diversamente delineata dal Regolamento Bruxelles I-*bis* –analogamente al proprio antecedente Bruxelles I – a seconda che si faccia riferimento alle persone fisiche o alle persone giuridiche.

Per quanto riguarda le prime, il Regolamento rinuncia a fornire una definizione autonoma, preferendo, invece, operare un rinvio alla *lex fori*[148]. In questo senso, l'art. 62 del Regolamento stabilisce che il giudice investito della causa, al fine di determinare se una parte è domiciliata nel territorio dello Stato membro nel quale è stato avviato il procedimento, deve applicare la propria legge nazionale[149]; solo qualora la predetta

---

novembre 2003, relativo alla competenza, al riconoscimento e all'esecuzione delle decisioni in materia matrimoniale e in materia di responsabilità genitoriale, che abroga il regolamento (CE) n. 1347/2000, *op. cit.*; al Regolamento (CE) n. 4/2009 del Consiglio, del 18 dicembre 2008, relativo alla competenza, alla legge applicabile, al riconoscimento e all'esecuzione delle decisioni e alla cooperazione in materia di obbligazioni alimentari, *op. cit.*; nonché al Regolamento (UE) n. 650/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2012, relativo alla competenza, alla legge applicabile, al riconoscimento e all'esecuzione delle decisioni e all'accettazione e all'esecuzione degli atti pubblici in materia di successioni e alla creazione di un certificato successorio europeo, *op. cit.*. In questo senso, F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (UE) n. 1215/2012 (rifusione). Evoluzione e continuità del "sistema Bruxelles-I" nel quadro della cooperazione giudiziaria civile europea in materia civile*, *op. cit.*, p. 127. In dottrina, per una critica al tradizionale ed acquisito principio dell'*actor sequitur forum rei*, J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, *Foro del domicilio del demandado y Reglamento Bruselas 'I-bis 1215/2012'. Análisis crítico de la regla actor sequitur forum rei*, in *Cuadernos de Derecho Transnacional*, 2019, p. 112.

[147] Lo stesso discorso sarebbe naturalmente estendibile anche al caso di controversia nascente da un contratto di trasporto di merci.

[148] La rinuncia all'inserimento di una definizione di domicilio autonoma nel Regolamento è in larga parte ascrivibile alla circostanza che al momento della redazione della Convenzione di Bruxelles del '68 le nozioni di domicilio adottate dai diversi Stati contraenti si differenziavano al punto da escludere la possibilità di creare una nozione uniforme.

[149] Questa previsione semplifica l'applicazione della disposizione in oggetto, poiché il giudice adito non si troverà costretto ad affrontare indagini, talvolta anche impegnative dal punto di vista temporale e finanziario, volte ad accertare il diritto straniero.

indagine abbia esito negativo, il giudice, per stabilire se il convenuto è domiciliato in un altro Stato europeo, applicherà la nozione giuridica di domicilio di quello Stato, rifacendosi, dunque, alle norme interne di tale ordinamento per accertare l'eventuale domiciliazione nel foro[150].

Diversamente, con riferimento alle persone giuridiche, il Regolamento n. 1215/2012 – nuovamente ricalcando le scelte normative operate dal precedente Bruxelles I[151] – contempla una nozione autonoma, ancorché multipla[152], di domicilio. In particolare, l'art. 63[153] prevede che le società – *rectius*, più in generale, le persone giuridiche – siano domiciliate nello Stato membro in cui si colloca, alternativamente, *(i)* la sede

[150] Art. 62 Regolamento (UE) n. 1215/2012: «*1. Al fine di determinare se una parte ha il domicilio nel territorio dello Stato membro le cui autorità giurisdizionali siano adite, l'autorità giurisdizionale applica la propria legge nazionale. 2. Qualora una parte non sia domiciliata nello Stato membro le cui autorità giurisdizionali sono adite, l'autorità giurisdizionale, al fine di stabilire se essa ha il domicilio in un altro Stato membro, applica la legge di quest'ultimo Stato*». P. VLAS, *Article 62*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 990. Come detto, la norma mantiene fermo quanto dettato dal precedente – e corrispondente – art. 59 del Regolamento (CE) n. 44/2001. P. VLAS, *Article 59*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels I Regulation*, *op. cit*., p. 807; M. TEN WOLDE, J.-G. KNOT, M. E. DE MAESTRI, *Articolo 59*, in T. SIMONS, R. HAUSMANN, I. QUEIROLO (a cura di), *Regolamento «Bruxelles I». Commento al Regolamento (CE) 44/2001 e alla Convenzione di Lugano*, *op. cit.*, p. 901. In termini pratici, la norma prevede, ad esempio, che se una controversia è pendente dinanzi al giudice italiano, questi deve, *in primis*, verificare se il convenuto è domiciliato in Italia in forza della nozione di domicilio invalsa nel nostro ordinamento interno. Solo in caso di esito negativo del suddetto accertamento, il medesimo giudice adito deve valutare se il convenuto è domiciliato in un altro Stato, sulla base della nozione di domicilio ivi adottata.

[151] Cfr. art. 60 Regolamento (CE) n. 44/2001. P. VLAS, *Article 60*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels I Regulation*, *op. cit*., p. 810; M. TEN WOLDE, J.-G. KNOT, M. E. DE MAESTRI, *Articolo 60*, in T. SIMONS, R. HAUSMANN, I. QUEIROLO (a cura di), *Regolamento «Bruxelles I». Commento al Regolamento (CE) 44/2001 e alla Convenzione di Lugano*, *op. cit.*, p. 907.

[152] S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 82.

[153] Art. 63(1) Regolamento (UE) n. 1215/2012: «*Ai fini dell'applicazione del presente regolamento, una società o altra persona giuridica è domiciliata nel luogo in cui si trova: a) la sua sede statutaria; b) la sua amministrazione centrale; oppure c) il suo centro d'attività principale*». Il secondo paragrafo dell'art. 63 precisa, con specifico riferimento a Regno Unito, Irlanda e Cipro, che per "sede statutaria" si intende il "*registered office*" o, se non esiste alcun "*registered office*", il "*place of incorporation*" (luogo di acquisizione della personalità giuridica), ovvero, se nemmeno siffatto luogo esiste, il luogo in conformità della cui legge è avvenuta la "*formation*" (costituzione). Il terzo paragrafo dispone, infine, che al fine di definire se un *trust* ha domicilio nel territorio di uno Stato membro le cui autorità giurisdizionali siano adite, l'autorità giurisdizionale applica le norme del proprio diritto internazionale privato. P. VLAS, *Article 63*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 993.

statutaria[154], *(ii)* l'amministrazione centrale[155]; oppure, in ultimo, *(iii)* il centro di attività principale[156].

Ciò detto, risulta evidente come la nozione di domicilio relativa sia alle persone fisiche che a quelle giuridiche si caratterizzi per la mancanza di univocità, laddove, in entrambi i casi, per una singola controversia possono astrattamente configurarsi più fori generali validi.

Da un lato, infatti, in forza del rinvio alla *lex fori* operato per il domicilio delle persone fisiche, più di uno Stato membro potrebbe in base al proprio diritto interno considerare una persona domiciliata entro il proprio territorio, mentre, dall'altro lato, rispetto alle società, la potenziale pluralità dei fori è addirittura espressamente contemplata dalla norma di riferimento, che, come detto, ricollega il domicilio delle persone giuridiche a tre luoghi potenzialmente diversi e distinti, alle cui autorità giurisdizionali, pertanto, l'attore può alternativamente e discrezionalmente scegliere di rivolgersi.

Ad ogni modo, gli eventuali conflitti di giurisdizione determinati dalla rilevata mancanza di univocità della nozione di domicilio non destano, in principio, particolari

---

[154] La sede statutaria si evince dallo statuto della società o della persona giuridica e, generalmente, si colloca nello Stato in conformità alla cui legge è stata costituita la società o la persona giuridica medesima. La mancanza di giurisprudenza rilevante in relazione a tale nozione fa ritenere che la determinazione della sede statutaria non sollevi, di regola, particolari difficoltà.

[155] In principio, si tratta del collegamento di più agevole individuazione laddove sostanzialmente coincidente con la sede sociale. Con amministrazione centrale si intende il centro dell'attività amministrativa della società e, dunque, il centro dell'attività dei propri organi direttivi, ove avviene la formazione della volontà e si colloca la gestione imprenditoriale vera e propria della società. Cfr. BGH (DE) 24.05.2007, in *unalex*, DE-1595.

[156] In forza del Regolamento Bruxelles I-*bis*, il "centro degli interessi principali" deve essere determinato sulla base di una valutazione comparativa di carattere fattuale delle attività effettivamente prestate nei diversi Stati in cui la società opera, al fine di commisurarne il rispettivo carattere quantitativo e qualitativo. In particolare, il significato dell'espressione viene assimilato a quella di "centro degli interessi principali" di cui al Regolamento (CE) n. 1346/2000 del Consiglio, del 29 maggio 2000, relativo alle procedure di insolvenza (v. *supra*), che al considerando 13 afferma che per "*«centro degli interessi principali» si dovrebbe intendere il luogo in cui il debitore esercita in modo abituale, e pertanto riconoscibile dai terzi, la gestione dei suoi interessi*". Siffatta indicazione, estendibile anche al sistema Bruxelles I, privilegia dunque non tanto il volume degli affari quanto la visibilità esterna del centro autonomo di controllo o di gestione della società (con la conseguenza, ad esempio, che in questo contesto, l'etichetta di "capo-gruppo" nell'ambito di dei gruppi di società non è rilevante o, quanto meno, decisivo ai fini della determinazione del criterio di collegamento in commento). Cfr. F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (UE) n. 1215/2012 (rifusione). Evoluzione e continuità del "sistema Bruxelles-I" nel quadro della cooperazione giudiziaria civile europea in materia civile*, *op. cit.*, p. 130.

preoccupazioni, laddove risolti dal Regolamento stesso in base all'istituto della litispendenza[157], idoneo a coordinare l'esercizio della competenza da parte dei diversi giudici europei.

In ultimo, un'ulteriore questione afferente all'applicazione del criterio generale *ex* art. 4 del Regolamento Bruxelles I-*bis* cui merita fare conclusivamente cenno riguarda la determinazione del momento in cui il domicilio del convenuto è oggetto di verifica da parte del giudice. Occorre ribadire, infatti, che il Regolamento non prende in considerazione la mobilità transfrontaliera di persone fisiche e giuridiche successivamente all'avvio del giudizio. Pertanto, al fine di stabilire la sussistenza o meno del collegamento personale utilizzato in relazione al foro domiciliare del convenuto, resta determinante la condizione sussistente al momento della proposizione della domanda[158], non rilevando in alcun modo un eventuale successivo spostamento – oppure la perdita – del domicilio[159], da considerarsi privo di effetti, a meno che non

[157] In breve, l'istituto della litispendenza prevede che allorché più giudici comunitari siano investiti della stessa controversia, e quindi allorché le domande davanti ad essi presentate abbiano il medesimo oggetto ed il medesimo titolo (cd. identità oggettiva) e coinvolgano le stesse parti (cd. identità soggettiva), il giudice successivamente adito sospenda d'ufficio il procedimento finché non sia accertata la competenza da parte dell'autorità giurisdizionale adita in precedenza. Scopo della disposizione è dunque evitare procedimenti paralleli pendenti dinanzi giudici di Stati membri diversi nonché il contrasto di giudicati che ne potrebbe risultare. V. artt. 29 e 30 Regolamento (UE) n. 1215/2012 (che aprono la Sezione 9, dedicata a litispendenza e connessione tra cause) – R. FENTIMAN, *Article 29*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 725 –, che ha sostituito i precedenti corrispondenti artt. 27 e 28 del Regolamento n. 44/2001 – T. SIMONS, L. CARPANETO, *Articolo 27*, in T. SIMONS, R. HAUSMANN, I. QUEIROLO (a cura di), *Regolamento «Bruxelles I». Commento al Regolamento (CE) 44/2001 e alla Convenzione di Lugano*, *op. cit.*, p. 604 –. Per un approfondimento in tema di "litispendenza europea", *ex multis*, P. FRANZINA, *Litispendenza e connessione tra Stati membri e Stati terzi nel Regolamento Bruxelles I bis, in Dir. comm. int.*, 2014, p. 621; M. A. LUPOI, *La nuova disciplina della litispendenza e della connessione tra cause nel Regolamento UE n. 1215 del 2012*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, n. 4/2013, p. 1425.

[158] Art. 32(1) Regolamento (UE) n. 1215/2012: «*Ai fini della presente sezione un'autorità giurisdizionale è considerata adita: a) quando la domanda giudiziale o un atto equivalente sono depositati presso l'autorità giurisdizionale, purché successivamente l'attore non abbia omesso di prendere tutte le misure che era tenuto a prendere affinché fosse effettuata la notificazione o comunicazione al convenuto; o b) se l'atto deve essere notificato o comunicato prima di essere depositato presso l'autorità giurisdizionale, quando l'autorità competente per la notificazione o comunicazione lo riceve, purché successivamente l'attore non abbia omesso di prendere tutte le misure che era tenuto ad adottare affinché l'atto fosse depositato presso l'autorità giurisdizionale […]*». R. FENTIMAN, *Article 32*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 755.

[159] In materia di insolvenza – pertanto, non direttamente invocabili ai fini dell'interpretazione dei Regolamenti Bruxelles –, cfr. Sentenza della Corte (Prima Sezione) del 20 ottobre 2011, *Interedil Srl, in liquidazione* contro *Fallimento Interedil Srl e Intesa Gestione Crediti SpA*, *op. cit.*, punto 55; Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 17 gennaio 2006, *Susanne Staubitz-Schreiber*, *op. cit.*, punto 29.

consista in un trasferimento dall'esterno del territorio europeo verso il territorio di uno Stato membro[160].

Eccezion fatta per quest'ultimo caso, la questione andrebbe, quindi, risolta in base al principio della *perpetuatio jurisdictionis*, lasciando inalterata la competenza del giudice adito sulla base del legame personale esistente al momento della domanda, sia esso costituito dal domicilio della persona fisica o da uno dei tre legami configurati per le persone giuridiche[161].

6. Il foro speciale per le controversie in materia di trasporto passeggeri: la rilevanza dei luoghi di partenza e di arrivo ai fini dell'individuazione del luogo di esecuzione della prestazione dedotta in giudizio.

Al criterio generale del domicilio del convenuto si affiancano, infine, i criteri di determinazione delle competenze speciali, operanti a discrezione dell'attore esclusivamente in relazione a specifiche materie tassativamente individuate[162].

Se il primo, come visto, è prevalentemente orientato alla tutela delle esigenze difensive del convenuto medesimo, al fine di evitargli i disagi, le spese nonché le difficoltà tecniche di un giudizio estero, i fori facoltativi risultano, diversamente, giustificati dai principi internazionalprivatistici di prossimità – laddove esprimono una forte connessione della controversia all'ordinamento cui conducono – e prevedibilità –

[160] In una simile ipotesi ragioni di buona amministrazione della giustizia, nonché di economia processuale, inducono a ritenere che si debba tenere in conto lo spostamento, ancorché effettuato dopo l'inizio del giudizio, in modo da considerare il giudice adito, seppur originariamente incompetente, come giudice del foro generale del convenuto. In questo senso, F. MOSCONI, C. CAMPIGLIO, *Diritto internazionale privato e processuale, Volume I, Parte generale e obbligazioni*, *op. cit.*, p. 77. Cfr. S. M. CARBONE, C.E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il Regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 85.

[161] Così, F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (UE) n. 1215/2012 (rifusione). Evoluzione e continuità del "sistema Bruxelles-I" nel quadro della cooperazione giudiziaria civile europea in materia civile*, *op. cit.*, p. 55.

[162] Capo II, Sezione 2 del Regolamento (UE) n. 1215/2012. I fori facoltativi comprendono, in particolare *(i)* il foro del contratto (art. 7, 1° comma, n. 1, che include i criteri autonomi per il contratto di vendita e di prestazione di servizi); *(ii)* il foro della responsabilità extra-contrattuale (n. 2); *(iii)* l'azione civile nel procedimento penale (n. 3); *(iv)* il foro dei beni culturali (n. 4); *(v)* il foro della succursale (n. 5); *(vi)* il foro del *trust* (n. 6); *(vii)* la cd. "giurisdizione marittima" (n. 7).

in funzione dell'esigenza di certezza del diritto per le parti in causa[163], sebbene al foro alternativo corrisponda una più ampia facoltà di scelta del foro medesimo ad opera dell'attore –[164].

Per quanto rileva ai presenti fini, merita, in particolare[165], fare riferimento allo specifico criterio del luogo di esecuzione della prestazione dedotta in giudizio, laddove

[163] Dall'esigenza di certezza del diritto deriva la menzionata tassatività dei fori alterativi, i quali, peraltro, in virtù della medesima *ratio*, devono essere oggetto di interpretazione restrittiva. Come affermato dalla Corte di giustizia, è fondamentale, infatti, che le disposizioni in materia di fori facoltativi siano interpretate "*in modo da consentire ad un convenuto normalmente accorto di prevedere ragionevolmente dinanzi a quale giudice, diverso da quello dello Stato del proprio domicilio, potrà essere citato*". Così Sentenza della Corte (grande sezione) del 1° marzo 2005, *Andrew Owusu* contro *N. B. Jackson, che opera con il nome commerciale "Villa Holidays Bal-Inn Villas" e altri*, Causa C-281/02, punto 40; Sentenza della Corte del 17 settembre 2002, *Fonderie Officine Meccaniche Tacconi SpA* contro *Heinrich Wagner Sinto Maschinenfabrik GmbH (HWS)*, Causa C-334/00, punto 20. Cfr. S. M. CARBONE, C.E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il Regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 86.

[164] F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (UE) n. 1215/2012 (rifusione). Evoluzione e continuità del "sistema Bruxelles-I" nel quadro della cooperazione giudiziaria civile europea in materia civile*, *op. cit.*, p. 131; G. CARELLA, *Fondamenti di diritto internazionale privato. Tra sovranità, cooperazione e diritti umani*, *op. cit.*, p. 79.

[165] Invero, in base alle specifiche circostanze di fatto del caso di specie di volta in volta considerato, non può aprioristicamente escludersi che ulteriori criteri alternativi possano trovare applicazione nell'ambito della specifica controversia in cui un passeggero è coinvolto. A mero titolo esemplificativo, si richiama la già citata Sentenza della Corte (Sesta Sezione) dell'11 aprile 2019, *ZX* contro *Ryanair DAC*, Causa C-464/18, in cui si è tentato di incardinare la giurisdizione sulla base del cd. foro della succursale *ex* art. 7, n. 5, del Regolamento Bruxelles I-*bis*, ai sensi del quale nel caso di controversie concernenti "*l'esercizio di una succursale, di un'agenzia o di qualsiasi altra sede di attività*", una persona domiciliata in uno Stato membro può essere convenuta dinanzi ai giudici del luogo in cui esse sono collocate. Nel caso di specie, un passeggero conveniva in giudizio una compagnia aerea per richiedere la compensazione pecuniaria ai sensi del Regolamento (CE) n. 261/2004, poiché, acquistato *online* un biglietto aereo per una tratta intraeuropea, il giorno della partenza vedeva il proprio volo accumulare ritardo senza preavviso alcuno. In particolare, il passeggero adiva il giudice spagnolo, sul presupposto che in Spagna era collocata una succursale della linea aerea coinvolta. V: Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91, in GU L 46, 17.02.2004, p. 1. In dottrina, v. fra i molti contributi P. CELLE, F. MUNARI, *Tutela del passeggero e concorrenza nella prospettiva comunitaria*, in *Diritto del commercio internazionale*, 2006, p. 25; C. E. TUO, *Il trasporto aereo nell'Unione europea tra libertà fondamentali e relazioni esterne. Diritto internazionale e disciplina comunitaria,* Torino, 2008; M. LOPEZ DE GONZALO, *La tutela del passeggero debole nel regolamento CE 261/2004*, in *Rivista italiana di diritto pubblico comunitario*, 2006, p. 203; M. FRAGOLA, *Prime note sul regolamento CE 261/2004 che istituisce nuove norme comuni in materia di "overbooking" aereo*, in *Diritto comunitario e degli scambi internazionali*, 2005, p. 129; G. PERONI, *In caso di cancellazione di un volo "privato", spetta al passeggero aereo la compensazione pecuniaria*, in *Dir. mar.*, 2017/IV, p. 1099. Orbene, la Corte, soffermandosi sulla nozione di succursale ai sensi del Regolamento Bruxelles I-*bis*, e richiamando la relativa giurisprudenza, ha escluso l'applicabilità del foro in questione, segnalando che la succursale ove era stato acquistato il biglietto – come detto, in Spagna –, non aveva rivestito alcun ruolo

non sembrano esservi dubbi in merito al fatto che il contratto di trasporto di persone[166] – indipendentemente dal "modo" in cui lo stesso è effettuato[167] – rientri tra i contratti aventi ad oggetto la prestazione di servizi[168].

È il primo punto dell'art. 7 del Regolamento n. 1215/2012 relativo alle controversie in materia contrattuale – che non ha subito alterazioni rispetto al precedente corrispondente art. 5(1) del Regolamento Bruxelles I[169] – a dettare, dopo la previsione,

---

attivo nella compravendita del biglietto aereo, acquistato peraltro *online*, denotando, dunque, l'insussistenza di qualsiasi elemento atto a dimostrare il coinvolgimento della succursale nel rapporto giuridico tra la compagnia e parte ricorrente. V. Sentenza della Corte (Sesta Sezione) dell'11 aprile 2019, *ZX* contro *Ryanair DAC*, Causa C-464/18, punto 35. Per un'analisi più approfondita, si rimanda a S. DOMINELLI, P. SANNA, *Sulla determinazione dell'autorità giurisdizionale competente a conoscere di una domanda di compensazione pecuniaria per ritardo di un volo: certezze, dubbi e riflessioni sul coordinamento tra strumenti normativi a margine della causa Ryanair C-464/18 della Corte di giustizia dell'Unione europea*, *op. cit.*, p. 406.

[166] Così come il contratto di trasporto di cose. Al riguardo, per tutti, I. QUEIROLO, *Il trasporto marittimo: fonti internazionali e profili processuali*, in V. ROPPO (a cura di), *Trattato dei contratti*, *op. cit.*, p. 158; P. MANKOWSKI, *Article 7*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 240.

[167] Cfr. P. MANKOWSKI, *Article 7*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 240.

[168] In questo senso, seppur implicitamente, si vedano Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 9 luglio 2009, *Peter Rehder* contro *Air Baltic Corporation*, Causa C-204/08, nonché, da ultimo, Sentenza della Corte (Prima Sezione) del 18 novembre 2020, *Ryanair DAC* contro *DelayFix*, Causa C-519/19, punto 62 e Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 7 marzo 2018, *flightright GmbH e a.* contro *Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA, Roland Becker* contro *Hainan Airlines Co. Ltd e Mohamed Barkan e a.* contro *Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA*, Cause riunite C-274/16, C-447/16 e C-448/16. Sulla riconducibilità del contratto di trasporto alla nozione di "contratto di prestazione di servizi", si veda anche, nella giurisprudenza nazionale, Cour de Cassation (FR) 16.11.2010, 09-66.955, in *unalex*, FR-2125; *contra* LG Hamburg (DE) 2.5.2005, 415 O 184/04, in *unalex*, DE-631. In dottrina, *ex plurimis*, cfr. M. LOPEZ DE GONZALO, *Quali (e quanti) fori per le controversie in materia di trasporto?*, in *Dir. comm. int.*, 2019, p. 161; P. MANKOWSKI, *Article 7*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 240; F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (UE) n. 1215/2012 (rifusione). Evoluzione e continuità del "sistema Bruxelles-I" nel quadro della cooperazione giudiziaria civile europea in materia civile*, *op. cit.*, p. 131; E. G. ROSAFIO, *Il problema della giurisdizione nel trasporto aereo di persone e nei pacchetti turistici*, *op. cit.*, p. 108; A. HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: algunas consideraciones sobre competencia judicial internacional y derecho aplicable*, in *Cuadernos de Derecho Transnacional*, *op. cit.*, p. 191; Z. S. TANG, *Aviation Jurisdiction and Protection of Passengers*, in *European Journal of Consumer Law - Revue Européenne De Droit De La Consommation*, 2011, n. 2, p. 333.

[169] P. MANKOWSKI, *Article 5*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels I Regulation*, *op. cit.*, p. 105; F. JAULT-SESEKE, A. LA MATTINA, *Articolo 5 n. 1*, in T. SIMONS, R. HAUSMANN, I. QUEIROLO (a cura di), *Regolamento «Bruxelles I». Commento al Regolamento (CE) 44/2001 e alla Convenzione di Lugano*, *op. cit.*, p. 355. Diverso era, invece, il testo del precedente art. 5(1) della Convenzione di Bruxelles del 1968, che prevedeva per tutti i contratti la competenza del giudice "*del luogo in cui l'obbligazione dedotta in giudizio è stata o doveva essere eseguita*". Per sopperire alla problematica genericità della norma, la Corte di giustizia impose in via giurisprudenziale il cd. "metodo analitico",

in via generale, della competenza del giudice del luogo in cui l'obbligazione dedotta in giudizio è stata o deve essere eseguita, una norma specifica per i contratti aventi ad oggetto la prestazione di servizi, stabilendo che, in tal caso, il luogo di esecuzione dell'obbligazione dedotta in giudizio rilevante ai fini dell'individuazione dell'autorità giurisdizionale facoltativamente competente è "*il luogo situato in uno Stato membro, in cui i servizi sono stati o avrebbero dovuto essere prestati in base al contratto*"[170].

---

ovvero precisò che l'art. 5(1) della Convenzione non doveva interpretarsi facendo riferimento a qualsiasi delle obbligazioni derivanti dal contratto in questione, bensì esclusivamente all'obbligazione "*che serve di base all'azione giudiziaria*" ovvero a "*quella corrispondente al diritto sul quale si impernia l'azione dell'attore*". V. Sentenza della Corte del 6 ottobre 1976, *A. De Bloos, SPRL* contro *Société en commandite par actions Bouyer*, Causa 14/76, rispettivamente punti 15 e 13. Ciononostante, la Corte si è trovata costretta ad intervenire a più riprese per risolvere il perdurante inconveniente della sussistenza, per il medesimo contratto, di una potenziale pluralità di fori competenti *ex* art. 5(1) della Convenzione, a seconda dell'obbligazione dedotta in giudizio. V. Sentenza della Corte (Sesta Sezione) del 15 febbraio 1989, *Six Constructions Ltd* contro *Paul Humbert*, Causa 32/88, e Sentenza della Corte del 26 maggio 1982, *Roger Ivenel* contro *Helmut Schwab*, Causa 133/81 – in materia di contratti individuali di lavoro –, nonché Sentenza della Corte del 15 gennaio 1987, *Hassan Shenavai* contro *Klaus Kreischer*, Causa 266/856; Sentenza della Corte del 5 ottobre 1999, *Leathertex Divisione Sintetici SpA* contro *Bodetex BVBA*, Causa C-420/97; Sentenza della Corte del 19 febbraio 2002, *Besix SA* contro *Wasserreinigungsbau Alfred Kretzschmar GmbH & Co. KG (WABAG) e Planungs- und Forschungsgesellschaft Dipl. Ing. W. Kretzschmar GmbH & KG (Plafog)*, Causa C-256/00. Inconveniente cui è stato – parzialmente – posto rimedio con l'introduzione dell'art. 5(1) del Regolamento n. 44/2001, il quale, per determinate categorie contrattuali, ha semplificato il meccanismo di funzionamento del *forum solutionis*, superando il metodo analitico ed individuando, per ciascuna delle dette categorie, un'obbligazione "caratterizzante" quale unica rilevante per l'operare del criterio di collegamento. In questo senso, F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (UE) n. 1215/2012 (rifusione). Evoluzione e continuità del "sistema Bruxelles-I" nel quadro della cooperazione giudiziaria civile europea in materia civile*, *op. cit.*, p. 148; P. FRANZINA, *Struttura e funzionamento del foro europeo della materia contrattuale alla luce delle sentenze Car Trim e Wood Floor della Corte di Giustizia*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 2010, p. 683. Sul punto, cfr. M. LOPEZ DE GONZALO, *Quali (e quanti) fori per le controversie in materia di trasporto?*, *op. cit.*, p. 162.

[170] Art. 7, n. 1 Regolamento (UE) n. 1215/2012: «*Una persona domiciliata in uno Stato membro può essere convenuta in un altro Stato membro: 1) a) in materia contrattuale, davanti all'autorità giurisdizionale del luogo di esecuzione dell'obbligazione dedotta in giudizio; b) ai fini dell'applicazione della presente disposizione e salvo diversa convenzione, il luogo di esecuzione dell'obbligazione dedotta in giudizio è: - nel caso della compravendita di beni, il luogo, situato in uno Stato membro, in cui i beni sono stati o avrebbero dovuto essere consegnati in base al contratto, - nel caso della prestazione di servizi, il luogo, situato in uno Stato membro, in cui i servizi sono stati o avrebbero dovuto essere prestati in base al contratto*». Per ampi approfondimenti sulla norma, si vedano, *ex multis*, S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il Regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 85; F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (UE) n. 1215/2012 (rifusione). Evoluzione e continuità del "sistema Bruxelles-I" nel quadro della cooperazione giudiziaria civile europea in materia civile*, *op.cit.*, p. 131; F. MOSCONI, C. CAMPIGLIO, *Diritto internazionale privato e processuale, Volume I, Parte generale e obbligazioni*, *op. cit.*, p. 77; P. MANKOWSKI, *Article 7*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 161; T. HARTLEY, *Civil Jurisdiction and Judgments in Europe. The Brussels I Regulation, the*

Orbene, la complessità dell'operazione di trasporto internazionale di persone ed il suo articolarsi nello spazio sul territorio di una pluralità di Stati membri, rende tuttavia di non immediata evidenza l'individuazione del luogo "*in cui i servizi sono stati o avrebbero dovuto essere prestati*".

A tal proposito, nello specifico contesto del trasporto aereo – ma con considerazioni valevoli anche per le altre diverse tipologie di trasporto passeggeri[171] –, merita di essere segnalato l'ormai consolidato orientamento della Corte di giustizia[172], che vede nella sentenza *Rehder*[173] il proprio *leading case*.

Lugano Convention, and the Hague Choice of Court Convention, *op. cit.*, p. 106; M. LEHMANN, *Special Jurisdiction*, in A. DICKINSON, E. LEIN (a cura di), *The Brussels I Regulation Recast*, *op. cit.*, p. 131; A. BRIGGS (a cura di P. REES), *Civil Jurisdiction and Judgments*, *op. cit.*, p. 209; P. R. BEAUMONT, P. E. MCELEAVY, A. E. ANTON, *Private International Law*, Edimburgo, 2011, p. 296.

[171] La decisione può ritenersi applicabile, per analogia, anche a società che offrono servizi di trasporto passeggeri, ad esempio, marittimo e ferroviario. Cfr. G. SERRANÒ, *Cancellazione del volo e giurisdizione in materia di trasporto aereo: il caso Air Baltic*, *op. cit.*, p. 92. Risulta altresì valevole nell'ambito, ad esempio, del trasporto su strada. Cfr. A. PUETZ, *Brussels Ia and International Conventions on Land Transport*, in in S. M. CARBONE (a cura di), *Brussels Ia and Conventions on Particular Matters. The case of Transports*, Roma, 2017, p. 141.

[172] Per le pronunce più recenti, cfr. Sentenza della Corte (Prima Sezione) del 18 novembre 2020, *Ryanair DAC* contro *DelayFix*, Causa C-519/19, punto 62; Sentenza della Corte (Prima Sezione) del 7 novembre 2019, *Adriano Guaitoli e a.* contro *easyJet Airline Co. Ltd.*, Causa C-213/18, punto 42; Sentenza della Corte (Terza Sezione) dell'11 luglio 2018, *Zurich Insurance PLC e Metso Minerals Oy* contro *Abnormal Load Services (International) Limited*, Causa C-88/17, punti 17 e 18; Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 7 marzo 2018, *flightright GmbH e a.* contro *Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA, Roland Becker* contro *Hainan Airlines Co. Ltd e Mohamed Barkan e a.* contro *Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA*, Cause riunite C-274/16, C-447/16 e C-448/16, punto 75.

[173] Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 9 luglio 2009, *Peter Rehder* contro *Air Baltic Corporation*, Causa C-204/08. La vicenda riguardava una domanda per il pagamento della compensazione per la cancellazione di un volo ai sensi del Regolamento (CE) n. 261/2004 (v. *supra*). In particolare, un passeggero di nazionalità tedesca, che aveva acquistato da una compagnia aerea lettone un biglietto aereo dalla Germania alla Lettonia, vedeva il proprio volo cancellato senza preavviso. Presentato ricorso al tribunale di Monaco di Baviera, i giudici di prime cure si dichiaravano competenti ritenendo che i servizi di trasporto fossero stati resi nel luogo di partenza dell'aereo. Diversamente si pronunciava, invece, la Corte di appello, la quale annullava la sentenza di primo grado, sul presupposto che i servizi sarebbero, invece, stati resi nel luogo in cui si collocava la sede sociale della compagnia che aveva effettuato il volo. Impugnata anche questa seconda decisione, la Corte federale di cassazione sospendeva, dunque, il giudizio per rivolgersi alla Corte di giustizia. Cfr. M. MASOTTI, *Volo cancellato: si può ricorrere al giudice del luogo di partenza e di arrivo*, in *Dir. trasp*., 2010, p. 101; G. SERRANÒ, *Cancellazione del volo e giurisdizione in materia di trasporto aereo: il caso Air Baltic*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 2010, p. 77; G. BIAGIONI, *La competenza attributiva di giurisdizione nel regolamento Ce n. 44/2001*, Padova, 2011, p. 100; E. ADOBATI, *I passeggeri di un volo intracomunitario possono richiedere l'indennizzo forfetario tanto al giudice del luogo di partenza quanto a quello di arrivo dell'aereo in caso di annullamento del volo*, in *Dir. com. scambi internaz.*, 2009, p. 545; P. MAESTRE CASAS, *El pasajero aéreo desprotegido: Obstáculos a la tutela judicial en litigios transfronterizos por incumplimientos de las*

In quell'occasione è stato chiarito che a fronte di una pluralità di servizi la cui fornitura corrisponde all'esecuzione degli obblighi derivanti da un contratto di trasporto aereo di persone[174], gli unici luoghi che presentano un collegamento diretto con detti servizi sono quelli di partenza e di arrivo dell'aereo, intesi come quelli convenuti nel contratto di trasporto. Ciò dal momento che ognuno di tali due luoghi presenta un nesso sufficientemente prossimo con gli elementi materiali della controversia atto a garantire un collegamento stretto tra il contratto e il giudice competente in conformità agli obiettivi di prossimità e di prevedibilità che sono perseguiti con la concentrazione della competenza giurisdizionale nel luogo della fornitura dei servizi e con la determinazione di una competenza giurisdizionale unica per tutte le pretese fondate su di un contratto[175].

In questo senso, i giudici hanno sottolineato la discrepanza tra contratti di trasporto aereo rispettivamente di merci e persone, evidenziando, in particolare, come «*a differenza delle consegne di beni in luoghi differenti che costituiscono operazioni distinte quantificabili al fine di determinare quale sia la consegna economicamente principale, i trasporti aerei costituiscono per loro stessa natura servizi forniti in maniera indivisibile e unitaria dal luogo di partenza a quello di arrivo dell'aereo, in modo che rispetto ad essi non è possibile enucleare, in funzione di un criterio economico, una parte distinta della prestazione che costituisca la prestazione principale e sia fornita in un luogo preciso*»[176].

Pertanto, la Corte è giunta ad affermare il principio secondo cui entrambi i luoghi di partenza e arrivo dell'aereo devono essere parimente considerati luoghi di fornitura

---

compañías aéreas (A propósito de la STJUE de 9 julio 2009, Rehder, As. C-204/08), in *Cuadernos de Derecho Transnacional*, 2011, Vol. 3, nº 2, p. 282.

[174] Detti servizi ricomprendono «*la registrazione e l'imbarco dei passeggeri e l'accoglienza degli stessi a bordo dell'aereo nel luogo di decollo stabilito nel contratto di trasporto medesimo, la partenza dell'aereo all'ora prevista, il trasporto dei passeggeri e dei loro bagagli dal luogo di partenza a quello di arrivo, la gestione dei passeggeri durate il volo e, infine, il loro sbarco, in condizioni di sicurezza, nel luogo di atterraggio e all'ora convenuti nel contratto*». Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 9 luglio 2009, *Peter Rehder* contro *Air Baltic Corporation*, Causa C-204/08, punto 40.

[175] Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 9 luglio 2009, *Peter Rehder* contro *Air Baltic Corporation*, Causa C-204/08, punti 41-44 e 47. Cfr. I. QUEIROLO, *Il trasporto marittimo: fonti internazionali e profili processuali*, in V. ROPPO (a cura di), *Trattato dei contratti*, *op. cit.*, p. 162.

[176] *Ibidem*, punto 42. La Corte ha invece escluso la rilevanza ai sensi dell'art. 5(1), lett. *b)*, secondo trattino, del Regolamento n. 44/2001, degli eventuali luoghi di scalo dell'aeromobile, ove non presenterebbero un collegamento sufficiente con i servizi sostanziali risultanti dal contratto. *Ibidem*, punto 40.

principale dei servizi oggetto del contratto di trasporto, idonei, dunque, a fondare, a discrezione dell'attore, la competenza giurisdizionale ai sensi dell'art. 5(1), lett. *b)*, secondo trattino[177], del Regolamento Bruxelles I[178].

Invero, volendo rileggere la sentenza in ottica protettiva del passeggero, l'orientamento in commento stimola un duplice ordine di considerazioni.

Da un lato, è interessante rilevare come l'orientamento appena descritto conduca in via interpretativa a risultati non dissimili da quelli a cui si giungerebbe qualora fossero applicabili al passeggero le disposizioni in materia di giurisdizione a tutela del consumatore[179]. Tale circostanza consentirebbe, infatti, di instaurare il procedimento nel luogo di residenza del passeggero, ove coincidente, come il più delle volte accade, proprio con quello di partenza o di arrivo del volo[180].

Dall'altro lato, non può sfuggire come una diversa soluzione interpretativa avrebbe necessariamente comportato un indebolimento della – già scarsamente considerata – posizione del passeggero-attore[181].

Preferire il foro di partenza a scapito di quello di arrivo impedirebbe, infatti, di reperire un foro contrattuale ogniqualvolta l'imbarco sull'aereo si verifichi al di fuori

---

[177] La Corte si era, invece, già espressa rispetto al primo trattino della norma nel noto caso *Color Drack.* In tale decisione – peraltro espressamente richiamata a più riprese nella sentenza *Rehder* – la Corte di giustizia affrontò la questione dei contratti di vendita che prevedono la consegna della merce in una pluralità di luoghi diversi, concludendo, in particolare, che il giudice competente per tutte le domande è quello della consegna principale, da determinarsi in base a criteri economici e che, laddove non sia possibile stabilire quale sia la consegna principale, sarà facoltà dell'attore promuovere la causa di fronte al giudice di un luogo di consegna a sua scelta. Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 3 maggio 2007, *Color Drack GmbH* contro *Lexx International Vertriebs GmbH*, Causa C-386/05, punto 45. Per un commento, v. E. ADOBATI, *In caso di consegna di beni mobili in più luoghi di uno stesso Stato membro è competente a dirimere le controversie il giudice del luogo della consegna principale*, in *Dir. com. scambi internaz*, 2007, p. 746; A. GARDELLA, *The ECJ in Search of Legal Certainty for Jurisdiction in Contract: The Color Drack Decision*, in *Yearbook of private international law*, 2007, p. 439.

[178] Con ragionamenti, naturalmente estendibili, per analogia, al corrispondente art. 7(1) del Regolamento Bruxelles I-*bis*.

[179] V. *supra*.

[180] E. G. ROSAFIO, *Il problema della giurisdizione nel trasporto aereo di persone e nei pacchetti turistici*, *op. cit.*, p. 131; Cfr. ID., *Contrattazione on line, trasporto low cost e tutela del consumatore*, *op. cit.*, p. 681.

[181] Ciò, per di più, coerentemente con la l'obiettivo alla base del Regolamento (CE) n. 261/2004 su cui la controversia si fonda, il quale, a differenza del Regolamento Bruxelles I-*bis*, è indubbiamente orientato ad una logica di tutela del passeggero-consumatore. Basti considerare, in questo senso, il considerando 1 nel preambolo del Regolamento n. 261/2004, ai sensi del quale "*L'intervento della Comunità nel settore del trasporto aereo dovrebbe mirare, tra le altre cose, a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri. Andrebbero inoltre tenute in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale*".

del territorio comunitario, con il risultato di costringere di fatto il passeggero ad agire solo presso il foro del domicilio della compagnia aerea-convenuta, ai sensi dell'art. 4 del Regolamento n. 1215/2012.

Specularmente, si perverrebbe al medesimo risultato privilegiando in via esclusiva il foro di arrivo ogniqualvolta l'atterraggio abbia luogo in un paese terzo. In questo caso, se non altro, il passeggero avrebbe la facoltà di adire un tribunale che, seppur non coincidente con quello del proprio domicilio – come invece sarebbe possibile in assenza della deroga *ex* art. 17(3) del Regolamento Bruxelles I-*bis*[182] prevista per il consumatore –, sarebbe comunque nella maggior parte dei casi non molto lontano da questo (o almeno nel medesimo Stato)[183].

Sul piano pratico, va detto che alle compagnie aeree[184], al fine di neutralizzare gli effetti della suddetta interpretazione dell'art. 7(1) del Regolamento n. 1215/2012, resta pur sempre la possibilità di inserire nelle proprie condizioni generali di contratto apposite clausole di scelta del foro, nei limiti, chiaramente, delle norme regolamentari in materia analizzate più sopra.

L'eventuale conclusione di accordi di proroga della giurisdizione costituisce, infatti, uno dei due limiti cui soggiace l'applicazione della norma in parola[185], ove il secondo

---

[182] V. *supra*.

[183] Cfr. G. SERRANÒ, *Cancellazione del volo e giurisdizione in materia di trasporto aereo: il caso Air Baltic*, *op. cit.*, p. 92; P. F. SOLETI, *Brussels Ia and International Air Transport*, in S. M. CARBONE (a cura di), *Brussels Ia and Conventions on Particular Matters. The Case of Transports*, Roma, 2017, p. 198. A tal ultimo proposito, va sottolineato che a differenza, ad esempio, del foro generale del domicilio del convenuto *ex* art. 4, il criterio in parola non vale unicamente a determinare il riparto della giurisdizione tra gli Stati membri, ma assume piuttosto valenza di vero e proprio criterio di competenza per territorio. L'art. 7 del Regolamento Bruxelles I-*bis* prevede, infatti, una serie di casi in cui i criteri di collegamento giurisdizionale sono formulati in maniera talmente precisa e circostanziata da permettere l'individuazione non solo della giurisdizione statale, bensì anche di quella dello specifico giudice territorialmente competente a decidere della controversia. Cfr. S. M. CARBONE, C.E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il Regolamento UE n. 1215/2012*, cit., p. 60 e, più in particolare, p. 76. Sulla tendenza dei Regolamenti Bruxelles I, prima, e Bruxelles I-*bis*, poi, a dettare criteri idonei e sufficienti ad individuare direttamente il giudice territorialmente competente, v. in giurisprudenza Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 3 maggio 2007, *Color Drack GmbH* contro *Lexx International Vertriebs GmbH*, Causa C-386/05, punto 30 ("*L'art. 5, punto 1, lett. b), primo trattino, del regolamento n. 44/2001, che determina sia la competenza internazionale che quella territoriale, mira ad unificare le norme sui conflitti di giurisdizione e, pertanto, a designare direttamente il foro competente senza rinviare alle disposizioni degli ordinamenti nazionali*").

[184] E, come anticipato, per analogia, anche a società che si occupano di trasporto di persone di diversa natura.

[185] Letteralmente, "*salvo diversa convenzione*". Art. 7, n. 1, lett. *b)*, secondo trattino, del Regolamento n. 1215/2012.

limite è rappresentato dal regime a protezione dei contraenti deboli, prevalente sui fori facoltativi ai sensi delle norme di apertura delle sezioni rispettivamente dedicate[186].

Questo comporta che per i fruitori di contratti di viaggio tutto compreso resta ferma, in principio, la disciplina improntata ad una maggior tutela del consumatore cui alla sezione 4 del Regolamento Bruxelles I-*bis*, indipendentemente dalla sussistenza delle condizioni che consentirebbero all'attore di adire un foro speciale, ivi compreso quello del luogo di esecuzione della prestazione dedotta in giudizio[187].

7. Il coordinamento delle convenzioni internazionali di diritto uniforme e degli "*altri atti dell'Unione*" in materia di trasporto di persone con la disciplina generale di diritto processuale civile di cui al Regolamento Bruxelles I-*bis*.

Con i fori speciali, la rassegna dei titoli di giurisdizione astrattamente applicabili per individuare il giudice competente a decidere di controversie che coinvolgono la figura del passeggero in forza del Regolamento n. 1215/2012 può ritenersi completa.

Tuttavia, occorre considerare che le norme di diritto processuale civile internazionale indirettamente incidenti sulla posizione processuale dei passeggeri non si esauriscono in questo unico strumento.

L'internazionalità intrinseca al contratto di trasporto di persone[188] ha condotto, infatti, alla conclusione di una molteplicità di convenzioni internazionali multilaterali tendenti all'uniformazione della disciplina sostanziale applicabile. E il solo fatto che tali trattati abbiano principalmente natura materiale non esclude, tuttavia, che al loro interno siano rinvenibili norme di diritto internazionale privato *lato sensu*.

Per quanto di interesse, possono menzionarsi, a mero titolo esemplificativo[189], la Convenzione di Atene del 1974 in materia di trasporto marittimo di passeggeri[190], così

[186] Il riferimento è agli artt. 10, 17 e 20 del Regolamento Bruxelles I-*bis*, rispettivamente relativi a materia assicurativa, di contratti conclusi da consumatori e di contratti individuali di lavoro.

[187] L'unica eccezione è rappresentata dal foro della succursale *ex* art. 7(5) del Regolamento Bruxelles I-*bis* (v. *supra*) la cui applicazione è fatta espressamente salva dal primo comma dell'art. 17 del Regolamento medesimo.

[188] Va da sé che per i medesimi motivi sono, altresì, numerose le convenzioni internazionali in materia di trasporto di cose.

[189] Un ulteriore esempio, seppur si tratti di una normativa sostanzialmente priva di rilievo, ove in vigore solo tra gli Stati della ex Jugoslavia, la Repubblica Ceca, l'Estonia, la Lettonia e l'Ucraina, è

come la Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo di persone[191]. Entrambe contengono, infatti, norme in materia di competenza giurisdizionale, ove prevedono, rispettivamente agli artt. 17[192] e 33[193], la possibilità, a discrezione dell'attore, di

---

rappresentato dall'art. 21 della Convenzione di Ginevra del 1973 "*on the contract for the international carriage of passengers and luggage by road*" (CVR), riguardante, quindi, il trasporto di persone su strada. Cfr. A. PUETZ, *Brussels Ia and International Conventions on Land Transport*, in S. M. CARBONE (a cura di), *Brussels Ia and Conventions on Particular Matters. The case of Transports*, *op. cit.*, p. 141, ove si affronta l'argomento del coordinamento del Regolamento Bruxelles I-*bis* anche con le norme rilevanti di cui alle convenzioni internazionali in ambito di trasporto ferroviario e per le vie navigabili interne.

[190] Convenzione d'Atene del 13 dicembre 1974 relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli, come modificata dal Protocollo di Londra del 1° novembre 2002. In dottrina, per tutti, Cfr., *ex multis*, F. BERLINGIERI, *L'adozione del Protocollo 2002 alla Convenzione di Atene del 1947 sul trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli*, in *Dir. mar.*, 2002/IV, p. 1498; ID., *Il Protocollo del 2002 alla Convenzione di Atene all'assicurabilità del limite di risarcimento*, in *Dir. mar.*, 2007/I, p. 322; ID., *Le Convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009, p. 1131; M. CASANOVA, *La tutela del passeggero nella Convenzione di Atene*, in *Dir. mar.*, 2006/IV, p. 1089; L. TULLIO, *Protocollo di Londra del 1° novembre 2002 alla Convenzione di Atene del 1974 sul trasporto marittimo di passeggeri e del loro bagaglio*, in *Dir. trasp.*, 2003, p. 337.

[191] Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale (Convenzione di Montreal), in GU L 194, 18 luglio 2001, p. 39. In dottrina, per tutti, L. ANCIS, *Il contratto di trasporto aereo*, in L. TULLIO, M. DEIANA (a cura di), *Codice dei trasporti*, Milano, 2011, p. 910; M. M. COMENALE PINTO, *Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo*, in *Dir. mar.*, 2000, p. 798; E. G. ROSAFIO, *Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999: problemi applicativi*, in *Dir. tur.*, 2004, p. 10.

[192] Art. 17 Convenzione di Atene 1974-2002 ("Foro competente") «*1. Un'azione promossa in virtù della presente Convenzione dev'essere proposta, a scelta dell'attore, dinanzi a uno dei fori seguenti, a condizione che sia situato in uno Stato parte della presente Convenzione: a) avanti il tribunale della residenza abituale o dello stabilimento principale del convenuto; b) avanti il tribunale del luogo di partenza o di destinazione stipulato nel contratto di trasporto; c) avanti un tribunale dello Stato di domicilio o della residenza abituale dell'attore, se il convenuto ha una sede della propria attività in tale Stato ed è soggetto alla giurisdizione di quest'ultimo; d) avanti un tribunale dello Stato del luogo di conclusione del contratto se il convenuto vi ha una sede della propria attività ed è soggetto alla giurisdizione di tale Stato. 2. Dopo che ha avuto luogo l'evento dannoso, le parti possono convenire il foro o il tribunale arbitrale a cui intendono sottoporre la controversia*».

[193] Art. 33 Convenzione di Montreal 1999 ("Competenza giurisdizionale"): «*1. L'azione per il risarcimento del danno è promossa, a scelta dell'attore, nel territorio di uno degli Stati parti, o davanti al tribunale del domicilio del vettore o della sede principale della sua attività o del luogo in cui esso possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto, o davanti al tribunale del luogo di destinazione. 2. In caso di danno derivante dalla morte o dalla lesione del passeggero, l'azione di risarcimento può essere promossa dinanzi ad uno dei tribunali di cui al paragrafo 1 oppure nel territorio dello Stato parte nel quale al momento dell'incidente il passeggero ha la sua residenza principale e permanente e dal quale e verso il quale il vettore svolge il servizio di trasporto aereo di passeggeri, sia con propri aeromobili che con aeromobili di proprietà di un altro vettore in virtù di un accordo commerciale, e nel quale il vettore esercita la propria attività di trasporto aereo di passeggeri in edifici locati o di proprietà dello stesso vettore o di un altro vettore con il quale egli ha un accordo commerciale. 3. Ai fini del paragrafo 2: a) "accordo commerciale" indica un accordo, diverso dall'accordo di agenzia, concluso tra vettori e relativo alla fornitura di servizi comuni per il trasporto*

instaurare la causa presso diversi fori alternativi, a condizione che siano situati all'interno di uno Stato parte – e fermo restando, naturalmente, che la specifica controversia ricada nell'ambito applicativo dei rispettivi trattati –.

Ciò detto, si rivela, dunque, opportuno soffermarsi puntualmente sui rapporti intercorrenti fra le norme contenute nel Regolamento e le disposizioni relative alla competenza giurisdizionale inserite nelle convenzioni internazionali settoriali, le quali, a seconda dei casi, possono entrare in conflitto tra loro[194].

Ruolo fondamentale riveste, in questo senso, l'art. 71 del Regolamento Bruxelles I-*bis*, il quale realizza il suddetto coordinamento tra strumenti normativi sancendo il principio secondo cui l'applicazione di una convenzione internazionale che disciplina la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in "materie particolari"[195], di cui gli Stati membri siano parti contraenti, resta impregiudicata anche allorquando la controversia rientri nell'ambito applicativo del Regolamento[196].

---

aereo di passeggeri; b) "residenza principale e permanente" indica il luogo in cui, al momento dell'incidente, il passeggero ha fissa e permanente dimora. La nazionalità del passeggero non costituisce l'elemento determinante a tale scopo. 4. Si applicano le norme procedurali del tribunale adito». Si noti, inoltre, che tale norma, *ex* art. 49 della Convenzione, ha natura imperativa e non può essere derogata da un accordo concluso prima del verificarsi del danno. In dottrina, v. per tutti S. M. CARBONE, *Criteri di collegamento giurisdizionale e clausole arbitrali nel trasporto aereo: la soluzione della Convenzione di Montreal del 1999*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 2000, p. 5.

[194] In dottrina, sul tema, v. S. M. CARBONE, *From Speciality and Primacy of Uniform Law to its Integration in the European Judicial Area*, in S. M. CARBONE (a cura di), *Brussels Ia and Conventions on Particular Matters. The case of Transports*, *op. cit.*, p. 17; C. E. TUO, *Brussels Ia and International Transports Conventions: the Regulation's «Non Affect» Clause through the Lens of the CJEU Case Law*, in *ibidem*, p. 33; L. CARPANETO, *On Collisions and Interactions between EU law and International Transport Conventions*, in *ibidem*, p. 63; R. ESPINOSA CALABUIG, *Brussels Ia Regulation and Maritime Transport*, in *ibidem*, p. 107; A. PUETZ, *Brussels Ia and International Conventions on Land Transport*, in *ibidem*, p. 141; P. F. SOLETI, *Brussels Ia and International Air Transport*, in *ibidem*, p. 181; P. CELLE, *Jurisdiction and Conflict of Laws Issues between Contracts of Transport and Insurance*, in *ibidem*, p. 215; S. CARREA, *Brussels Ia and the Arrest of Ships: from the 1952 to the 1999 Arrest Convention*, in *ibidem*, p. 237; C. E. TUO, L. CARPANETO, *Connections and Disconnections between Brussels Ia Regulation and International Conventions on Transport Matters*, in I. QUEIROLO (a cura di), *Private International Law within the EU. Current Issues and Regulatory Perspectives*, *op. cit.*, p. 47.

[195] Con specifico riguardo al trasporto di persone, non ci sono dubbi circa il fatto che la materia rientri in quelle "particolari" di cui alla norma in parola. Cfr. Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 19 dicembre 2013, *Nipponkoa Insurance Co. (Europe) Ltd* contro *Inter-Zuid Transport BV*, Causa C-452/12; Sentenza della Corte (grande sezione) del 4 maggio 2010, *TNT Express Nederland BV* contro *AXA Versicherung AG*, Causa C-533/08.

[196] Art. 71 Regolamento (UE) n. 1215/2012: «*1. Il presente regolamento lascia impregiudicate le convenzioni, di cui gli Stati membri siano parti contraenti, che disciplinano la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materie particolari. 2. Ai fini della sua interpretazione uniforme, il paragrafo 1 si applica nel modo seguente: a) il presente regolamento non*

Ciò comporta che mentre, in linea di principio, il Regolamento n. 1215/2012 sostituisce gli accordi bilaterali tra gli Stati membri dell'UE che disciplinano, *inter alia*, aspetti di diritto internazionale processuale[197], le norme regolamentari non trovano, invece, applicazione rispetto alle controversie rientranti nell'ambito applicativo di una convenzione internazionale settoriale inerente al trasporto di persone, a patto che tale convenzione sia in vigore non solo tra gli Stati membri dell'UE, ma che coinvolga anche Stati terzi[198].

Rispetto al coordinamento tra Regolamento n. 44/2001 – con considerazioni estendibili anche al Regolamento Bruxelles I-*bis* – e convenzioni internazionali è

---

osta a che l'autorità giurisdizionale di uno Stato membro che sia parte di una convenzione relativa a una materia particolare possa fondare la propria competenza giurisdizionale su tale convenzione anche se il convenuto è domiciliato in uno Stato che non è parte della medesima convenzione. L'autorità giurisdizionale adita applica in ogni caso l'articolo 28 del presente regolamento; b) le decisioni emesse in uno Stato membro da un'autorità giurisdizionale che abbia fondato la propria competenza giurisdizionale su una convenzione relativa a una materia particolare sono riconosciute ed eseguite negli altri Stati membri in conformità del presente regolamento. Se una convenzione relativa a una materia particolare di cui sono parti lo Stato membro d'origine e lo Stato membro richiesto determina le condizioni del riconoscimento e dell'esecuzione delle decisioni, si applicano tali condizioni. È comunque possibile applicare le disposizioni del presente regolamento concernenti il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni». S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il Regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 12; P. MANKOWSKI, *Article 71*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 1044; F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (UE) n. 1215/2012 (rifusione). Evoluzione e continuità del "sistema Bruxelles-I" nel quadro della cooperazione giudiziaria civile europea in materia civile*, *op. cit.*, p. 93; T. HARTLEY, *Civil Jurisdiction and Judgments in Europe. The Brussels I Regulation, the Lugano Convention, and the Hague Choice of Court Convention*, *op. cit.*, p. 418; P. ROGERSON, *Special Jurisdiction*, in A. DICKINSON, E. LEIN (a cura di), *The Brussels I Regulation Recast*, *op. cit.*, p. 567; A. BRIGGS (a cura di P. REES), *Civil Jurisdiction and Judgments*, *op. cit.*, p. 91. Come noto, già gli antecedenti normativi del Regolamento Bruxelles I-*bis* (i.e. la Convenzione di Bruxelles del 1968 ed il Regolamento n. 44/2001) riportavano una disciplina simile, sebbene, tra il regime convenzionale ed il primo Regolamento si era persa la possibilità, per gli Stati membri, di concludere nuovi accordi internazionali. Sulla corrispondente norma di cui al Regolamento Bruxelles I, v. P. MANKOWSKI, *Article 71*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels I Regulation*, *op. cit*., p. 876; A. BORRÁS, M. E. DE MAESTRI, *Articolo 71*, in T. SIMONS, R. HAUSMANN, I. QUEIROLO (a cura di), *Regolamento "Bruxelles I". Commento al Regolamento (CE) 44/2001 e alla Convenzione di Lugano*, *op. cit.*, p. 939.

[197] Il riferimento è agli accordi bilaterali "generali" e non, invece, a quelli "in materie particolari".

[198] Va sottolineato che lo scopo dell'art. 71 non è quello di negare alla normativa comunitaria ogni rilevanza allorquando concorra con una disciplina pattizia speciale, bensì quello di riservare alla prima un'essenziale funzione complementare, suppletiva e sussidiaria rispetto a quest'ultima. Così, S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il Regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 14.

intervenuta la Corte di giustizia[199], precisando che la menzionata prevalenza delle convenzioni su materie specifiche *ex* art. 71 non può, in ogni caso, ledere quei principi a fondamento della cooperazione giudiziaria in materia civile e commerciale, da considerarsi necessariamente vincolanti e inderogabili per l'intero sistema europeo. Ciò implica che i trattati conclusi dagli Stati membri con Stati terzi, ove applicati ai rapporti tra gli Stati membri, possono trovare applicazione solo se risultano coerenti con gli obiettivi del diritto dell'Unione[200].

Sul piano pratico, si riserva, dunque, ai giudici nazionali degli Stati membri una sorta di controllo concernente la compatibilità tra le norme contenute nelle convenzioni internazionali e i principi fondamentali su cui si basa lo spazio di libertà, sicurezza e giustizia; principi che costituiscono valori fondamentali ai quali gli Stati membri non possono derogare[201].

Permangono dubbi in dottrina e in giurisprudenza in merito alla possibilità di estendere gli approcci metodologici che caratterizzano l'interpretazione e l'applicazione dell'art. 71 anche all'art. 67 del Regolamento Bruxelles I-*bis*, il quale disciplina il rapporto di specialità tra l'atto in parola e le regole contenute in altri strumenti di diritto dell'Unione europea[202].

---

[199] Cfr. Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 19 dicembre 2013, *Nipponkoa Insurance Co. (Europe) Ltd* contro *Inter-Zuid Transport BV*, Causa C-452/12; Sentenza della Corte (grande sezione) del 4 maggio 2010, *TNT Express Nederland BV* contro *AXA Versicherung AG*, Causa C-533/08.

[200] Cfr. Sentenza della Corte (grande sezione) del 4 maggio 2010, *TNT Express Nederland BV* contro *AXA Versicherung AG*, Causa C-533/08, punto 49: «*Anche se dalle considerazioni che precedono risulta che l'art. 71 del regolamento n. 44/2001 prevede, nelle materie disciplinate da convenzioni relative a materie particolari, l'applicazione di queste ultime, tuttavia tale applicazione non può pregiudicare i principi sottesi alla cooperazione giudiziaria in materia civile commerciale all'interno dell'Unione, quali i principi evocati nei 'considerando' sesto, undicesimo, dodicesimo e dal quindicesimo al diciassettesimo del regolamento n. 44/2001, di libera circolazione delle decisioni in materia civile e commerciale, di prevedibilità del foro competente e, pertanto, di certezza del diritto per i suoi destinatari, di buona amministrazione della giustizia, di riduzione massima del rischio di procedimenti paralleli, nonché di reciproca fiducia nella giustizia nell'ambito dell'Unione*».

[201] Sull'argomento, per tutti, cfr. C. E. TUO, L. CARPANETO, *Connections and Disconnections between Brussels Ia Regulation and International Conventions on Transport Matters*, in I. QUEIROLO (a cura di), *Private International Law within the EU. Current Issues and Regulatory Perspectives*, *op. cit.*, p. 47.

[202] Cfr. I. QUEIROLO, S. DOMINELLI, *Articles 67 and 71 Brussels Ia Regulation 'Lex Specialis Derogat Lex Generalis' Principle: Some Critical Remarks,* in *The European Legal Forum*, Issue 5/6, 2020, p. 85; I. QUEIROLO, C. E. TUO, P. CELLE, L. CARPANETO, F. PESCE, S. DOMINELLI, *Art. 67 Brussels I bis Regulation: An Overall Critical Analysis,* in C. E. TUO, L. CARPANETO, S. DOMINELLI (a cura di), *Brussels I bis Regulation and Special Rules: Opportunities to Enhance Judicial Cooperation*, Roma, 2021, p. 13; G. P. MORENO, *Art. 67 Brussels Ibis Regulation and Intellectual Property Litigation in the field of European Trade Mark and Community design: European and Spanish Practice,* in *ibidem*, p. 155;

In particolare, nella medesima ottica di assicurare la prevalenza di norme specificamente redatte in settori particolari, anche l'art. 67 ammette la derogabilità del Regolamento ad opera di norme speciali di diritto processuale civile internazionale contenute, in questo caso, in altri "*atti dell'Unione*"[203] – sempre riguardanti "materie particolari"[204] – nonché, quindi, nelle "*legislazioni nazionali armonizzate in esecuzione di tali atti*"[205].

Orbene, i dubbi menzionati emergono, dunque, allorché si consideri che talune convenzioni internazionali in materia di trasporto passeggeri sono state oggetto di

---

P.-C. ETTORI, J.-S. BERGÉ, *Connections, Disconnections and Fragmentation in International Civil Procedure: the Case of Intellectual Property Rights,* in *ibidem*, p. 175; C. ELMASRY, G. C. GIORGINI, *Reconciling the Brussels Ia Regulation and other European private international law instruments,* in *ibidem*, p. 215; R. E. CALABUIG, *EU Law on Package Travel and Different Issues of Coordination with the Brussels Ia Regulation,* in *ibidem*, p. 237; S. DOMINELLI, *Diverse Unities of Law: Coordination, Application of Heads of Jurisdiction, and Enforcement of Policies for the Protection of Weaker Parties,* in *ibidem*, p. 259; J. SANCHEZ, J.-S. BERGÉ, *Enforcing and Coordinating Brussels I bis and International Law: Future Perspectives,* in *ibidem*, p. 287; I. R. FABADO, *The Partial Universal Effectiveness for the Individual Employment Contracts of Brussels I Bis Regulations and its Effects in the EU Regulatory Context,* in *ibidem*, p. 319; R. L. ALCAMI, *Enhanched Employee Protection in the Brussels Ia Regulation and its Relations with other European Instruments,* in *ibidem*, p. 339; S. DOMINELLI, *Coordination between Lex Generalis and Lex Specialis: Principles, Recommendations and Guidelines (with Comments),* in *ibidem*, p. 395.

[203] Seppur il riferimento ai regolamenti e alle direttive, non pare esservi dubbi circa il fatto che anche gli strumenti di ratifica con cui l'UE diventa parte di convenzioni internazionali ricadano nella categoria degli altri "*atti dell'Unione*" di cui l'art. 67 in parola.

[204] Anche rispetto all'inclusione del trasporto di persone tra le "materie particolari" *ex* art. 67 del Regolamento non vi sono dubbi, laddove la posizione della Corte di cui alle sentenze in materia sopracitate, specificamente riguardanti l'art. 71, si estendono e trovano applicazione in via analogica anche in questo frangente. V. *supra*.

[205] Art. 67 Regolamento (UE) n. 1215/2012: «*Il presente regolamento non pregiudica l'applicazione delle disposizioni che, in materie particolari, disciplinano la competenza, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni e che sono contenute negli atti dell'Unione o nelle legislazioni nazionali armonizzate in esecuzione di tali atti*». S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il Regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 19; P. MANKOWSKI, *Article 67*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 1020; F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (UE) n. 1215/2012 (rifusione). Evoluzione e continuità del "sistema Bruxelles-I" nel quadro della cooperazione giudiziaria civile europea in materia civile*, *op. cit.*, p. 96; P. ROGERSON, *Special Jurisdiction*, in A. DICKINSON, E. LEIN (a cura di), *The Brussels I Regulation Recast*, *op. cit.*, p. 564; A. BRIGGS (a cura di P. REES), *Civil Jurisdiction and Judgments*, *op. cit.*, p. 98. Sulla corrispondente norma di cui al Regolamento Bruxelles I, v. P. MANKOWSKI, *Article 67*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels I Regulation*, *op. cit*., p. 741; A. BORRÁS, M. E. DE MAESTRI, *Articolo 67*, in T. SIMONS, R. HAUSMANN, I. QUEIROLO (a cura di), *Regolamento "Bruxelles I". Commento al Regolamento (CE) 44/2001 e alla Convenzione di Lugano*, *op. cit.*, p. 928.

ratifica e attuazione da parte dell'Unione europea, la quale, divenendone parte, se ne è vincolata giuridicamente[206].

È il caso, ad esempio, della già citata Convenzione di Montreal del 1999 sulla responsabilità del vettore aereo, che l'Unione ha concluso[207], prima, per unilateralmente estenderne, dopo, il campo di applicazione, con apposito Regolamento[208], anche ai trasporti che si svolgono all'interno di un solo Stato membro[209].

Proprio con riferimento alla normativa in parola, non si registra un orientamento giurisprudenziale univoco, laddove se, ad esempio, da un lato, recente giurisprudenza tedesca ha fatto leva sull'art 67 per fondare la prevalenza della Convenzione di Montreal sulle norme regolamentari[210], dall'altro, si registrano arresti di segno opposto della Suprema Corte di Cassazione italiana, che, ai medesimi fini, propende invece per l'applicabilità dell'art. 71[211].

---

[206] È pacifico che i trattati così ratificati e attuati entrano a far parte integrante del diritto dell'Unione europea, rendendo, *inter alia*, la Corte di giustizia competente a statuire in via pregiudiziale sulla relativa interpretazione. In questo senso, in tema di trasporto passeggeri, cfr. Sentenza della Corte (grande sezione) del 10 gennaio 2006, *The Queen, ex parte International Air Transport Association e European Low Fares Airline Association* contro *Department for Transport*, Causa C-344/04, punto 36; Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 9 luglio 2020, *SL* contro *Vueling Airlines SA*, Causa C-86/19, punto 20; Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 19 dicembre 2019, *GN, in persona del suo legale rappresentante HM* contro *ZU, nella sua qualità di liquidatore della Niki Luftfahrt GmbH*, Causa C-532/18, punto 30; Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 12 aprile 2018, *Finnair Oyj* contro *Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia*, Causa C-258/16, punto 20; Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 6 maggio 2010, *Axel Walz* contro *Clickair SA*, Causa C-63/09, punto 20; Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 10 luglio 2008, *Emirates Airlines - Direktion für Deutschland* contro *Diether Schenkel*, Causa C-173/07, punto 43.

[207] 2001/539/CE: Decisione del Consiglio, del 5 aprile 2001, relativa alla conclusione da parte della Comunità europea della convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo (convenzione di Montreal), in GU L 194, 18 luglio 2001, p. 38.

[208] Regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio del 9 ottobre 1997 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti, in GU L 285 del 17 ottobre 1997, p. 1, art. 1, come modificato da Regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 maggio 2002, in GU L 140 del 30 maggio 2002, p. 2.

[209] Non ne ha però esteso il campo di applicazione materiale. Cfr. artt. 17, 18 e 19 della Convenzione di Montreal del 1999.

[210] Il riferimento è alla sentenza LG Bremen (DE), 5.6.2015, 3 S 315/14, nella parte in cui specificamente afferma che la Convenzione di Montreal trova applicazione in luogo del regolamento Bruxelles I in virtù della sua norma di coordinamento di cui all'art. 67, e non all'art. 71 (punto 30 della motivazione in diritto). Cfr. S. DOMINELLI, P. SANNA, *Sulla determinazione dell'autorità giurisdizionale competente a conoscere di una domanda di compensazione pecuniaria per ritardo di un volo: certezze, dubbi e riflessioni sul coordinamento tra strumenti normativi a margine della causa Ryanair C-464/18 della Corte di giustizia dell'Unione europea*, *op. cit.*, p. 401.

[211] Cass., S.U., 5 novembre 2020, n. 24632, *R.V, G.F. e altri* contro *Easyjet Airline Company Ltd*, in *Giust. civ. Mass.*, 2021; Cass., S.U., 13 febbraio 2020, n. 3561, *D.F.A. e M.B.J.* contro *Ryanair DAC*, in

Indicazioni utili alla soluzione non si rinvengono, in ultimo, neppure nella giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, che nel caso *Guaitoli* sembra ricorrere contemporaneamente alle due norme di disconnessione; per quanto, indirettamente, il ragionamento seguito dai giudici europei sembrerebbe privilegiare la via del coordinamento in forza dell'art. 67[212].

La medesima questione si pone, altresì, in relazione alla Convenzione di Atene del 1974 sul trasporto marittimo di persone, come modificata dal Protocollo firmato a Londra nel 2002, cui l'Unione europea, dopo averne precedentemente assorbito la maggior parte delle norme mediante Regolamento *ad hoc*[213], ha parzialmente aderito[214],

---

Dir. comm. int., 2020, p. 872, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO, *Un'altra decisione delle Sezioni Unite in tema di giurisdizione e trasporto aereo*, in *ibidem*, p. 877.

[212] Sentenza della Corte (Prima Sezione) del 7 novembre 2019, *Adriano Guaitoli e a.* contro *easyJet Airline Co. Ltd.*, Causa C-213/18, punto 36: «*Inoltre, l'articolo 67 e l'articolo 71, paragrafo 1, del regolamento n. 1215/2012 consentono l'applicazione di norme sulla competenza giurisdizionale riguardanti materie particolari che sono contenute rispettivamente in atti dell'Unione o in convenzioni di cui gli Stati membri siano parti contraenti. Poiché il trasporto aereo costituisce una siffatta materia particolare, le norme sulla competenza previste dalla convenzione di Montreal devono potersi applicare all'interno del contesto normativo introdotto da quest'ultima*». Si vedano anche le conclusioni: «*L'articolo 7, punto 1, l'articolo 67 e l'articolo 71, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1215/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2012, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, nonché l'articolo 33 della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999 e approvata a nome della Comunità europea con decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001, devono essere interpretati nel senso che il giudice di uno Stato membro investito di un'azione diretta ad ottenere sia il rispetto dei diritti forfettari e standardizzati previsti dal regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91, sia il risarcimento di un danno supplementare rientrante nell'ambito di applicazione di tale convenzione deve valutare la propria competenza, per il primo capo della domanda, alla luce dell'articolo 7, punto 1, del regolamento n. 1215/2012 e, per il secondo capo della domanda, alla luce dell'articolo 33 di detta convenzione*». In dottrina, cfr. S. DOMINELLI, *Disruption of flights and competent court(s): Severability of claims under the Air passenger rights regulation and the 1999 Montreal convention in Italy after Guaitoli C-213/18*, in *The European Legal Forum*, Issue 5/6, 2020, p. 112.

[213] 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 (Testo rilevante ai fini del SEE), in *OJ* L 131, 28.5.2009, p. 24. In dottrina, per tutti, F. BERLINGIERI, *The Athens Convention on the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea and the European Parliament Regulation (EC) No. 392/2009*, in *Dir. mar.*, 2011/IV, p. 1125; M. M. COMENALE PINTO, *Le tendenze unificatrici nella disciplina del trasporto di persone*, in AA. VV., *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, 2010, Vol. I, p. 385.

[214] 2012/22/UE: Decisione del Consiglio, del 12 dicembre 2011, relativa all'adesione dell'Unione europea al protocollo del 2002 alla convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, ad eccezione degli articoli 10 e 11 dello stesso, in *OJ* L 8, 12.1.2012, p. 1.

in particolare – nel rispetto delle competenze attribuitele – proprio con riguardo alle norme sulla cooperazione giudiziaria in materia civile.

In questo caso, tuttavia, il tema della connessione o disconnessione tra strumenti normativi è stato originariamente risolto in sede di ratifica.

L'Unione ha chiarito, infatti, che, mentre le norme sulla competenza di cui alla Convenzione di Atene non devono risultare pregiudicate dai criteri di giurisdizione stabiliti nel Regolamento Bruxelles I-*bis* – si ritiene confermando, in quest'ambito, l'applicabilità dell'art. 67 per disciplinarne il coordinamento –, le norme sul riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni della stessa non devono, invece, avere la precedenza su quelle regolamentari[215].

È chiaro che quest'ultima riserva espressa, che comporta l'applicazione tra i – soli – Paesi membri del regime di circolazione delle sentenze *ex* Regolamento n. 1215/2012, trova la sua *ratio* nell'idoneità del regime medesimo a soddisfare il risultato circolatorio delle decisioni cui l'Unione aspira, senz'altro più completo ed efficace rispetto a quello risultante dalle scarne e limitate norme in materia di cui alla Convenzione di Atene[216].

[215] 2012/23/UE: Decisione del Consiglio, del 12 dicembre 2011, relativa all'adesione dell'Unione europea al protocollo del 2002 alla convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, per quanto concerne gli articoli 10 e 11 dello stesso, *OJ* L 8, 12.1.2012, p. 13.

[216] Cfr. art. 17-*bis* della Convenzione di Atene 1974-2002 ("Riconoscimento ed esecuzione") «*1. Le sentenze pronunciate da un tribunale competente ai sensi dell'articolo 17 che siano diventate esecutive nello Stato di origine della causa e che non possano più essere oggetto di ricorso ordinario sono riconosciute in ogni altro Stato contraente salvo qualora: a) siano state ottenute con la frode; o b) il convenuto non sia stato avvertito entro un termine ragionevole e posto in grado di presentare la propria difesa. 2. Le sentenze riconosciute ai sensi del paragrafo 1 sono esecutive in ogni Stato contraente non appena siano state espletate tutte le formalità ivi richieste. Tali formalità non devono tuttavia consentire il riesame del merito della questione. 3. Gli Stati contraenti possono applicare altre norme in materia di riconoscimento ed esecuzione delle sentenze, a condizione che abbiano l'effetto di far riconoscere ed eseguire le sentenze almeno nella stessa misura prevista dai paragrafi 1 e 2*».

8. Il regime di circolazione delle sentenze nel Regolamento Bruxelles I-*bis*: dal sistema a "doppio binario" della Convenzione di Bruxelles del 1968 all'abolizione dell'*exequatur*.

In linea di principio, le sopramenzionate clausole di coordinamento trovano applicazione anche rispetto alla porzione del Regolamento Bruxelles I-*bis* dedicata al riconoscimento e all'esecuzione delle sentenze civili nello spazio giudiziario europeo[217].

Ci si riferisce, in particolare, al Capo III dello strumento in parola, che, come noto, disciplina il regime di circolazione delle decisioni, da ritenersi fine ultimo cui mira il complesso sistema di norme in materia di competenza giurisdizionale di cui al "sistema" Bruxelles I, fin qui – in parte – analizzate, e che rappresenta, altresì, l'ambito regolamentare che, a partire dalla Convenzione del 1968, ha subito nel tempo le modifiche più rilevanti ed incisive[218].

---

[217] Come già si è fatto riferimento in premessa, sin dalla Convenzione del 1968 il sistema Bruxelles I si è caratterizzato per il carattere cd. "doppio", laddove contiene due gruppi distinti di norme. Alla disciplina della competenza giurisdizionale civile e commerciale degli Stati contraenti secondo criteri uniformi, con la previsione di meccanismi finalizzati ad evitare la pendenza di più procedimenti relativi alla stessa controversia davanti a giudici di diversi Stati comunitari, si affianca, infatti, una serie di norme che regolano, invece, il riconoscimento e l'esecuzione dei provvedimenti giurisdizionali degli Stati contraenti.

[218] In generale, sul tema della circolazione delle sentenze, cfr., *ex multis*, F. MOSCONI, C. CAMPIGLIO, *Diritto internazionale privato e processuale, Volume I, Parte generale e obbligazioni*, *op. cit.*, p. 289; S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 311; F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (UE) n. 1215/2012 (rifusione). Evoluzione e continuità del "sistema Bruxelles-I" nel quadro della cooperazione giudiziaria civile europea in materia civile*, *op. cit.*, p. 309; S. DOMINELLI, *Party Autonomy and Insurance Contracts in Private International Law. A European Gordian Knot*, *op. cit.*, p. 377; G. CARELLA, *Fondamenti di diritto internazionale privato. Tra sovranità, cooperazione e diritti umani*, *op. cit.*, p. 181; A. MALATESTA, N. NISI, *Le novità in materia di riconoscimento ed esecuzione delle decisioni*, in A. MALATESTA (a cura di), *La riforma del Regolamento Bruxelles I. Il Regolamento (UE) n. 1215/2012 sulla giurisdizione e l'efficacia delle decisioni in materia civile e commerciale*, Milano, 2016, p. 134; G. BIAGIONI, *Il principio dell'armonia delle decisioni civili e commerciali nello spazio giudiziario europeo*, Torino, 2015; E. GUALCO, G. RISSO, *Il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni giudiziarie nel Regolamento Bruxelles I bis*, in *Dir. comm. int.*, 2014, p. 637; D. SCHRAMM, *Enforcement and the Abolition of Exequatur under the 2012 Brussels I Regulation*, in *Yearbook of Private International Law*, Vol. XV, 2013/2014, p. 143; B. NASCIMBENE, *Operatività e limiti al mutuo riconoscimento nella circolazione delle sentenze e degli atti*, in S. M. CARBONE (a cura di), *L'Unione europea a vent'anni da Maastricht: verso nuove regole. XVII Convegno Genova 31 maggio – 1 giugno 2012*, Napoli, 2013, p. 285; C. E. TUO, *Armonia delle decisioni e ordine pubblico*, in *Studi int. eur.*, n. 3/2013, p. 507; ID., *La rivalutazione della sentenza straniera nel regolamento Bruxelles I: tra divieti e reciproca fiducia*, Milano, 2012; M. FARINA, *Titoli esecutivi europei ed esecuzione forzata in Italia*, Roma, 2012; M. A. RODRÍGUEZ VAZQUEZ, *Una nueva fórmula para la supresión del exequátur en*

Sull'argomento, ci si limiterà, tuttavia, ad alcuni riferimenti di carattere generale, ove si segnala sin da subito che la disciplina in questione non prevede disposizioni specificamente incidenti sulla tutela del passeggero, eccezion fatta, come si vedrà, per talune considerazioni in merito all'individuazione dei motivi ostativi alla circolazione delle sentenze straniere, che, alla luce della più volte citata assimilabilità al consumatore, possono estendersi alla figura ibrida del passeggero-fruitore di pacchetti turistici *all-inclusive*.

Orbene, come si è fatto cenno in premessa[219], la Convenzione di Bruxelles del 1968 rappresenta il punto di partenza del processo comunitario volto alla progressiva facilitazione dell'attribuzione di effetti alle decisioni straniere, iniziato nella seconda metà del secolo scorso per soddisfare quelle esigenze di cooperazione internazionale che, per finalità prevalentemente economiche, hanno indotto gli Stati comunitari ad aprirsi maggiormente a valori giuridici stranieri, con conseguente restrizione della propria sovranità.

Sotto questo profilo, la Convenzione in parola ha segnato un punto di svolta, laddove è stato adottato un sistema a "doppio binario"[220] basato sulla distinzione tra gli effetti sostanziali delle sentenze, soggetti a riconoscimento automatico, e gli effetti esecutivi delle stesse, per la cui circolazione in Stati membri diversi da quello di emissione è richiesto, invece, l'espletamento di una procedura intermedia, a carattere preventivo e necessario, cd. di *exequatur*[221].

---

la reforma Bruselas I, in *Cuadernos de Derecho Transnacional*, vol. 6/2014, n. 1, p. 330; R. MICHAELS, *Recognition and Enforcement of Foreign Judgments*, in R. WOLFRUM (a cura di), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Oxford, 2012, VIII, p. 672; A. DICKINSON, *Free Movement of Judgments in the EU: Knock Down the Walls but Mind the Ceiling*, in E. LEIN (a cura di), *The Brussels I Review Proposal Uncovered*, Londra, 2012, p. 135; O. FERACI, *L'ordine pubblico nel diritto dell'Unione europea*, Milano, 2012; G. BIAGIONI, *L'abolizione dei motivi ostativi al riconoscimento e all'esecuzione nella proposta di revisione del regolamento Bruxelles I*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, n. 4/2011, p. 971; G. P. ROMANO, *Riconoscimento ed esecuzione delle decisioni nel Regolamento Bruxelles I*, in A. BONOMI (a cura di), *Diritto internazionale privato e processuale e cooperazione giudiziaria in materia civile*, Torino, 2009, p. 149; O. LOPES PEGNA, *I procedimenti relativi all'efficacia delle decisioni straniere in materia civile*, Padova, 2009; E. D'ALESSANDRO, *Il riconoscimento delle sentenze straniere*, Torino, 2007.

[219] Cfr. *supra*, paragrafo 2.

[220] Così, G. CARELLA, *Fondamenti di diritto internazionale privato. Tra sovranità, cooperazione e diritti umani*, *op. cit.*, p. 190.

[221] Un'innovazione importante introdotta dalla Convenzione di Bruxelles del 1968 era rappresentata dalla regolamentazione diretta della procedura di *exequatur*. Renderla identica per tutti gli Stati, a differenza di quanto previsto dai trattati internazionali all'epoca esistenti, ha comportato, infatti, una rilevante semplificazione.

Il menzionato riconoscimento seppur automatico risulta, tuttavia, "condizionato", laddove si ammette la possibilità per i controinteressati al riconoscimento medesimo di opporsi all'attuazione della sentenza, avviando una procedura, formalmente identica a quella di *exequatur*, finalizzata alla verifica circa la sussistenza dei medesimi requisiti, da presupporre, invece, in mancanza di opposizioni.

Siffatto modello ha trovato ampia diffusione sia negli ordinamenti interni che nelle convezioni internazionali[222], per poi essere altresì confermato – seppur con rilevanti modifiche[223] – nel Regolamento n. 44/2001.

Tuttavia, con la conclusione dei Trattati di Amsterdam [224] e di Lisbona [225] l'adeguatezza del sistema così articolato si è incrinata, poiché l'obiettivo che aveva ispirato la Convenzione del 1968 ed il successivo Regolamento di realizzare un mercato economico unico tra gli Stati dell'Unione, si evolve nell'esigenza di instaurare uno spazio di libertà, sicurezza e giustizia, ove gli individui possano godere degli stessi diritti e della stessa protezione, indipendentemente dal sistema giuridico particolare in cui si trovino.

---

[222] Anche l'ordinamento italiano, sotto questo profilo si è fortemente ispirata alla Convenzione del 1968. L'art. 64 della legge n. 218 del 1995 prevede anch'esso, infatti, un modello bipartito basato sulla distinzione tra riconoscimento automatico condizionato degli effetti sostanziali, con *exequatur* eventuale e successivo solo in caso di opposizione, e riconoscimento degli effetti esecutivi, subordinato all'*exequatur* preventivo e necessario. Sulla norma nazionale citata, cfr., per tutti, F. MOSCONI, C. CAMPIGLIO, *Diritto internazionale privato e processuale, Volume I, Parte generale e obbligazioni*, *op. cit.*, p. 345. Inoltre, un simile meccanismo è stato adottato in altri strumenti comunitari. A titolo esemplificativo, in base a modelli ispirati alla Convenzione di Bruxelles vengono attribuiti effetti alle decisioni di divorzio, annullamento del matrimonio e in materia di rapporti tra genitori e figli (v. Regolamento Bruxelles II-*bis*, *op. cit.*); alle decisioni in materia di rapporti patrimoniali tra coniugi e sugli effetti patrimoniali delle unioni registrare (v. Regolamenti n. 1103/2016 e n. 1104/2016, *op. cit.*, artt. 36 e ss.); in materia di obbligazioni alimentari provenienti da Stati membri che non siano parti del Protocollo dell'Aja del 2007 (v. Regolamento n. 4/2009, *op. cit.*, artt. 23 ss.); o alle decisioni in materia di successioni *mortis causa* (v. Regolamento n. 650/2012, *op. cit.*, artt. 39 ss.).

[223] Per quanto di interesse, ci si riferisce proprio alla notevole semplificazione apportata alla procedura di *exequatur*. Per una completa disamina delle innovazioni apportate dal Regolamento n. 44/2001 nella semplificazione del procedimento di *exequatur*, si veda, *ex multis*, E. MERLIN, *Riconoscimento ed esecutività della decisione straniera nel Regolamento «Bruxelles I»*, in *Riv, dir. proc.*, 2011, p. 433; P. DE CESARI, *L'esecuzione delle decisioni civili straniere nello spazio giudiziario europeo*, in *Dir. comm. int.*, 2002, p. 287; O. LOPES PEGNA, *Il nuovo procedimento per l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale negli Stati membri della Comunità europea*, in *Riv. dir. int.*, 2001, p. 629.

[224] Trattato di Amsterdam che modifica il trattato sull'Unione europea, i trattati che istituiscono le Comunità europee e alcuni atti connessi, *OJ* C 340, 10.11.1997, p. 1-144. Ai presenti fini, si ricorda, in particolare, che il trattato in questione coincide con il conferimento alla Comunità europea della competenza diretta a legiferare in materia cooperazione giudiziaria civile. V. *supra*.

[225] Trattato di Lisbona che modifica il trattato sull'Unione europea e il trattato che istituisce la Comunità europea, firmato a Lisbona il 13 dicembre 2007, *OJ* C 306, 17.12.2007, p. 1-271.

Si passa, dunque, da una prospettiva di cooperazione giudiziaria internazionale – incentrata sulla semplificazione delle condizioni di efficacia delle decisioni, nel limite del rispetto della sovranità dei singoli Stati membri – a quella di vera e propria integrazione interstatale – ispirata, invece, all'affievolimento del limite della sovranità e alla realizzazione del principio del mutuo riconoscimento delle sentenze –[226], così rendendo non più soddisfacente il modello sino ad allora adottato dal "sistema" Bruxelles I[227].

[226] Cfr. art. 81 TFUE: «*1. L'Unione sviluppa una cooperazione giudiziaria nelle materie civili con implicazioni transnazionali, fondata sul principio di riconoscimento reciproco delle decisioni giudiziarie ed extragiudiziali. Tale cooperazione può includere l'adozione di misure intese a ravvicinare le disposizioni legislative e regolamentari degli Stati membri. 2. Ai fini del paragrafo 1, il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria, adottano, in particolare se necessario al buon funzionamento del mercato interno, misure volte a garantire: a) il riconoscimento reciproco tra gli Stati membri delle decisioni giudiziarie ed extragiudiziali e la loro esecuzione […]*». Per un commento dottrinale alla disposizione, M. WILDERSPIN, *Article 81*, in M. KELLERBAUER, M. KLAMERT, J. TOMKIN (a cura di), in *The EU Treaties and the Charter of Fundamental Rights. A Commentary*, *op. cit.*, p. 253; R. GEIGER, D.-E. KHAN, M. KOTZUR (a cura di), *European Union Treaties. A Commentary*, *op. cit.*, p. 437; R. CLERICI, *Commento all'articolo 81. Cooperazione giudiziaria in materia civile*, in F. POCAR, M. C. BARUFFI (a cura di), *Commentario breve ai Trattati dell'Unione Europea*, 2° ed., *op. cit.*, p. 500; R. BARATTA, *Commento all'articolo 81 TFUE*, in A. TIZZANO (a cura di), *Trattati dell'Unione europea*, *op. cit.*, p. 859. Sulla "comunitarizzazione" del diritto internazionale privato si veda, per tutti, S. BARIATTI, *Lo sviluppo delle competenze comunitarie in materia di diritto internazionale privato e processuale*, in ID., *Casi e materiali di diritto internazionale privato comunitario*, *op. cit.*, p. 3.

[227] Infatti, negli anni immediatamente successivi all'entrata in vigore del Regolamento Bruxelles I, l'Unione aveva iniziato a sperimentare forme di cooperazione giudiziaria civile più ambiziose. Basti pensare che il primo strumento comunitario con cui è stato raggiunto l'obiettivo dell'abolizione dell'*exequatur* è rappresentato dal Regolamento Bruxelles II-*bis*, in materia di competenza, riconoscimento ed esecuzione delle decisioni in materia matrimoniale, di responsabilità genitoriale (v. *supra*), il quale a soli due anni dall'adozione del Regolamento n. 44/2001 ha eliminato tale procedimento per le decisioni assunte negli Stati membri aventi ad oggetto il diritto di visita ed il ritorno del minore. Ulteriore passo verso l'abolizione delle procedure di esecuzione è stato, altresì, compiuto mediante i Regolamenti n. 805/2004, istitutivo del titolo esecutivo europeo per i crediti non contestati; n. 1896/2006, istitutivo del procedimento europeo di ingiunzione di pagamento; n. 861/2007, istitutivo di un procedimento europeo per le controversie di modesta entità; n. 4/2009 relativo alla competenza, alla legge applicabile, al riconoscimento e all'esecuzione delle decisioni e alla cooperazione in materia di obbligazioni alimentari. I sopramenzionati strumenti hanno senz'altro ispirato ed orientato la riforma del Regolamento n. 44/2001. Sulla necessità di revisione del Regolamento Bruxelles I per coordinarlo con i citati regolamenti europei, cfr. A. LEANDRO, *Prime osservazioni sul regolamento (UE) n. 1215/2012 («Bruxelles I-bis»)*, in *Il giusto processo civile*, *op. cit.*, p. 584; X. E. KRAMER, *Abolition of Exequatur under Brussel I Regulation: Effecting and Protecting Right in the European Judicial Area*, in *Ned. Int. priv.*, 2011, p. 633.

Ed è proprio il principio del mutuo riconoscimento ad ispirare, pertanto, il regime circolatorio introdotto dal Regolamento Bruxelles I-*bis*[228] che vede nella creazione di una procedura successiva ed eventuale una delle sue principali innovazioni[229].

Come per la Convenzione del 1968 ed il Regolamento n. 44/2001, anche in questo caso si tratta, tuttavia, di un riconoscimento automatico condizionato, ove si conserva la possibilità, su istanza delle parti aventi interesse, di sottoporre le decisioni ad un accertamento differito circa l'eventuale sussistenza di cause ostative alla circolazione, il

[228] In questo senso, è chiaro il considerando 26 del Regolamento Bruxelles I-*bis*, ai sensi del quale: «*La fiducia reciproca nell'amministrazione della giustizia all'interno dell'Unione giustifica il principio secondo cui le decisioni emesse in uno Stato membro dovrebbero essere riconosciute in tutti gli Stati membri senza la necessità di una procedura speciale. Inoltre, la volontà di ridurre la durata e i costi dei procedimenti giudiziari transfrontalieri giustifica l'abolizione della dichiarazione di esecutività che precede l'esecuzione nello Stato membro interessato. Di conseguenza, la decisione emessa dall'autorità giurisdizionale di uno Stato membro dovrebbe essere trattata come se fosse stata pronunciata nello Stato membro interessato*».

[229] In dottrina, sull'abolizione dell'*exequatur*, *ex multis*, cfr. E. GUALCO, G. RISSO, *Il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni giudiziarie nel Regolamento Bruxelles I bis*, *op. cit.*, p. 652; D. SCHRAMM, *Enforcement and the Abolition of Exequatur under the 2012 Brussels I Regulation*, in *Yearbook of Private International Law*, *op. cit.*, p. 143; P. BIAVATI, *Judicial cooperation in Europe: is exequatur still necessary?*, in *Int. Jour. Proc. Law*, n. 2/2011, p. 403; M. DE CRISTOFARO, *The abolition of exequatur proceedings: speeding up the free movement of judgments while preserving the rights of defense*, in *Int. Jour. Proc. Law*, n. 2/2011, p. 432; X. E. KRAMER, *Abolition of Exequatur under Brussel I Regulation: Effecting and Protecting Right in the European Judicial Area*, in *Ned. Int. priv.*, *op. cit.*, p. 633; A. DICKINSON, *Brussels I Review - The Abolition of Exequatur?*, in *conflictoflaws.net*, 8 giugno 2009 (reperibile *on-line* al seguente *link*: https://conflictoflaws.net/2009/brussels-i-review-the-abolition-of-exequatur/). Nella sua relazione sull'applicazione del Regolamento n. 44/2001, la Commissione europea aveva indicato almeno un triplice ordine di ragioni per ritenere la procedura di *exequatur* svantaggiosa: *(i)* questa rappresentava un onere particolarmente considerevole per chi ne chiedesse l'attivazione, sia in termini economici che temporali; *(ii)* il mantenimento della disciplina avrebbe causato una forma di rallentamento dello sviluppo del mercato unico, oltre che un ostacolo all'integrazione tra Stati nell'ambito dello spazio di libertà, sicurezza e giustizia; *(iii)* si segnalava, in ultimo, il mutato contesto giuridico comunitario in cui il sistema Bruxelles I si trovava a dover operare, in particolare alla luce del cambio di prospettiva che risultava dalla nuova formulazione dell'art. 81 TFUE (v. *supra*), rispetto alla formulazione del vecchio art. 65 TCE. Art. 81 che, come nota, fonda la cooperazione giudiziaria nelle materie civili sul principio del riconoscimento reciproco delle decisioni giudiziarie e extragiudiziali sulla base di un evoluto livello di mutua fiducia tra Paesi membri. Cfr. *Relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio e al Comitato economico e sociale europeo sull'applicazione del regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale*, COM (2009) 174 def., del 21 aprile 2009. Si noti che ai sensi della disposizione transitoria di cui all'art. 66 del Regolamento n. 1215/2012, l'abolizione della procedura di *exequatur* riguarda solo le sentenze rese all'esito di procedimenti promossi successivamente al 10 gennaio 2015, ove per le decisioni pur pronunciate dopo tale data ma costituenti l'epilogo di contenzioni giudiziari promossi anteriormente, continuerà dunque a trovare applicazione il previgente sistema di cui al Regolamento Bruxelles I.

cui elenco, peraltro, è stato – quasi[230] – integralmente confermato rispetto agli antecedenti normativi.

Si introduce così un modello a "binario unico"[231] che elimina le differenze tra effetti sostanziali ed esecutivi delle decisioni, garantendone ad entrambi l'automatico riconoscimento[232] e lasciando ai singoli Stati membri l'onere di prevedere una procedura interna *ad hoc* finalizzata a disciplinare *(i)* le azioni di accertamento positivo dell'esistenza dei requisiti per il riconoscimento[233], *(ii)* le azioni di accertamento negativo – i.e. la contestazione – dei medesimi requisiti[234], nonché *(iii)* l'eventuale opposizione all'esecuzione[235].

---

[230] Il riferimento è, ad esempio, alle modifiche apportate alla lettera *e)* dell'art. 45(1) del Regolamento Bruxelles I-*bis*, che ha – si ritiene opportunamente – esteso anche alla figura del lavoratore il motivo di diniego alla circolazione delle sentenze per violazione delle norme a protezione della "parte debole". Sul punto, v. *infra*.

[231] Usa questa espressione sempre G. CARELLA, *Fondamenti di diritto internazionale privato. Tra sovranità, cooperazione e diritti umani*, *op. cit.*, p. 186.

[232] Il riferimento è, rispettivamente, agli articoli 36 e 39 del Regolamento Bruxelles I-*bis*. Art. 36(1) Regolamento (UE) n. 1215/2012: «*La decisione emessa in uno Stato membro è riconosciuta in un altro Stato membro senza che sia necessario il ricorso ad alcuna procedura particolare*». P. WAUTELET, *Article 36*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 813. Art. 39(1) Regolamento (UE) n. 1215/2012: «*La decisione emessa in uno Stato membro che è esecutiva in tale Stato membro è altresì esecutiva negli altri Stati membri senza che sia richiesta una dichiarazione di esecutività*». G. CUNIBERTI, I. RUEDA, *Article 39*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 836. Per una panoramica più approfondita sulle cause ostative alla circolazione delle sentenze, si veda, per tutti, S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 350; F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (UE) n. 1215/2012 (rifusione). Evoluzione e continuità del "sistema Bruxelles-I" nel quadro della cooperazione giudiziaria civile europea in materia civile*, *op. cit.*, p. 315.

[233] Art. 36(2) Regolamento (UE) n. 1215/2012: «*Ogni parte interessata può, conformemente alla procedura di cui alla sezione 3, sottosezione 2, chiedere una decisione attestante l'assenza di motivi di diniego del riconoscimento di cui all'articolo 45*».

[234] Art. 45(4) Regolamento Bruxelles (UE) n. 1215/2012: «*La domanda di diniego del riconoscimento è presentata in conformità delle procedure di cui alla sottosezione 2 e, se del caso, della sezione 4*». Per richiami dottrinali sulla norma, v. *infra*.

[235] Art. 46 Regolamento Bruxelles (UE) n. 1215/2012: «*Su istanza della parte contro cui è chiesta l'esecuzione, l'esecuzione di una decisione è negata qualora sia dichiarata la sussistenza di uno dei motivi di cui all'articolo 45*». Per un commento alla norma, cfr. G. CUNIBERTI, I. RUEDA, *Article 46*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 953. Va detto che, nella sostanza, l'eliminazione del procedimento intermedio tra cognizione ed esecuzione sembra, tuttavia, prevalentemente nominale, in quanto, nei fatti, tale procedura permane, anche se con un'inversione: non sarà il creditore ad avere l'onere di attivarla per dimostrare l'esecutività, quanto, invece, il debitore a doversi eventualmente fare parte attiva nell'esperire la procedura finalizzata a "bloccare" l'esecuzione, altrimenti automatica.

Il Regolamento Bruxelles I-*bis* apporta, dunque, rilevanti – seppure inferiori alle aspettative in sede di riforma[236] – cambiamenti nel sistema dell'efficacia delle decisioni e degli atti stranieri. Ciononostante, restano inalterati due profili centrali della disciplina, ossia i presupposti applicativi nonché – come già accennato – le cause ostative al riconoscimento e all'esecuzione delle decisioni.

Rispetto al primo aspetto, ci si limita a sottolineare che l'applicazione della disciplina regolamentare soggiace a tre requisiti; affinché operi è necessario, infatti, *(i)* che il provvedimento destinato a circolare sia una decisione, *(ii)* che tale decisione abbia ad oggetto un diritto o rapporto nella materia civile e commerciale[237], e, infine, *(iii)* che sia stata una autorità giurisdizionale di uno Stato membro a pronunciarla[238].

A tal proposito, merita ricordare che il Regolamento si è dotato di nozioni autonome sia con riferimento alle "decisioni"[239] che alle "autorità giurisdizionali"[240].

---

[236] Cfr. C. SILVESTRI, *Recasting Brussels I: il nuovo regolamento n. 1215 del 2012*, in *Rivista trimestrale di diritto processuale*, *op. cit.*, p. 677, in cui vengono posti in evidenza i diversi settori di intervento in cui il Regolamento ha deluso le aspettative generate dalla Proposta della Commissione.

[237] Come si è già avuto modo di analizzato, è l'art. 1 del Regolamento in parola a delimitare i confini dell'ambito materiale dello strumento. Dopo la previsione per cui le norme regolamentari si applicano "*in materia civile e commerciale indipendentemente dalla natura dell'autorità giurisdizionale*", la norma esclude, infatti, l'estensione delle disposizioni regolamentari a specifici ambiti espressamente elencati. Da un lato, sono estromesse le controversie fiscali, doganali e amministrative, essendo ambiti estranei – in taluni ordinamenti nazionali non così nitidamente – alla nozione di materia civile e commerciale e caratterizzati, invece, dalla prevalente natura pubblicistica. Rispetto al Regolamento Bruxelles I, il *recast* del 2012 ha aggiunto un'ulteriore esclusione, laddove sono state altresì estromesse dall'ambito di applicazione del Regolamento in parola le controversie inerenti ai cd. *acta iure imperii*. Dall'altro lato, l'art. 1 esclude una serie di categorie di controversie, anch'esse espressamente elencate, che pur astrattamente rientrando nella nozione di materia civile e commerciale vengono espunte dal campo di applicazione *ratione materiae*, laddove ambiti per i quali sono stati creati e adottati regolamenti *ad hoc*, e dunque già dotati di specifica disciplina a livello unionale. Sul punto si rimanda al paragrafo 2, *supra*.

[238] Rispetto all'interpretazione del presupposto relativo alla provenienza della decisione da un'autorità di uno Stato membro, va detto che per beneficiare del regime agevolato di circolazione di cui al Regolamento, la sentenza deve essere stata adottata da un'autorità afferente ad uno Stato Membro; diversamente, una decisione proveniente da uno Stato terzo dovrà soddisfare le condizioni di riconoscimento ed esecuzione poste dalle leggi di diritto internazionale privato dei singoli Stati.

[239] In breve, la nozione di decisione è omogenea ed autonoma nel sistema Bruxelles I e, indipendentemente dalla denominazione di diritto interno, comprende i provvedimenti adottati da una autorità giurisdizionale, cioè indipendente ed imparziale, che giudica secondo diritto nel rispetto dei principi del contraddittorio e del diritto di difesa. I provvedimenti possono essere anche non definitivi, possono derivare da procedimenti contenzioni o non contenziosi (di volontaria giurisdizione), ovvero da procedimenti cautelari. Cfr. art. 2, lett. *a)*, del Regolamento Bruxelles I-*bis*. Sul punto, per tutti, Sul punto, per tutti, S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 24.

[240] Come già analizzato in premessa (v. paragrafo 2, *supra*), la nozione autonoma di "*autorità giurisdizionale*" ai sensi del Regolamento n. 1215/2012 è alquanto ampia non limitandosi a comprendere

Per quanto riguarda, invece, i motivi di diniego del riconoscimento e dell'esecuzione delle decisioni, questi sono elencati al primo comma dell'art. 45 del Regolamento Bruxelles I-*bis*[241], che riprende in termini pressoché identici quelli già enucleati nel suo antecedente normativo[242].

In particolare, dal combinato disposto della suddetta norma e del successivo art. 46[243] emerge che gli effetti delle sentenze straniere possono essere disconosciuti allorché: *(i)* il loro riconoscimento sia «*manifestamente contrario all'ordine pubblico nello Stato membro richiesto*»[244] oppure se la decisione di cui si tratta *(ii)* «*è stata resa in contumacia, qualora la domanda giudiziale o un atto equivalente non sono stati notificati o comunicati al convenuto in tempo utile e in modo tale da poter presentare le proprie difese, eccetto qualora, pur avendone avuto la possibilità, questi non abbia impugnato la decisione*»[245]; *(iii)* «*è incompatibile con una decisione emessa tra le medesime parti nello Stato membro richiesto*»[246]; *(iv)* «*è incompatibile con una decisione emessa precedentemente tra le stesse parti in un altro Stato membro o in un Paese terzo, in una controversia avente il medesimo oggetto e il medesimo titolo, sempre che tale decisione soddisfi le condizioni necessarie per essere riconosciuta nello Stato membro richiesto*»[247]; *(v)* «*è in contrasto con le disposizioni del capo II, sezioni 3, 4 e 5 nella misura in cui il contraente dell'assicurazione, l'assicurato, il beneficiario di*

---

i "giudici ordinari" dei singoli paesi. Indipendentemente dalla natura o qualifica dell'autorità che la emette, la sentenza deve provenire da un organo: *(i)* di natura stabile e permanente; *(ii)* istituito da norme giuridiche statali che ne prevedono la relativa disciplina; *(iii)* destinato ad applicare la legge; *(iv)* indipendente ed autonomo, e, dunque, non gerarchicamente o funzionalmente subordinato a qualsivoglia organo statale; *(v)* garante del diritto di difesa e del principio del contraddittorio; *(vi)* il cui esercizio della funzione giurisdizionale sia obbligatorio. Sul punto, per tutti, S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 24.

[241] S. FRANCQ, *Article 45*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, *op. cit.*, p. 867.

[242] Il riferimento è agli artt. 34 e 35 del Regolamento n. 44/2001. Cfr., rispettivamente, S. FRANCQ, *Article 34*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels I Regulation*, *op. cit*., p. 647; M. TEXEIRA DE SOUSA, P. F. SOLETI, *Articolo 34*, in T. SIMONS, R. HAUSMANN, I. QUEIROLO (a cura di), *Regolamento «Bruxelles I». Commento al Regolamento (CE) 44/2001 e alla Convenzione di Lugano*, *op. cit.*, p. 718; e P. MANKOWSKI, *Article 35*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels I Regulation*, *op. cit*., p. 698; N. JOUBERT, P. F. SOLETI, *Articolo 35*, in T. SIMONS, R. HAUSMANN, I. QUEIROLO (a cura di), *Regolamento «Bruxelles I». Commento al Regolamento (CE) 44/2001 e alla Convenzione di Lugano*, *op. cit.*, p. 750.

[243] Relativo al diniego dell'esecuzione. V. *supra*.

[244] Art. 45(1), lett. *a)*, Regolamento (UE) n. 1215/2012.

[245] Art. 45(1), lett. *b)*, *ibidem*.

[246] Art. 45(1), lett. *c)*, *ibidem*.

[247] Art. 45(1), lett. *d)*, *ibidem*.

un contratto di assicurazione, la parte lesa, il consumatore o il lavoratore sia il convenuto»; o «*le disposizioni del capo II, sezione 6*»[248].

8.1. Le cause ostative alla circolazione delle decisioni giudiziali straniere: il diniego del riconoscimento e dell'esecuzione delle sentenze per violazione delle norme a protezione della "parte debole".

L'ultimo dei motivi ostativi al riconoscimento e all'esecuzione sopramenzionati, relativo all'eventuale accertamento della violazione delle disposizioni *ex* Regolamento a tutela del contraente debole, è l'unico ad incidere direttamente e peculiarmente sulla protezione del passeggero in quanto tale.

Come si è più volte ribadito, infatti, pur non riconoscendo al passeggero generalmente intesto un trattamento privilegiato, il Regolamento Bruxelles I-*bis*, considera i contratti di trasporto c.d. "tutto compreso" – ossia, si ribadisce, quelli che prevedono la prestazione combinata di servizi di trasporto e alloggio – alla stregua dei contratti conclusi dai consumatori, col risultato di garantire l'applicabilità delle norme a protezione di questi ultimi anche a tale particolare categoria di passeggeri[249].

Orbene, l'art. 45(1), lett. *e)*, punto *(i)* del Regolamento in parola sancisce che l'inosservanza dei criteri di competenza speciali ed esaustivi di cui alle sezioni 3, 4 e 5 del Capo II – rispettivamente in materia di assicurazioni, contratti conclusi da consumatori e contratti di lavoro individuale – costituisce un'autonoma causa ostativa alla circolazione delle pronunce straniere. In altri termini, questo significa che l'eventuale accertamento circa la violazione di una delle norme di diritto internazionale processuale specificamente preposte a ribilanciare lo squilibrio contrattuale tra parte debole e parte forte del contratto – per quel che qui rileva, tra il professionista ed il consumatore-passeggero che fruisce di un pacchetto turistico *all-inclusive* – è idoneo ad interrompere la produzione di effetti – a seconda dei casi sostanziali o esecutivi – delle decisioni straniere circolanti[250].

---

[248] Art. 45(1), lett. *e)*, *ibidem*.

[249] V. paragrafo 3.1, *supra*.

[250] Specificamente sull'art. 45(1), lett. *e)*, punto *(i)* del Regolamento Bruxelles I-*bis*, v., per tutti, S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 354; F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (UE) n. 1215/2012 (rifusione). Evoluzione e continuità del "sistema Bruxelles-I" nel*

Si tratta, quindi, di uno dei pochi casi, al pari di quanto previsto a fronte di uno di quei rapporti per i quali l'art. 24 dello strumento individua i fori esclusivi ed inderogabili, in cui il giudice *ad quem* è legittimato in via eccezionale a riesaminare il fondamento della giurisdizione esercitata dall'autorità *a quo*[251].

Sebbene la disposizione ricalchi, quasi integralmente l'art. 35(1) del Regolamento Bruxelles I[252], suo antecedente normativo, va sottolineato che in sede di rifusione la disciplina è stata, tuttavia, soggetta a taluni accorgimenti, i quali, peraltro, rappresentano le principali novità introdotte dal nuovo strumento proprio in relazione alla posizione dei contraenti deboli nello specifico contesto del riconoscimento ed esecuzione delle decisioni giurisdizionali tra gli Stati membri dell'Unione[253].

Sono, in particolare, due le modifiche sostanziali apportate.

Da un lato, in un'ottica che pare pienamente coerente con la *ratio* ispiratrice della disciplina a protezione delle categorie di contraenti deboli di cui al Regolamento

---

quadro della cooperazione giudiziaria civile europea in materia civile, *op. cit.*, p. 341; S. DOMINELLI, *Party Autonomy and Insurance Contracts in Private International Law. A European Gordian Knot*, *op. cit.*, p. 438.

[251] Vi sono, quindi, margini per ritenere che nell'ambito del sistema Bruxelles I, i fori speciali a tutela della parte debole, così come quelli esclusivi, siano allo stesso tempo capaci di atteggiarsi a criteri di competenza sia *diretta* che *indiretta*; con ciò intendendosi quelle indicazioni relative alla giurisdizione – frequenti nel contesto del diritto internazionale pattizio – il cui rispetto viene assunto unicamente a condizione di riconoscibilità della decisione resa all'esito del giudizio). In questi termini, F. PESCE, *La tutela dei cd. contraenti deboli nel nuovo regolamento UE n. 1215/2012 (Bruxelles I bis)*, *op. cit.*, 2014, p. 579; ID., *Protection of the so-called Weak Parties in the new Brussels I Recast*, in I. QUEIROLO, B. HEIDERHOFF (a cura di), *Party Autonomy in European Private (and) International Law*, *op. cit.*, p. 125.

[252] Art. 35(1) Regolamento (CE) n. 44/2001: «*Parimenti le decisioni non sono riconosciute se le disposizioni delle sezioni 3, 4, e 6 del capo II sono state violate, oltreché nel caso contemplato dall'articolo 72*». Per un commento, v. *supra*.

[253] Sull'incidenza dell'adozione del Regolamento Bruxelles I-*bis* sulla protezione dei contraenti deboli nello specifico contesto del regime di circolazione delle sentenze, cfr. S. M. CARBONE, C. E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il regolamento UE n. 1215/2012*, *op. cit.*, p. 354; F. SALERNO, *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (UE) n. 1215/2012 (rifusione). Evoluzione e continuità del "sistema Bruxelles-I" nel quadro della cooperazione giudiziaria civile europea in materia civile*, *op. cit.*, p. 217; F. PESCE, *La tutela dei cd. contraenti deboli nel nuovo regolamento UE n. 1215/2012 (Bruxelles I bis)*, *op. cit.*, 2014, p. 579; ID., *Protection of the so-called Weak Parties in the new Brussels I Recast*, in I. QUEIROLO, B. HEIDERHOFF (a cura di), *Party Autonomy in European Private (and) International Law*, *op. cit.*, p. 125; V. LAZIĆ, *Procedural Position of a 'Weaker Party' in the Regulation Brussels Ibis*, in V. LAZIĆ, S. STUIJ (a cura di), *Brussels Ibis Regulation. Changes and Challenges of the Renewed Procedural Scheme*, *op. cit*., p. 67; ID., *Procedural Justice for 'Weaker Parties' in Cross-Border Litigation under the EU Regulatory Scheme*, *op. cit.*, p. 100.

Bruxelles n. 1215/2012[254], è stata limitata l'operatività della causa di diniego in commento, con la previsione che la stessa possa ostare alla circolazione delle sole sentenze straniere che vengono rese al termine di un procedimento giudiziale intrapreso dal contraente "forte".

Si tratta di un emendamento evidentemente e – si ritiene – coerentemente dettato dalla volontà di destinare il regime protettivo ad una soltanto delle parti di quei particolari rapporti caratterizzati e accomunati dalla tendenziale – o, ad ogni modo, presunta – sperequazione di potere contrattuale tra i soggetti coinvolti.

Dall'altro lato, sebbene non impatti specificamente sulla posizione del passeggero, la seconda novità introdotta in punto di riconoscimento ed esecuzione delle decisioni straniere è rappresentata dalla nuova formulazione del motivo ostativo in parola, atta a porre fine alla discriminazione tra il trattamento previsto per le decisioni in materia di contratti di assicurazione e con i consumatori, da un lato, e quello riservato ai contratti di lavoro subordinato, dall'altro. Lavoratori subordinati che nel vigore del previgente Regolamento risultavano, infatti, esclusi dalla portata della previsione protettiva in commento[255].

Sebbene si registrino taluni tentativi di giustificare la suddetta disparità di trattamento[256], si ritiene, tuttavia, che il superamento, anche in questo contesto, della distinzione interna ai contraenti deboli fosse opportuna e che, pertanto, la scelta

---

[254] In questo senso, X. E. KRAMER, *Abolition of Exequatur under Brussel I Regulation: Effecting and Protecting Right in the European Judicial Area*, in *Ned. Int. priv.*, *op. cit.*, p. 659; P. A. NIELSEN, *The New Brussels I Regulation*, in *Common Market Law Review*, *op. cit.*, p. 527.

[255] Così come nella Convenzione di Bruxelles del 1968. In tal caso però va sottolineato che non si trattava di una lacuna, laddove i lavoratori subordinati non erano contemplati *tout court* tra i contraenti deboli beneficiari del sottoinsieme autonomo e tendenzialmente esaustivo di norme sulla determinazione della giurisdizione.

[256] Cfr. F. POCAR, *Convenzione concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale conclusa a Lugano il 30 ottobre 2007*, in GUUE, C 319 del 23 settembre 2009, p. 1, punto 139: «*Si è discusso se a queste eccezioni* [*ex* art. 35 Regolamento Bruxelles I] *dovesse essere aggiunta l'ipotesi della violazione delle norme di competenza in materia di contratti individuali di lavoro. La conclusione negativa trova la sua ragione nella considerazione che nelle controversie di lavoro la domanda è normalmente proposta dal lavoratore, con la conseguenza che il controllo, essendo di ostacolo al riconoscimento, risulterebbe nella maggior parte dei casi in un vantaggio per il datore di lavoro nella sua posizione di convenuto*».

effettuata dal "legislatore" europeo in sede di rifusione del Regolamento sia da considerarsi favorevolmente[257].

[257] F. PESCE, *La tutela dei cd. contraenti deboli nel nuovo regolamento UE n. 1215/2012 (Bruxelles I bis)*, *op. cit.*, pp. 591 e 604; ID., *Protection of the so-called Weak Parties in the new Brussels I Recast*, *op. cit.*, p. 125.

CAPITOLO II

La tutela del passeggero nel diritto internazionale privato dell'Unione europea: le norme in materia di individuazione della legge applicabile

SOMMARIO: 1. Premessa – 2. L'individuazione della legge applicabile alle obbligazioni contrattuali: dalla Convenzione di Roma del 1980 al Regolamento (CE) n. 593/08 – 2.1. L'ambito di applicazione del Regolamento Roma I ed il criterio di collegamento principale della volontà delle parti – 3. L'introduzione di una norma *ad hoc* a tutela del passeggero per determinare la legge regolatrice dei contratti internazionali di trasporto di persone – 4. L'individuazione della legge applicabile ai contratti di trasporto passeggeri ai sensi dell'art. 5(2) del Regolamento Roma I – 4.1. Il criterio principale dell'autonomia privata "limitata" – 4.2. La legge applicabile ai contratti di trasporto di persone in mancanza di scelta delle parti: i criteri sussidiari e la cd. *clause échappatoire* – 5. L'applicabilità espressa della disciplina a tutela del consumatore ai contratti di viaggio "tutto compreso" – 6. Il coordinamento delle convenzioni internazionali di diritto uniforme in materia di trasporto di persone con la disciplina internazionalprivatistica di matrice europea – 7. La tutela sostanziale del passeggero nelle convenzioni internazionali di diritto uniforme e nella normativa europea di diritto materiale – 7.1. Le convenzioni internazionali e gli atti di diritto derivato dell'Unione europea in materia di trasporto marittimo di persone – 7.2. Le convenzioni internazionali e gli atti di diritto derivato dell'Unione europea in materia di trasporto aereo di persone – 7.3. Le convenzioni internazionali e gli atti di diritto derivato dell'Unione europea in materia di trasporto terrestre di persone

1. Premessa.

Richiamando lo schema proposto nelle considerazioni introduttive al precedente capitolo, qualora da un contratto di trasporto internazionale di persone sorga una controversia giudiziale a carattere transfrontaliero, una volta affrontato – e risolto – il tema della competenza giurisdizionale, così individuando il giudice competente a decidere della disputa, il secondo nodo che, in ordine logico, l'interprete che analizza il contratto in questione è chiamato a sciogliere è quello relativo alla legge regolatrice dell'accordo, da individuarsi in forza delle norme di diritto internazionale privato in senso stretto.

In siffatto contesto, come noto, lo strumento normativo di riferimento per gli Stati membri dell'Unione europea è il Regolamento CE n. 593/08 (cd. "Roma I"), che detta norme comuni a tutti gli Stati membri per la determinazione della legge nazionale applicabile alle obbligazioni contrattuali nelle decisioni in materia civile e commerciale che coinvolgono più paesi.

Si anticipa sin d'ora che detto strumento considera il passeggero – in maniera, come si vedrà, metodologicamente difficilmente giustificabile – sotto una diversa prospettiva rispetto al Regolamento Bruxelles I-*bis* in materia di giurisdizione e regime di circolazione delle sentenze, riconoscendolo espressamente quale contraente debole e riservandogli, pertanto, una specifica tutela.

Ne consegue che l'analisi della relativa disciplina regolamentare non potrà che rivelarsi maggiormente puntuale e circoscritta, laddove nei confronti dei contratti di trasporto conclusi dai viaggiatori non trova applicazione il regime "generale" – come accade, nel medesimo contesto, per il Regolamento Bruxelles I-*bis* –, bensì una norma *ad hoc*, orientata, in sostanza, a riequilibrare la posizione contrattuale del passeggero rispetto a quella del vettore, ritenuto ontologicamente ed aprioristicamente in una condizione di vantaggio[1].

Per disporre di un quadro ampio ed il più possibile esaustivo della tutela offerta al passeggero in quest'ambito, non ci si potrà, tuttavia, limitare ad un'analisi delle norme di conflitto rilevanti. Sono in vigore, infatti, svariate convenzioni internazionali di diritto uniforme in tema di trasporto di persone – variamente in vigore tra gli Stati membri –, nonché altri atti in materia di diritto derivato dell'Unione europea, che, come

[1] Il Regolamento Roma I riconosce, infatti, al passeggero quella condizione di inferiorità nei confronti della controparte – di cui si è fatto già cenno in sede di introduzione –, in termini di inesperienza giuridica, debolezza economica nonché limitatezza di potere contrattuale, tradizionalmente ravvisata dal diritto comunitario a favore del consumatore, del lavoratore e dell'assicurato (così come il beneficiario ed il contraente dell'assicurazione) nelle rispettive categorie di contratti. La suddetta protezione, sotto il profilo del diritto internazionale privato in senso stretto, si traduce nella predisposizione di norme di conflitto dotate di criteri di collegamento idonei a garantire al contraente debole l'applicazione dello *standard* minimo di tutela stabilito da una legge nazionale conosciuta, o quanto meno conoscibile, con l'intento di evitare che il passeggero medesimo, in considerazione della menzionata condizione di svantaggio, sia disincentivato dall'intraprendere – o reagire a – un'azione legale nei confronti della controparte "forte". Sui metodi di tutela del contraente debole nell'ambito del diritto internazionale privato, cfr. S. MARINO, *Metodi di diritto internazionale privato e tutela del contraente debole nel diritto comunitario*, *op. cit.*, 2010.

si vedrà, coordinandosi con il Regolamento Roma I, ne integrano il sistema di protezione ivi delineato.

Dette normative di diritto sostanziale verranno, quindi, conclusivamente passate in rassegna – limitatamente ai profili che si considerano maggiormente rilevanti in questo contesto –, sempre nella prospettiva finale del presente lavoro di disporre degli elementi necessari per valutare l'adeguatezza e l'effettività – nonché, in principio, l'opportunità – della protezione offerta al passeggero dal sistema di diritto internazionale privato e processuale dell'Unione europea.

2. L'individuazione della legge applicabile alle obbligazioni contrattuali: dalla Convenzione di Roma del 1980 al Regolamento (CE) n. 593/08.

Il processo – cui si è fatto riferimento nel precedente capitolo – avviato dalla CEE nella seconda metà del secolo scorso, volto all'uniformazione del diritto internazionale privato attraverso la promozione di accordi tra Stati membri, non ha portato solamente all'adozione della Convenzione di Bruxelles del 1968 concernente la competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale[2].

Come noto, a questa ha fatto seguito, infatti, la Convenzione di Roma del 19 giugno 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali[3].

---

[2] V. Cap. I, *supra*.

[3] Convenzione di Roma del 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (versione consolidata), *OJ* C 27, 26.1.1998, p. 34–53. Per uno studio sulla Convenzione di Roma del 1980 si vedano, *ex plurimis*, U. VILLANI, *La Convenzione di Roma sulla legge applicabile ai contratti*, 2° ed., Bari, 2002; A. ZANOBETTI, *Convenzione di Roma sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (1980)*, in F. FERRARI (a cura di), *Le convenzioni di diritto del commercio internazionale*, Milano, 2002, p. 187; R. BARATTA, *La Convezione di Roma del 19 giugno 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, in A. TIZZANO (a cura di), *Il diritto privato dell'Unione europea*, t. II, Torino, 2000, p. 1373; N. BOSCHIERO, *Obbligazioni contrattuali (diritto internazionale privato)*, in *Enc. dir.*, IV agg., 2000, p. 801; C. M. BIANCA, A. GIARDINA (a cura di), *Commentario della Convezione di Roma sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, in *NLCC*, 1995, p. 901; G. SACERDOTI, M. FRIGO (a cura di), *La Convezione di Roma sul diritto applicabile ai contratti internazionali*, 2° ed., Milano, 1994; A. BONOMI, *Il nuovo diritto internazionale privato in materia di contratti: La Convenzione di Roma del 19 giugno 1980 è entrata in vigore*, in *Banca, borsa, tit., cred.*, 1992, p. 104; M. FRIGESSI DI RATTALMA, *Le prime esperienze giurisprudenziali sulla Convenzione di Roma del 19 giugno 1980*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 1992, p. 819; T. TREVES (a cura di), *Verso una disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti*, Padova, 1983; R. PLENDER, M. WILDERSPIN, *The European Contracts Convention*, 2° ed., Londra, 2001; R. PLENDER, *The European Contracts Convention. The Rome convention on the Choice of*

Pur non trovando, a differenza della Convenzione di Bruxelles del '68, base giuridica nell'art. 220 TCE – limitandosi quest'ultimo a prevedere l'impegno degli Stati a adottare uno strumento di diritto internazionale privato pattizio per favorire la circolazione delle decisioni in materia civile e commerciale –, la strumentalità della disciplina di cui alla Convenzione di Roma rispetto al disegno comunitario di creare uno spazio giuridico integrato in materia – e, dunque, rispetto alla Convenzione di Bruxelles stessa – è evidente[4].

Si assume infatti, che l'obiettivo del trattato fosse, infatti, anche quello di istituire un sistema di diritto internazionale privato che si sostituisse alle disposizioni in materia civile e commerciale dei singoli Stati membri, nella prospettiva di armonizzare le norme di conflitto per garantire la certezza del diritto attraverso la prevedibilità della disciplina sostanziale applicabile alle fattispecie contrattuali transfrontaliere.

A tale scopo di carattere generale, si affiancava, altresì, quello di eliminare o, quanto meno, limitare il più possibile il cd. fenomeno del *forum shopping*: si voleva, in sostanza, evitare che l'autonomia privata garantita dalla Convenzione di Bruxelles circa

---

Law for Contracts, Londra, 1991; P. M. NORTH (a cura di), *Contract Conflicts. The ECC Convention on the Law Applicable to Contractual Obligations: A Comparative Study*, Amsterdam-New York-Oxford, 1982. Per una approfondita ricostruzione dei – duraturi – lavori preparatori, v. M. GIULIANO, P. LAGARDE, *Relazione sulla convezione relative alla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, in GU C 282, 31.10.1980, p. 1.

[4] Sul punto, cfr. M. GIULIANO, *Osservazioni introduttive*, in *Verso una disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti*, Padova, 1983, p. XXI, ove si legge "*sin dalle prime fasi del negoziato, fu chiaro a tutte le delegazioni che l'elaboranda convenzione non avrebbe, a rigore, potuto ricondursi al quadro degli strumenti convenzionali di cui all'art. 220 del Trattato di Roma del 1957. Taluni esperti governativi, è vero, hanno osservato che essa avrebbe dovuto considerarsi un 'completamento naturale' della Convenzione di Bruxelles*". L'Autore, tuttavia, parrebbe in definitiva far ricadere la Convenzione di Roma nel campo applicativo dell'art. 220 TCE, ove propone un'eloquente metafora secondo la quale bisognerebbe guardare alla Convenzione di Roma "*come ad una*" tessera "*di quello spazio giuridico comune*" cercando di "*garantire alle persone fisiche e giuridiche operanti nel quadro della Comunità un più elevato grado di sicurezza giuridica nei loro rapporti contrattuali, tanto all'interno come verso l'esterno, contribuendo […] a facilitare il funzionamento del mercato comune*". In questi termini, v. Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito al Libro verde sulla trasformazione in strumento comunitario della convenzione di Roma del 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali e sul rinnovamento della medesima, COM(2002) 654 def., nota 12. Sull'art. 220 CEE – sostituito dall'art. 293 CE, oggi abrogato – si vedano S. BELLIS, *Commento all'art. 293 TCE*, in A. TIZZANO (a cura di), *Trattati dell'Unione europea e della Comunità europea*, *op. cit.*, p. 1309; F. POCAR, *Commentario breve ai trattati della Comunità e dell'Unione europea*, *op. cit.*, p. 986; P. FOIS, *Articolo 220*, in R. QUADRI, R. MONACO, A. TRABUCCHI (a cura di), *Trattato istitutivo della CEE. Commentario*, *op. cit.*, p. 1609. È la stessa Convenzione di Roma a non fare menzione dell'art. 220 TCE, limitandosi, invece, ad indicare come gli Stati contraenti, mossi dall'intento di proseguire l'opera avviata dalla CEE nel settore del diritto internazionale privato, "*decidono di dotarsi di norme di conflitto comuni a tutti gli Stati membri*".

la determinazione ad opera delle parti del giudice competente venisse utilizzata non per ragioni di prossimità, bensì per mera convenienza, ossia al solo scopo di ricorrere ad una normativa nazionale – sostanziale ed internazionalprivatistica – più favorevole[5].

Orbene, così come avvenuto per il "sistema" Bruxelles I, è con l'entrata in vigore del Trattato di Amsterdam del 1999[6], ed il conseguente conferimento alla Comunità europea della competenza diretta a "legiferare" in materia di cooperazione giudiziaria civile, che – anche – la Convenzione di Roma del 1980 è stata inglobata nel processo di comunitarizzazione della materia medesima[7].

In questo senso, nel gennaio 2003 la Commissione presentò il "*Libro Verde sulla trasformazione in strumento comunitario della Convenzione di Roma del 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali e sul rinnovamento della medesima*"[8]. Si trattava, in sostanza, di un documento predisposto con l'intento di raccogliere informazioni di esperti circa l'effettiva conoscenza della disciplina convenzionale, al fine di avviare un'ampia consultazione negli ambienti interessati e stimolare, conseguentemente, un dibattito pubblico sull'opportunità di procedere all'adozione di uno strumento normativo comunitario sostitutivo – nonché innovativo – della Convenzione di Roma[9].

---

[5] Al riguardo, cfr. M. GIULIANO, *Osservazioni introduttive*, in *Verso una disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti*, *op. cit.*, p. XXI; P. A. NIELSEN, *The Rome I Regulation and Contracts of Carriage*, in F. FERRARI, S. LIEBLE (a cura di), *Rome I Regulation. The Law Applicable to Contractual Obligations in Europe*, Monaco di Baviera, 2009, p. 100.

[6] V. art. 65 del Trattato CE, oggi art. 81 del Trattato di funzionamento dell'Unione europea (TFUE), il quale attribuisce all'Unione il potere di utilizzare lo strumento giuridico più stringente a sua disposizione ai fini della costruzione di uno spazio giudiziario europeo in materia civile. Cfr. *supra*.

[7] Per taluni riferimenti dottrinali sul tema della "comunitarizzazione" del diritto internazionale privato, si rimanda al precedente Capitolo.

[8] COM(2002) 654 def. Del 14 gennaio 2003.

[9] Redatto in forma di questionario, il Libro Verde proponeva venti quesiti su differenti questioni di natura giuridica, illustrando, altresì, il contesto generale del dibattito e prospettando diverse ipotetiche soluzioni. Sul Libro Verde, v. N. BOSCHIERO, *Verso il rinnovamento e la trasformazione della convenzione di Roma: problemi generali*, in P. PICONE (a cura di), *Diritto internazionale privato e diritto comunitario*, Padova, 2004, p. 319; G. CONETTI, *Verso una disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti*, in *Studium iuris*, 2003, n. 12, p. 1; A. MALATESTA, *Some Answers to the Green Paper on the Conversion of the Rome Convention of 1980 on the Law Applicable to Contractual Obligations into a Community Instrument. Contribution to the Revision of art. 12 and art. 13*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2004, p. 47; A. BONOMI, *Conversion of the Rome Convention on Contracts into an EC Instruments: some remarks on the Green Paper of the EC Commission*, in *Yearbook of Private International Law*, 2003, p. 53.

Le risultanze della predetta fase consultiva, condussero la Commissione ad elaborare, quindi, una Proposta di regolamento che, nel dicembre del 2005, ai sensi della procedura di codecisione *ex* art. 251 TCE, fu indirizzata simultaneamente a Consiglio e Parlamento europeo per la loro approvazione[10]. Solo dopo aver subito rilevanti emendamenti, la Proposta in parola è sfociata nell'adozione del Regolamento CE n. 593/2008 (cd. Roma I) del 17 giugno 2008 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali[11].

[10] Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (Roma I), COM(2005) 650 def., presentata dalla Commissione il 15 dicembre 2005. Per un commento alla Proposta in parola, v. Sul punto, in generale, si vedano T. BALLARINO, *Dalla Convenzione di Roma del 1980 al Regolamento Roma I,* in *Riv. dir. int.*, 2009, p. 40; A. BONOMI, *The Rome I Regulation on the Law Applicable to Contractual Obligations. Some General Remarks*, in *Yearbook of Private International Law*, 2008, p. 165; ID., *Conversion of the Rome Convention Contracts into an EC Instrument. Some Remarks on the Green Paper of the EC Commission*, *op. cit.*, p. 53; F. FERRARI, *Il diritto oggettivamente applicabile ex art. 4 alla Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (Roma I)*, in *Giur. it.*, 2007, n. 6, p. 149; P. FRANZINA (a cura di), *La legge applicabile ai contratti nella proposta di regolamento «Roma I»*, Padova, 2006; O. LANDO, P. A. NIELSEN, *The Rome I Proposal*, in *Journal of Private International Law*, 2007, p. 29; S. DUTSON, *A dangerous Proposal: the European Commission's Attempt to Amend the Law applicable to Contractual obligations*, in *Journal of Business Law*, 2006, p. 608; P. LAGARDE, *Remarques sur la proposition de règlement de la Commission européenne sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I)*, in *Revue critique*, 2006, p. 331.

[11] Regolamento (CE) n. 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (Roma I), *OJ* L 177, 4.7.2008, p. 6. Per un primo studio sul Regolamento Roma I, nella sterminata bibliografia in argomento, si vedano G. CONETTI, S. TONOLO, F. VISMARA, *Manuale di diritto internazionale private*, 4° ed., Torino, 2020, p. 291; F. MOSCONI, C. CAMPIGLIO, *Diritto internazionale privato e processuale, Volume I, Parte generale e obbligazioni*, *op. cit.*, p. 373; P. DE CESARI, *Diritto internazionale privato dell'Unione europea*, *op. cit.*, p. 329; N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, Torino, 2009; ID., *Spunti critici sulla nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti relativi alla proprietà intellettuale in mancanza di scelta ad opera delle parti*, in G. VENTURINI, S. BARIATTI (a cura di), *Nuovi strumenti del diritto internazionale privato*, Milano, 2009, p. 141; R. CLERICI, *Quale* favor *per il lavoratore nel regolamento Roma I?*, in *ibidem*, p. 215; T. BALLARINO, *Dalla Convenzione di Roma al Regolamento Roma I*, *op. cit.*, p. 40; F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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*, n. 3-4, 2009, p. 521; I. PRETELLI, *Il regolamento comunitario sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, in *Europa e dir. priv.*, 2009, p. 1083; B. UBERTAZZI, *Il regolamento Roma I sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, Milano, 2008; U. MAGNUS, P. MANKOWSKI, (a cura di), *Rome I Regulation*, Colonia, 2017; M. MCPARLAND, *The Rome I Regulation on the Law Applicable to Contractual Obligations*, Oxford, 2015; A. J. BÊLOHLÁVEK, *Rome Convention. Rome Regulation. Commentary. New Eu Conflict-of-Laws Rules for Contractual Obligations*, New York, 2010; F. GARCIMARTIN ALFÉREZ, *The Rome I Regulation: Much ado about nothing?*, in *The European Legal Forum*, 2/2008, p. I-71; O. LANDO, P. A. NIELSEN, *The Rome I Regulation*, in *Common Market Law Rev.*, 2008, p. 1687; M. WILDERSPIN, *The Rome I Regulation: Communitarisation and modernisation of the Rome Convention*, in *ERA Forum*, 2008, p. 259; F. FERRARI, *The Rome I regulation: the law applicable to contractual obligations in Europe*,

2.1. L'ambito di applicazione del Regolamento Roma I ed il criterio di collegamento principale della volontà delle parti.

Entrato in vigore il 24 luglio 2008, il Regolamento Roma I è applicabile dal 17 dicembre 2009[12] ai contratti conclusi a decorrere da tale data, restando inteso che per quelli anteriori continua a trovare applicazione la Convenzione del 1980[13].

Convenzione che, peraltro, risulta, altresì, tuttora applicabile per la sola Danimarca, essendo l'unico Stato membro a non rientrare nell'ambito di applicazione territoriale del Regolamento[14].

Sotto il profilo soggettivo, non è previsto alcun limite di sorta, essendo, in sostanza, sufficiente per l'operatività dello strumento che il procedimento sia radicato dinanzi un giudice di uno Stato membro, restando, quindi, del tutto irrilevanti ulteriori possibili collegamenti con il territorio dell'Unione quali, ad esempio, la nazionalità, la residenza o il domicilio delle parti, oppure il luogo di conclusione o di esecuzione del contratto.

Peraltro, è opportuno ricordare che il Regolamento Roma I, a differenza degli strumenti del "sistema" Bruxelles I[15], ha carattere universale: il "legislatore" europeo non distingue a seconda che la fattispecie – i.e. il conflitto di legge – sia interna allo "*spazio di libertà, sicurezza e giustizia*"[16] dell'Unione o abbia invece una proiezione

---

Monaco di Baviera, 2009; ID., S. LIEBLE (a cura di), *Rome I Regulation. The Law Applicable to Contractual Obligations in Europe*, *op. cit*..

[12] Eccezion fatta per l'art. 26, applicabile a decorrere dal 17 giugno 2009.

[13] V. artt. 28 ("Applicazione nel tempo") e 29 ("Entrata in vigore e applicazione") del Regolamento (CE) n. 593/2008. Sull'interpretazione dell'art. 28 e, nello specifico, su cosa si intenda per conclusione del contratto, v. Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 18 ottobre 2016, *Republik Griechenland* contro *Grigorios Nikiforidis*, Causa C-135/15.

[14] Come noto, infatti, se il Regno Unito e l'Irlanda (v. considerando 45 del Regolamento Roma I) hanno esercitato l'*opting in*, esprimendo la propria volontà di sottoporsi al Regolamento (v., rispettivamente, i documenti n. 12143/08 del 24 luglio 2008 e n. 9314/06 del 17 maggio 2006), la Danimarca, invece, non ha esercitato detta facoltà, restandone, pertanto, estranea all'applicazione (v. considerando 46). Sull'allora posizione inglese, cfr. J. FAWCETT, *A United Kingdom perspective on the Rome I regulation*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 191. Anche in questo frangente, tuttavia, per quanto riguarda la posizione del Regno Unito, l'impatto della *Brexit* sarà con ogni probabilità foriero di cambiamenti. Su questi aspetti, v. Cap. I, *supra*.

[15] Invero, la portata universale accomuna tutti i regolamenti europei di diritto internazionale privato in senso stretto, a differenza di quelli processualistici.

[16] V. art. 67 TFUE. Cfr., per tutti, A. ADINOLFI, *Commento all'articolo 67*, in F. POCAR, M. C. BARUFFI (a cura di), *Commentario breve ai Trattati dell'Unione Europea*, *op. cit.*, p. 455; A. LANG, *Commento all'articolo 67 TFUE*, in A. TIZZANO (a cura di), *Trattati dell'Unione europea*, *op. cit.*, p. 805.

esterna, intrattenendo legami e mettendo anche solo potenzialmente in gioco il diritto di Stati terzi. Come previsto dall'art. 2, il Regolamento – analogamente all'antecedente Convenzione del 1980 – copre, infatti, entrambe le situazioni con una medesima disciplina di conflitto[17]. In altri termini, si prevede che le norme di conflitto *ex* Regolamento trovino applicazione anche laddove da quest'ultima ne risulti la designazione della legge di uno Stato terzo[18].

In ultimo, rispetto all'ambito di applicazione *ratione materiae*, è l'art. 1 a delimitarne i confini, ove sottopone l'operatività del Regolamento alla contestuale sussistenza di un triplice ordine di condizioni generali. In particolare, è necessario, a tal fine, che *(i)* ricorrano circostanze che comportino un conflitto di leggi (i.e. si deve essere nel campo del diritto internazionale privato); *(ii)* si verta in tema di obbligazioni contrattuali; *(iii)* si tratti di obbligazioni in materia civile e commerciale[19].

Le indicazioni in parola devono essere tenute distinte tra loro e tutte e tre sono soggette al principio della qualificazione autonoma, ossia il rispettivo significato va ricercato all'interno del Regolamento medesimo, tenendo, altresì, conto della stretta correlazione dello strumento con il Regolamento Bruxelles I-*bis*[20]. E proprio a

---

[17] Pressoché in questi termini, F. MOSCONI, C. CAMPIGLIO, *Diritto internazionale privato e processuale, Volume I, Parte generale e obbligazioni*, *op. cit.*, p. 376. Art. 2 del Regolamento (CE) n. 593/2998 ("Carattere universale"): «*La legge designata dal presente regolamento si applica anche ove non sia quella di uno Stato membro*». Per un commento, cfr. P. FRANZINA, *Sub art. 2*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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»)*, *op. cit.*, p. 606; A. L. CALVO CARAVACA, J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, *Article 2*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI, (a cura di), *Rome I Regulation*, *op. cit.*, p. 82.

[18] Riprendendo quanto già osservato nel paragrafo precedente, la previsione in commento è coerente, dunque, con l'esigenza secondo cui il buon funzionamento del mercato interno richiede l'applicazione di norme di conflitto uniformi anche nei confronti di Stati terzi, al fine di eliminare il cd. *forum shopping* e gli ostacoli al riconoscimento delle sentenze, nonché al fine di assicurare certezza del diritto e trasparenza legislativa. In questo senso, v. considerando 6 del Regolamento Roma I, che recita: «*Il corretto funzionamento del mercato interno esige che le regole di conflitto di leggi in vigore negli Stati membri designino la medesima legge nazionale quale che sia il paese del giudice adito, onde favorire la prevedibilità dell'esito delle controversie giudiziarie, la certezza circa la legge applicabile e la libera circolazione delle sentenze*».

[19] Art. 1(1) del Regolamento (CE) n. 593/2998: «*Il presente regolamento si applica, in circostanze che comportino un conflitto di leggi, alle obbligazioni contrattuali in materia civile e commerciale […]*». Per alcuni riferimenti dottrinali sulla disposizione, v. *infra*.

[20] Così come con il Regolamento (CE) n. 864/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 luglio 2007, sulla legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali (Roma II), in GU L 199 del 31.7.2007, p. 40. Sul punto, cfr. Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 21 gennaio 2016, *"ERGO Insurance" SE* contro *"If P&C Insurance" AS e "Gjensidige Baltic" AAS* contro *"PZU Lietuva" UAB DK*, Cause riunite C-359/14 e C-475/14.

quest'ultimo Regolamento – *rectius*, alla antecedente Convenzione del '68 – ed alla relativa giurisprudenza comunitaria bisogna rifarsi per meglio comprendere i predetti significati[21].

In sostanza, declinando – nel medesimo ordine – le condizioni menzionate alla luce della rilevante giurisprudenza della Corte di giustizia, può ritenersi che affinché il Regolamento Roma I operi sia necessario *(i)* che al momento in cui viene sottoposta al giudice, la fattispecie presenti un collegamento con uno Stato diverso da quello del foro[22]; *(ii)* che si tratti di obbligazioni liberamente assunte da una parte nei confronti dell'altra[23]; *(iii)* che dette obbligazioni rientrino nella nozione di "materia civile e commerciale" autonomamente determinata dal Regolamento medesimo, senza, dunque, fare riferimento al diritto interno degli Stati coinvolti[24]. In questo senso, l'art. 1 del Regolamento Roma I ne delimita chiaramente l'ambito di applicazione oggettivo *stricto*

[21] D'altro canto, merita evidenziare che la giurisprudenza della Corte di giustizia che interpreta direttamente le norme della Convenzione di Roma del 1980 è quanto mai scarna, soprattutto ove paragonata a quella inerente al "sistema" Bruxelles I. Sul punto, T. BALLARINO, *Il regolamento Roma I. Forza di legge, effetti, contenuto*, in *Cuadernos De Derecho Transnacional*, 2009, p. 6. Come noto, ciò trova giustificazione nel fatto che il testo originario della Convenzione del 1980 non contemplava una competenza giurisdizionale della Corte a pronunciarsi sulla interpretazione delle norme convenzionali. La possibilità di proporre ricorso pregiudiziale alla Corte di giustizia è stata riconosciuta, infatti, solamente mediante un successivo protocollo (firmato a Bruxelles il 19 dicembre 1988, ratificato in Italia con Legge n. 54 del 7 gennaio 1992), entrato in vigore il 1° agosto 2004, quindi particolarmente a ridosso dell'entrata in vigore del Regolamento che ha "comunitarizzato" la Convenzione. La prima decisione della Corte di giustizia avente ad oggetto l'interpretazione della Convenzione di Roma è la Sentenza della Corte (grande sezione) del 6 ottobre 2009, *Intercontainer Interfrigo SC (ICF)* contro *Balkenende Oosthuizen BV e MIC Operations BV*, Causa C-133/08. Nel caso di specie, la Corte era stata chiamata ad interpretare l'art. 4 della Convenzione sulla legge applicabile alle obbligazioni in mancanza di scelta espressa delle parti (v. *infra*). Per un preciso commento, cfr. B. UBERTAZZI, *Il regolamento Roma I sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, Milano, 2008, p. 68.

[22] Essendo sufficiente, in questo senso, che le parti abbiano inserito nel contratto una clausola che individui come applicabile la legge di un ordinamento diverso da quello al quale per tutti i restanti profili risultava collegato al momento della conclusione.

[23] In questo senso, con riferimento all'art. 5(1) della Convenzione di Bruxelles del 1968, cfr. Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 27 ottobre 1998, *Réunion européenne SA e a.* contro *Spliethoff's Bevrachtingskantoor BV e Capitano della nave "Alblasgracht V002"*, Causa C-51/97, punto 17; Sentenza della Corte del 17 giugno 1992, *Jakob Handte & Co. GmbH* contro *Traitements mécano-chimiques des surfaces SA (TMCS)*, Causa C-26/91, punto 15. Sull'esigenza espressamente indicata dalla Corte di evitare di interpretare il concetto di "materia contrattuale" mediante il rinvio agli ordinamenti nazionali, cfr., per tutte, Sentenza della Corte (Sesta Sezione) dell'8 marzo 1988, *SPRL Arcado* contro *SA Haviland*, Causa 9/87, punto 10; Sentenza della Corte del 14 ottobre 1976, *LTU Lufttransportunternehmen GmbH & Co. KG* contro *Eurocontrol*, Causa 29-76, punto 3.

[24] Cfr. – peraltro tra le prime decisioni della Corte di giustizia sulla Convenzione di Bruxelles del 1968 – Sentenza della Corte del 14 ottobre 1976, *LTU Lufttransportunternehmen GmbH & Co. KG* contro *Eurocontrol*, Causa 29-76, punto 5.

sensu, prevedendo espressamente tutta una serie di materie estromesse, sulla base della medesima *ratio* delle – già esaminate[25] – esclusioni di cui agli strumenti normativi del "sistema" Bruxelles I in materia di giurisdizione e circolazione delle sentenze[26].

Per quel che rileva in questa sede – in linea, del resto, con quanto in precedenza rilevato in relazione al Regolamento Bruxelles I-*bis* –, è quanto mai superfluo constatare come non si ponga il benché minimo dubbio circa la riconducibilità dei contratti di trasporto di persone nella nozione di materia civile e commerciale ai sensi del Regolamento Roma I. Ciò, a maggior ragione, – come si avrà modo di approfondire – a seguito dell'introduzione, con il passaggio dalla Convenzione al Regolamento, di una norma *ad hoc* per i contratti di viaggio.

---

[25] V. Cap. I, *supra*.

[26] In particolare, dopo aver escluso al primo comma le materie fiscali, doganali e amministrative, i due commi successivi dell'art. 1 del Regolamento in esame, ne escludono, altresì, dal campo applicativo: *a)* le questioni di stato e di capacità delle persone fisiche, ad eccezione di quanto prevede l'art. 13 (in tema di "Incapacità"); *b)* le obbligazioni – comprese quelle alimentari – derivanti dai rapporti di famiglia o dai rapporti che secondo la *lex fori* hanno "effetti comparabili" ai rapporti di famiglia; *c)* le obbligazioni derivanti da successioni *mortis causa*, da regimi patrimoniali tra coniugi o da regimi patrimoniali relativi a rapporti che secondo la legge loro applicabile hanno "effetti comparabili al matrimonio" – sull'interpretazione e la portata in relazione alle prime tre lettere della norma, cfr. G. BIAGIONI, *Sub art. 1*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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»)*, *op. cit.*, p. 560 –; *d)* le obbligazioni derivanti da cambiali, assegni e altri strumenti negoziabili; *e)* i compromessi, le clausole compromissorie e, più generalmente, tutte le convenzioni di scelta del foro competente; *f)* le questioni che attengono al diritto di società, associazioni e altre persone giuridiche, quali la costituzione, la capacità giuridica, l'organizzazione interna e altri aspetti specifici – sulle lettere *d)*, *e)*, *f)*, cfr. A. GARDELLA, *Sub art. 1*, in *ibidem*, p. 568 –; *g)* la questione di stabilire se l'atto compiuto da un intermediario valga ad obbligare di fronte ai terzi il mandante, o se l'atto compiuto da un organo di una società, ovvero di altra associazione o persona giuridica, valga ad obbligare di fronte ai terzi l'ente di appartenenza; *h)* le questioni relative alla costituzione di «*trust*» e i rapporti che ne derivano tra i costituenti, i «*trustee*» e i beneficiari – per un commento alle lettere *g)* e *h)*, v. P. FRANZINA, *Sub art. 1*, in *ibidem*, p. 586 –; *i)* le obbligazioni derivanti da trattative precontrattuali – cfr. P. BERTOLI, *Sub art. 1*, in *ibidem*, p. 594 –; *j)* i contratti di assicurazione che derivano da operazioni effettuate da soggetti diversi dalle imprese di cui all'articolo 2 della direttiva 2002/83/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 novembre 2002, relativa all'assicurazione sulla vita a favore di lavoratori dipendenti di un'impresa o di un gruppo di imprese o di un settore professionale o interprofessionale. Infine, il terzo comma, esclude l'applicabilità del Regolamento alla prova e alla procedura, eccezion fatta per le previsioni di cui al successivo art. 18 in materia di onere della prova G. PIZZOLANTE, *Sub art. 1*, in *ibidem*, p. 601 –. In dottrina, sulla portata generale e l'interpretazione dell'art. 1, v. P. BERTOLI, *La definizione dell'ambito di applicazione del regolamento Roma I: i criteri generali di responsabilità precontrattuale*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 227; ID., *Sub art. 1*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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»)*, *op. cit.*, p. 547; A. L. CALVO CARAVACA, J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, *Article 1*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI, (a cura di), *Rome I Regulation*, *op. cit.*, p. 60.

Orbene, prima di prendere analiticamente in considerazione quella norma specificamente incidente sullo *status* del passeggero, si rivela necessario un ultimo riferimento di carattere generale sul Regolamento Roma I, ed in particolare sui criteri di collegamento in esso previsti.

Come noto, lo strumento in esame attribuisce ruolo cruciale alla volontà delle parti, esplicitamente configurata come "*una delle pietre angolari del sistema delle regole di conflitto di leggi in materia di obbligazioni contrattuali*"[27].

In questo senso, è l'art. 3 a prevedere che il contratto possa essere disciplinato dalla legge scelta dalle parti[28].

Peraltro, nell'ottica della massima valorizzazione del criterio in parola, la norma ammette che detta scelta possa *(i)* essere tacita o espressa[29]; *(ii)* essere anche solo parziale, oppure individuare discipline differenti per diversi aspetti contrattuali (cd. *dépeçage*)[30]; *(iii)* essere effettuata non solo prima della conclusione del contratto, bensì anche contestualmente o successivamente alla stessa, nonché essere modificata con accordo successivo [31] ; *(iv)* riguardare l'ordinamento di qualsiasi paese indipendentemente dai legami dello stesso con il contratto[32].

---

[27] Cfr. considerando 11 del Regolamento Roma I. Si tratta, del resto, del criterio di collegamento più ampiamente diffuso nel contesto del diritto internazionale privato in senso stretto, ove garantisce la necessaria certezza e prevedibilità sulla legge regolatrice delle operazioni economiche. Sul ruolo dell'autonomia privata nel Regolamento Roma I, cfr. N. BOSCHIERO, *Verso il rinnovamento e la trasformazione della convenzione di Roma: problemi generali*, in P. PICONE (a cura di), *Diritto internazionale privato e diritto comunitario*, *op. cit.*, p. 338; ID., *I limiti al principio d'autonomia posti dalle norme generali del regolamento Roma I. Considerazioni sulla "conflict involution" europea in materia contrattuale*, in ID. (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 67.

[28] Per un commento alla disposizione, G. BIAGIONI, *Sub art. 3*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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»)*, *op. cit.*, p. 629; A. GARDELLA, *Sub art. 3*, in *ibidem*, p. 611; P. MANKOWSKI, *Article 3*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI, (a cura di), *Rome I Regulation*, *op. cit.*, p. 103.

[29] Art. 3(1), secondo periodo, del Regolamento (CE) n. 593/2008. Ai fini della rilevazione degli accordi impliciti si rivelano senz'altro utili gli indirizzi elaborati dalla giurisprudenza domestica dei singoli Stati membri con riferimento all'interpretazione dell'art. 3 della Convenzione di Roma del 1980. Per alcuni esempi, cfr. BGH, 14.01.1999, in *NJW*, 1999, p. 813; Sentenza della High Court (UK), 20 ottobre 1999, in *Int. Lit. Proc.*, 2000, p. 517; Sentenza del trib. d'Arrondissement Lussemburgo, 7 luglio 1988, in *RIPP*, 1991, p. 1092.

[30] Art. 3(1), terzo periodo, *ibidem*. A tal proposito, si noti che la scelta parziale non può, ad ogni modo, ritenersi indizio della volontà dei contraenti di sottoporre l'intero contratto a tale legge. Cfr. Cass., S. U., 11 giugno 2001, n. 7860, *Otto Kogler ditta individuale* contro *Eurogames S.r.l.*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2002, p. 157.

[31] Art. 3(2) *ibidem*.

Nonostante la notevole ampiezza che la contraddistingue, l'autonomia non risulta, tuttavia, illimitata, soggiacendo, infatti, espressamente a un duplice ordine di restrizioni accomunate dalla medesima *ratio*, ossia quella di prevenire il fenomeno della frode di legge, ravvisabile allorquando una legge straniera venga scelta quale legge regolatrice di un rapporto negoziale privo di elementi oggettivi di internazionalità al mero fine di eludere il divieto della legge normalmente applicabile a una determinata fattispecie interna[33].

Pertanto, da un lato, per i contratti meramente interni ad uno Stato è sancito il limite delle disposizioni "non convenzionalmente derogabili" dell'ordinamento la cui legge sarebbe applicabile in difetto di *optio legis*[34].

---

[32] Sul punto, cfr. F. MARRELLA, *Funzione ed oggetto dell'autonomia della volontà nell'era della globalizzazione del contratto*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 15; ID., *Prime note circa la scelta del diritto applicabile alle obbligazioni contrattuali nella proposta di regolamenti «Roma I»*, in P. FRANZINA (a cura di), *La legge applicabile ai contratti*, *op. cit.*, p. 28. In generale, va comunque sottolineato che, pur senza introdurre presunzioni, il Regolamento tende a favorire la coincidenza tra *forum* e *ius*. In questo senso, v. considerando 12 del Regolamento, ai sensi del quale: «*l'accordo tra le parti volto a conferire a uno o più organi giurisdizionali di uno Stato membro competenza esclusiva a conoscere delle controversie riguardanti il contratto dovrebbe essere uno dei fattori di cui tenere conto nello stabilire se la scelta della legge risulta in modo chiaro*».

[33] Per un approfondimento sul punto, per tutti, cfr. G. BIAGIONI, *Sub art. 3*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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»)*, *op. cit.*, p. 629.

[34] Art. 3(3) del Regolamento (CE) n. 593/2008: «*Qualora tutti gli altri elementi pertinenti alla situazione siano ubicati, nel momento in cui si opera la scelta, in un paese diverso da quello la cui legge è stata scelta, la scelta effettuata dalle parti fa salva l'applicazione delle disposizioni alle quali la legge di tale diverso paese non permette di derogare convenzionalmente*». Il limite in parola parrebbe più ampio di quello di cui alle norme di applicazione necessaria espressamente descritte dall'art. 9 del Regolamento come «*disposizioni il cui rispetto è ritenuto cruciale da un paese per la salvaguardia dei suoi interessi pubblici, quali la sua organizzazione politica, sociale o economica, al punto da esigerne l'applicazione a tutte le situazioni che rientrino nel loro campo d'applicazione, qualunque sia la legge applicabile al contratto*» desumibili anche da fonti internazionali o comunitarie. È, del resto, il considerando 37 del Regolamento medesimo a chiarire che «*il concetto di "norme di applicazione necessaria" dovrebbe essere distinto dall'espressione "disposizioni alle quali non è permesso derogare convenzionalmente" e dovrebbe essere inteso in maniera più restrittiva*». Peraltro, la Convenzione di Roma del 1980 faceva riferimento all'espressione "disposizioni imperative". Espressione il cui utilizzo fu oggetto di ampio dibattito sia prima che nell'ambito dei lavori preparatori del Regolamento. Sul punto, con particolare riferimento alle proposte in tema che ne hanno preceduto l'adozione, cfr. G. BIAGIONI, *L'ordine pubblico e le norme di applicazione necessaria nella proposta di regolamento «Roma I»*, in P. FRANZINA (a cura di), *La legge applicabile ai contratti nella proposta di regolamento "Roma I"*, *op. cit.*, p. 96.

Dall'altro lato, il medesimo limite viene, in qualche misura, "traslato" in una dimensione extraeuropea, prendendo in considerazione i casi di internazionalizzazione di rapporti negoziali a carattere meramente unionale. Si prevede, insomma, che qualora le parti convengano di sottoporre il loro contratto al diritto di uno Stato terzo e, nel momento in cui operano questa scelta, a prescindere da essa, il contratto sia totalmente intracomunitario, deve comunque essere assicurato il rispetto delle prescrizioni comunitarie non suscettibili di deroga per volontà privata[35]. In altre parole, con analogo meccanismo rispetto al criterio di cui al comma precedente, si prevede che la scelta di legge sia invalida ove sia finalizzata ad eludere l'applicazione di norme sovranazionali di natura inderogabile, di diritto primario o derivato, anche nelle ipotesi in cui gli elementi pertinenti della fattispecie contrattuale siano distribuiti in più Stati membri dell'Unione europea.

Solo in mancanza di scelta delle parti o nell'ipotesi di invalidità della medesima, l'art. 4 del Regolamento Roma I introduce, infine, taluni criteri di natura oggettiva ispirati al criterio di prossimità della legge applicabile con la fattispecie controversa, volti, cioè, a conferire rilievo a quegli elementi obiettivi del rapporto negoziale ritenuti più significativi per determinare la legge applicabile alla disputa[36]. In questo contesto, il criterio oggettivo principale proposto come regola generale in materia contrattuale viene identificato nella legge dello Stato di residenza abituale del prestatore tipico caratteristico[37].

---

[35] In questi termini, F. MOSCONI, C. CAMPIGLIO, *Diritto internazionale privato e processuale, Volume I, Parte generale e obbligazioni*, *op. cit.*, p. 390. V. Art. 3(4) del Regolamento (CE) n. 593/2008: «*Qualora tutti gli altri elementi pertinenti alla situazione siano ubicati, nel momento in cui si opera la scelta, in uno o più Stati membri, la scelta di una legge applicabile diversa da quella di uno Stato membro ad opera delle parti fa salva l'applicazione delle disposizioni di diritto comunitario, se del caso, come applicate nello Stato membro del foro, alle quali non è permesso derogare convenzionalmente*». Si noti che l'introduzione di questo limite, non previsto nel testo convenzionale, prende le mosse dalla Sentenza della Corte (Quinta Sezione) del 9 novembre 2000, *Ingmar GB Ltd* contro *Eaton Leonard Technologies Inc.*, Causa C-381/98.

[36] Per un commento all'art. 4 del Regolamento Roma I, cfr. A. LEANDRO, *Sub art. 4*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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»)*, *op. cit.*, p. 660; U. MAGNUS, *Article 4*, in ID., P. MANKOWSKI, (a cura di), *Rome I Regulation*, *op. cit.*, p. 317. Per una ricostruzione della genesi della norma tra Convenzione di Roma del 1980 e lavori preparatori al Regolamento, cfr. P. DE CESARI, *Diritto internazionale privato dell'Unione europea*, *op. cit.*, p. 366.

[37] Questo criterio di collegamento, peraltro, rivestiva ruolo ancor più centrale nella precedente Convenzione di Roma del 1980. Per una ricostruzione della genesi della norma in esame tra Convenzione di Roma del 1980 e lavori preparatori al Regolamento, cfr. P. DE CESARI, *Diritto internazionale privato*

In tal senso, dopo la previsione – di cui al primo comma – di una serie di criteri di collegamento destinati ad operare automaticamente per determinate singole tipologie contrattuali specificamente elencate [38], il secondo comma dell'art. 4 prevede, per i rapporti negoziali non ricompresi nell'elencazione suddetta, nonché per i contratti misti[39], che il contatto sia, per l'appunto, "*disciplinato dalla legge del paese nel quale la parte che deve effettuare la prestazione caratteristica del contratto ha la residenza abituale*".

A controbilanciare la rigidità delle suddette previsioni, resta, tuttavia, ferma la possibilità di derogare alle stesse in forza della cd. clausola d'eccezione *ex* art. 4(3) del Regolamento, ai sensi della quale, qualora dal complesso delle circostanze del caso risultino "*chiaramente*" collegamenti "*manifestamente*" più stretti con un paese diverso da quello individuabile in ossequio ai commi precedenti, occorre applicare la legge di

---

dell'Unione europea, *op. cit.*, p. 366. Sul concetto e la definizione di "prestazione caratteristica", cfr. M. GIULIANO, P. LAGARDE, *Relazione sulla convezione relative alla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, *op. cit.*, art. 4, punto 3: «*[…] Il criterio che fa capo alla legge del luogo in cui deve effettuarsi la prestazione caratteristica può anzi essere ricondotto ad un'idea più generale, e cioè all'idea che questa prestazione consiste nella funzione che il rapporto giuridico in oggetto svolge nella vita economica e sociale del paese. La concezione della prestazione caratteristica permette in sostanza di ricollegare il contratto all'ambiente economico e sociale nel quale esso si inserisce. […]*».

[38] L'art. 4(1) del Regolamento (CE) n. 593/2008: «*a) il contratto di vendita di beni è disciplinato dalla legge del paese nel quale il venditore ha la residenza abituale* [sul punto v. P. FRANZINA, *Sub art. 5*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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»)*, *op. cit.*, p. 671]*; b) il contratto di prestazione di servizi è disciplinato dalla legge del paese nel quale il prestatore di servizi ha la residenza abituale; c) il contratto avente per oggetto un diritto reale immobiliare o la locazione di un immobile è disciplinato dalla legge del paese in cui l'immobile è situato* [v. A. MARONGIU BONAIUTI, *Sub art. 4*, in *ibidem*, p. 691]*; d) in deroga alla lettera c), la locazione di un immobile concluso per uso privato temporaneo per un periodo di non oltre sei mesi consecutivi è disciplinata dalla legge del paese nel quale il proprietario ha la residenza abituale, purché il locatario sia una persona fisica e abbia la sua residenza abituale nello stesso paese* [v. P. FRANZINA, *Sub art. 4*, in *ibidem*, p. 705]*; e) il contratto di affiliazione (franchising) è disciplinato dalla legge del paese nel quale l'affiliato ha la residenza abituale; f) il contratto di distribuzione è disciplinato dalla legge del paese nel quale il distributore ha la residenza abituale; g) il contratto di vendita di beni all'asta è disciplinato dalla legge del paese nel quale ha luogo la vendita all'asta, se si può determinare tale luogo; h) il contratto concluso in un sistema multilaterale che consente o facilita l'incontro di interessi multipli di acquisto e di vendita di terzi relativi a strumenti finanziari, quali definiti all'articolo 4, paragrafo 1, punto 17, della direttiva 2004/39/CE, conformemente a regole non discrezionali e disciplinato da un'unica legge, è disciplinato da tale legge* [v. A. GARDELLA, *Sub art. 4*, in *ibidem*, p. 713; F. C. VILLATA, *La legge applicabile alla negoziazione di strumenti finanziari nel regolamento Roma I*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 417]».

[39] Al riguardo, cfr. Cass., S. U., 11 giugno 2001, n. 7860, *Otto Kogler ditta individuale* contro *Eurogames S.r.l.*, *cit.*, p. 157.

tale diverso Stato, da individuarsi secondo una valutazione discrezionale, da effettuarsi entro i limiti delle espressioni avverbiali[40].

La medesima operazione interpretativa discrezionale, seppur più ampiamente definita rispetto alla precedente[41], caratterizza, altresì, il meccanismo di cui alla clausola di chiusura dell'art. 4 – e, quindi, del concorso successivo di criteri di collegamento oggettivi –. Il quarto paragrafo prevede, infatti, che solo laddove non sia possibile individuare la legge regolatrice del contratto sulla base dei criteri disposti dagli artt. 3 e 4, occorrerà fare riferimento, come *extrema ratio*, all'ordinamento statale del paese con cui l'accordo negoziale presenta il collegamento più stretto[42].

Resta inteso che i criteri oggettivi sin qui esaminati non trovano espressamente applicazione nei confronti di quelle determinate categorie contrattuali caratterizzate dalla presenza di contraenti ritenuti "deboli" rispetto alle controparti tipiche e considerati, pertanto, meritevoli di un regime – protettivo – *ad hoc*[43]. Il riferimento, come noto, è ai contratti conclusi da consumatori, ai contratti di assicurazione, ai contratti individuali di lavoro, nonché ai contratti di trasporto di persone[44]. E proprio sulla disciplina specificamente destinata a quest'ultima categoria di contratti si concentrerà il prosieguo della trattazione.

---

[40] Così, G. CONETTI, S. TONOLO, F. VISMARA, *Manuale di diritto internazionale private*, *op. cit.*, p. 298. Il riferimento è evidentemente ai citati avverbi "chiaramente" e "manifestamente" che avrebbero la funzione di delimitare restrittivamente l'utilizzo della clausola.

[41] Sul punto, si veda, altresì, il considerando 21 del Regolamento, ai sensi del quale: «*in mancanza di scelta, qualora la legge applicabile non possa essere determinata sulla base della possibilità di far rientrare il contratto in uno dei tipi di contratto specificati ovvero in quanto legge del paese di residenza abituale della parte che deve effettuare la prestazione caratteristica del contratto, il contratto dovrebbe essere disciplinato dalla legge del paese con il quale presenta il collegamento più stretto. Per determinare tale paese si dovrebbe considerare, tra l'altro, se il contratto in questione sia strettamente collegato a un altro contratto o ad altri contratti*».

[42] Per una disamina più approfondita sulla clausola d'eccezione ed il criterio del collegamento manifestamente più stretto, v. *infra*.

[43] In questo senso, lo stesso criterio principale della volontà delle parti *ex* art. 3 subisce delle restrizioni.

[44] Cfr., in questa prospettiva, il considerando 23 del Regolamento in esame, ai sensi del quale «*per quanto riguarda i contratti conclusi da soggetti considerati deboli, è opportuno proteggere tali soggetti tramite regole di conflitto di leggi più favorevoli ai loro interessi di quanto non lo siano le norme generali*».

3. L'introduzione di una norma *ad hoc* a tutela del passeggero per determinare la legge regolatrice dei contratti internazionali di trasporto di persone.

La previsione di una norma specificamente dedicata al contratto internazionale di trasporto di persone ha rappresentato una delle principali innovazioni introdotte dal Regolamento Roma I.

Come noto, la Convenzione del 1980 non contemplava[45], infatti, una disciplina relativa al trasporto passeggeri, preoccupandosi, invece, di dettare norme di conflitto applicabili ai soli contratti di trasporto di merci.

In particolare, il quarto paragrafo dell'art. 4 si limitava a prevedere, in mancanza di scelta operata dalle parti, l'applicabilità al contratto della legge del paese di residenza abituale del vettore, a condizione che questa coincidesse con il luogo di carico e scarico della merce[46].

Questo comportava che il contratto di trasporto passeggeri fosse assoggettato al regime generale di cui agli artt. 3 e 4 della stessa Convenzione del 1980[47], e che,

---

[45] Nonostante l'utilizzo dei verbi al passato, si ribadisce che la Convenzione resta tutt'oggi in vigore ed applicabile limitatamente ai contratti precedenti all'entrata in vigore del Regolamento Roma I, nonché nei confronti della Danimarca, la quale, come premesso, ha esercitato l'*opting out* rispetto al Regolamento medesimo, lasciando, pertanto, la materia soggetta ancora alla disciplina di cui alla Convenzione del 1980.

[46] Art. 4(4) Convenzione di Roma del 1980: «*La presunzione del paragrafo 2 non vale per il contratto di trasporto di merci. Si presume che questo contratto presenti il collegamento più stretto col paese in cui il vettore ha la sua sede principale al momento della conclusione del contratto, se il detto paese coincide con quello in cui si trova il luogo di carico o di scarico o la sede principale del mittente. Ai fini dell'applicazione del presente paragrafo sono considerati come contratti di trasporto di merci i contratti di noleggio a viaggio o altri contratti il cui oggetto essenziale sia il trasporto di merci*». Per un commento, M. MCPARLAND, *The Rome I Regulation on the Law Applicable to Contractual Obligations*, *op. cit.*, p. 447; A. J. BÊLOHLÁVEK, *Rome Convention. Rome Regulation. Commentary. New Eu Conflict-of-Laws Rules for Contractual Obligations*, *op. cit.*, p. 1025. Detta norma, per quanto riguarda attiene al trasporto di merci, è stata poi trasfusa, seppur con talune differenze, nell'art. 5(1) del Regolamento Roma I, ai sensi del quale: «*Nella misura in cui la legge applicabile al contratto di trasporto di merci non sia stata scelta a norma dell'articolo 3, la legge applicabile è quella del paese di residenza abituale del vettore, a condizione che il luogo di ricezione o di consegna o la residenza abituale del mittente siano anch'essi situati in tale paese. Se tali condizioni non sono soddisfatte, si applica la legge del paese in cui si trova il luogo di consegna convenuto dalle parti*».

[47] V. *supra*. Sulla disciplina del contratto di trasporto nella Convenzione di Roma del 1980, si vedano S. M. CARBONE, *La disciplina giuridica del traffico marittimo internazionale*, Milano, 1982, p. 221; P. IVALDI, *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, Milano, 1990; S. TONOLO, *Il contratto di trasporto nella Convenzione di Roma del 19 giugno 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, in *Dir. trasp.*, 1994/3, p. 825; F. BERLINGIERI, *La Convenzione di Roma sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali e il trasporto marittimo*, in T. TREVES (a cura di), *Verso*

dunque, lo stesso potesse essere regolato senza limiti di sorta – eccezion fatta per le eventuali disposizioni imperative *ex* art. 7 [48] – da qualsiasi legge negozialmente designata dalle parti. È evidente che la posizione del passeggero ne risultava ancor più indebolita, in considerazione della natura dei contratti di viaggio, che, di regola, sono accordi di adesione, predisposti unilateralmente dal vettore, il quale ne delinea, pertanto, gli elementi essenziali, tra cui per l'appunto la legge regolatrice del contratto, in maniera a sé favorevole[49].

Anche in mancanza di scelta, il regime ordinario poneva la figura del passeggero nella medesima condizione di svantaggio, laddove l'applicazione della presunzione di cui al secondo comma dell'art. 4[50], favorevole all'applicazione della legge del luogo del prestatore caratteristico[51], conduceva invariabilmente all'applicazione della legge del

---

una disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti, Padova, 1983, p. 249; G. ROMANELLI, *I trasporti aerei ed i trasporti terrestri in relazione alla convenzione del 1980*, in *ibidem*, p. 235; A. GIARDINA, *Le norme di diritto internazionale privato in un nuovo codice della navigazione*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 1987, p. 44; N. SADIKOV, *Conflicts of Laws in International Transports Law*, in *Recueil des Cours*, 1985, I, p. 233.

[48] Art. 7 Convenzione di Roma del 1980 ("Disposizioni imperative e legge del contratto"): «*1. Nell'applicazione, in forza della presente convenzione, della legge di un paese determinato potrà essere data efficacia alle norme imperative di un altro paese con il quale la situazione presenti uno stretto legame, se e nella misura in cui, secondo il diritto di quest'ultimo paese, le norme stesse siano applicabili quale che sia la legge regolatrice del contratto. Ai fini di decidere se debba essere data efficacia a queste norme imperative, si terrà conto della loro natura e del loro oggetto nonché delle conseguenze che deriverebbero dalla loro applicazione o non applicazione. 2. La presente convenzione non può impedire l'applicazione delle norme in vigore nel paese del giudice, le quali disciplinano imperativamente il caso concreto indipendentemente dalla legge che regola il contratto*».

[49] G. CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 364; S. TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel regolamento Roma I*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2009/2, p. 318; A. BOGGIANO, *International Standard Contracts*, in *Recueil des Cours*, t. 1981-I, p. 59.

[50] Art. 4(2) Convenzione di Roma del 1980: «*Salvo quanto disposto dal paragrafo 5, si presume che il contratto presenti il collegamento più stretto col paese in cui la parte che deve fornire la prestazione caratteristica ha, al momento della conclusione del contratto, la propria residenza abituale o, se si tratta di una società, associazione o persona giuridica, la propria amministrazione centrale. Tuttavia, se il contratto è concluso nell'esercizio dell'attività economica o professionale della suddetta parte, il paese da considerare è quello dove è situata la sede principale di detta attività oppure, se a norma del contratto la prestazione dev'essere fornita da una sede diversa dalla sede principale, quello dove è situata questa diversa sede*».

[51] Sulla prestazione caratteristica in generale, U. VILLANI, *Aspetti problematici della prestazione caratteristica*, in *La Convezione di Roma sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali, Limiti di applicazione*, Milano, 1994, p. 19; M. MAGAGNI, *La prestazione caratteristica nella Convenzione di Roma del 19 giugno 1980*, Milano, 1989, p. 318; U. MAGNUS, *Article 4*, in ID., P. MANKOWSKI, (a cura di), *Rome I Regulation*, *op. cit.*, p. 312; U. JESSURUN D'OLIVEIRA, *Characteristics Obligation in the Draft EEC Obligation Convention*, in *Am. Jour. Comp. Law*, 1977, p. 303.

vettore, con il risultato di delineare un quadro normativo affatto rispondente alle esigenze di tutela della parte debole del contratto[52].

Quest'ultima circostanza aveva suscitato aspre critiche in dottrina[53].

Si consideri, inoltre, che la mancanza di una disciplina *ad hoc* appariva tematica ancor più sensibile in considerazione degli sviluppi economici e sociali dell'epoca, caratterizzati da una sempre maggiore propensione su scala globale allo svolgimento di viaggi internazionali per esigenze sia lavorative che di svago. In questo senso, non è un caso che a partire dalla seconda metà del secolo scorso siano stati progressivamente adottati a livello sia nazionale che internazionale – seppur, come si avrà modo di approfondire, in maniera non del tutto soddisfacente[54] – svariati strumenti di diritto materiale uniforme volti a disciplinare la materia.

Pertanto, la scelta dei redattori della Convezione di Roma del 1980 di non considerare norme di conflitto specifiche per quest'ambito del commercio internazionale non poteva che porsi in controtendenza rispetto all'evoluzione sopradescritta, a maggior ragione alla luce di uno dei ruoli del diritto internazionale privato, che dovrebbe essere proprio quello di assolvere alla funzione di colmare le lacune normative lasciate delle disposizioni materiali uniformi[55].

In siffatto scenario, si ritiene, pertanto, quanto mai opportuna la scelta in seno ai lavori preparatori del Regolamento Roma I di prendere in considerazione l'introduzione

---

[52] Sui problemi, in termini di squilibrio tra le parti contraenti, derivanti dall'applicazione del criterio della prestazione caratteristica al fine di avvicinare il contratto all'ordinamento più strettamente collegato – in particolare in riferimento ad alcuni tipi di contratti, tra cui quello di trasporto di persone –, v. A. GIARDINA, *Volontà delle parti, prestazione caratteristica e collegamento più significativo*, in T. TREVES (a cura di), *Verso una disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti*, *op. cit.*, p. 18; U. JESSURUN D'OLIVEIRA, *Characteristics Obligation in the Draft EEC Obligation Convention*, *op. cit.*, p. 328.

[53] Cfr. B. UBERTAZZI, *Il regolamento Roma I sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, *op. cit.*, p. 79; S. TONOLO, *Il contratto di trasporto nella Convenzione di Roma del 19 giugno 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, in *op. cit.*, p. 870; T. BALLARINO, *Diritto internazionale privato*, 2° ed., Padova, 1996, p. 664.

[54] Merita anticipare, infatti, che, nonostante i suddetti propositi, la regolamentazione nazionale ed internazionale del settore appare tuttora alquanto incompleta, sia perché non si è assistito nel contesto della comunità internazionale ad una diffusione armonica della disciplina, sia perché, come si avrà modo di approfondire, essa appare ancora ampiamente lacunosa per quanto riguarda la disciplina sostanziale.

[55] Sul punto, G. CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 360.

di una specifica disciplina in materia di trasporto di persone finalizzata – quanto meno nei propositi – a garantire "*un adeguato livello di tutela dei passeggeri*"[56].

Scelta, invero, che non si rivelò di così agevole adozione. Infatti, la proposta di regolamento del Parlamento e del Consiglio sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali del 15 dicembre 2005[57] si limitava, inizialmente, a prevedere solamente, in assenza di scelta di legge ad opera delle parti, la sottoposizione del contratto di trasporto – indifferentemente di merci o di persone – alla legge del paese di residenza abituale del trasportatore[58].

La soluzione in parola, già criticabile poiché espressione del metodo generalmente rivolto a preferire i criteri di collegamento rigidi al principio del collegamento più stretto[59], non contemplava alcuna previsione a tutela degli interessi del passeggero, ove il criterio generale della legge del paese di residenza abituale del soggetto che effettua la prestazione caratteristica veniva sostanzialmente confermato.

Ad ogni modo, anche in considerazione delle rilevanti incertezze applicative che la disposizione così elaborata avrebbe continuato a presentare[60], tale soluzione non è stata confermata nel testo finale del Regolamento Roma I, in cui si è, invece, delineato un

---

[56] Cfr. considerando 32 del Regolamento Roma I, che prevede «*In ragione del carattere particolare dei contratti di trasporto e dei contratti di assicurazione, disposizioni specifiche dovrebbero garantire un adeguato livello di tutela dei passeggeri e dei titolari di polizza. Quindi l'articolo 6 non si dovrebbe applicare nel contesto di tali particolari contratti*».

[57] Proposta di regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (Roma I), COM(2005) 650 def. V. *supra*.

[58] Il riferimento è all'art. 4, lett. *c)*, della Proposta in commento, che prevedeva: «*1. In mancanza di scelta esercitata ai sensi dell'articolo 3, la legge applicabile ai contratti seguenti è determinata come segue: […] c) il contratto di trasporto è disciplinato dalla legge del paese nel quale il trasportatore ha la residenza abituale*».

[59] Così, S. TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel regolamento Roma I*, *op. cit.*, p. 311. Cfr. P. LAGARDE, *Remarques sur la proposition de règlement de la Commission européenne sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I)*, *op. cit.*, p. 339.

[60] Il Parlamento europeo ed il Consiglio dell'Unione europea, chiamati a pronunciarsi sull'iniziativa della Commissione, nel quadro della procedura di codecisione prevista ai fini dell'approvazione di siffatto tipo di atto, hanno fortemente criticato il progetto di regolamento presentato dalla Commissione. Da un lato, il Parlamento ha, infatti, suggerito diversi emendamenti *(i)* nel progetto di risoluzione legislativa del 22 agosto 2006, COM(2005) 0650-C6-00441/2005-005/0261(COD), *(ii)* nel documento del 12 dicembre 2006 (PE 374.427v01-00), nonché *(iii)* in quello del 5 marzo 2007 (PE 386.328v01-00). Dall'altro lato, nel medesimo senso, il Consiglio si è espresso con le note *(i)* del 12 ottobre 2006 (fascicolo interistituzionale 2005/0261 (COD), doc. n. 13853/06) e *(ii)* del 2 marzo 2007 (fascicolo interistituzionale 2005/0261 (COD), doc. n. 6935/07). Per le rilevanti modifiche alla disciplina di diritto internazionale privato concernente i contratti di trasporto, si veda già, in particolare, il testo del regolamento adottato dal Parlamento il 29 novembre 2007 (A6-0450/2007). Cfr. S. TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel regolamento Roma I*, *op. cit.*, p. 311.

sistema che, come si avrà modo di approfondire, ai fini dell'individuazione della legge regolatrice del contratto di trasporto di persone, prevede un concorso successivo di criteri di collegamento che affianca al criterio principale della scelta "limitata" delle parti, *in primis*, ulteriori criteri sussidiari ed, *in secundis*, ma sempre e solo in caso di mancanza di scelta *ex* art. 3, la possibilità di verificare, rispetto allo specifico contratto da regolare, se esso non presenti un contatto più significativo con un altro Stato[61].

Fermo restando tutto quanto sopra esposto, al di là delle dichiarazioni di principio, si anticipa sin d'ora che il sistema di tutela del passeggero predisposto dal Regolamento Roma I non risulta, tuttavia, soddisfacente ed esaustivo. In particolare, detta protezione appare senz'altro meno incisiva ed efficace di quella garantita alle categorie "tradizionali" di contraenti "deboli" – ossia i consumatori[62], i lavoratori[63] ed i contraenti di polizze assicurative (diverse da quelle c.d. "grandi rischi")[64] – dalle disposizioni rispettivamente dedicate alla loro tutela[65].

4. L'individuazione della legge applicabile ai contratti di trasporto passeggeri ai sensi dell'art. 5(2) del Regolamento Roma I.

La norma di conflitto *ad hoc* dedicata ai contratti di trasporto di persone è ora contenuta nell'art. 5(2) del Regolamento Roma I.

---

[61] Inoltre, anche sul piano sistematico si ravvisano differenze tra la disciplina dei contratti di trasporto contenuta nel Regolamento e quella convenzionale. Nel Regolamento Roma I, infatti, le norme in materia sono state separate dalla norma generale sulla legge applicabile in mancanza di scelta, così escludendo del tutto la rilevanza del criterio della prestazione caratteristica in quanto tale nonché, sul piano generale, del principio del collegamento più stretto. Cfr. G. BIAGIONI, *Sub art. 5*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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»)*, *op. cit.*, p. 718.

[62] Art. 6 del Regolamento (CE) n. 593/2008, v. *infra*.

[63] Art. 8 *ibidem*.

[64] Art. 7 *ibidem*.

[65] In questo senso, A. LA MATTINA, *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in I. QUEIROLO, A. M. BENEDETTI, L. CARPANETO (a cura di), *La tutela dei soggetti deboli tra diritto internazionale, dell'Unione europea e diritto interno*, Roma, 2012, p. 68; ID., *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in *Dir. mar.*, 2012/III, p. 800. Cfr. B. UBERTAZZI, *Il regolamento Roma I sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, *op. cit.*, p. 82.

Va preliminarmente evidenziato che la disposizione in parola comprende tutti i contratti di trasporto[66], indipendentemente dal mezzo con cui questo venga effettuato, ivi coprendo, dunque, anche le ipotesi di trasporto combinato e multimodale[67]. Questa soluzione, seppur in linea di continuità rispetto alla Convenzione del 1980, non risulta, invece, coerente con l'impostazione del diritto internazionale uniforme, che, di regola, prevede una distinzione tra i contratti di trasporto in base al mezzo utilizzato[68].

L'art. 5, per quel che attiene ai passeggeri, con un concorso successivo di criteri di collegamento, stabilisce, innanzitutto, che la legge regolatrice del contratto di trasporto sia quella designata ad opera delle parti[69], nell'ambito di un novero limitato di alternative prefissate, che si ritiene – o quanto meno, si presume – presentino un collegamento obiettivo con la fattispecie. In particolare, ai fini dell'operatività dell'*optio legis* è necessario che questa ricada sulla legge dello Stato *(i)* di residenza

[66] Dalla lettera della disposizione in commento non emerge con chiarezza se questa trovi applicazione esclusivamente rispetto ai viaggi internazionali – ossia in cui i luoghi di partenza e destinazione sono collocati in Stati differenti – oppure anche ai viaggi interni, purché caratterizzati dalla scelta ad opera delle parti di una legge regolatrice del contratto straniera. Infatti, sebbene l'applicazione dell'art. 5 risulti subordinata alla condizione dell'internazionalità del trasporto, la nozione di detta internazionalità, a differenza di ciò che avviene in talune convenzioni internazionali di diritto uniforme, non viene identificata nei suoi elementi costitutivi. Si tratta, peraltro, di un problema generale di applicazione del Regolamento comunitario, laddove, come noto, con riferimento alla Convenzione di Roma del 1980 la dottrina ha prospettato diverse soluzioni ricostruttive, al fine, in particolare, di delineare il coordinamento tra l'art. 1(1) («*Le disposizioni della presente convenzione si applicano alle obbligazioni contrattuali che implicano un conflitto di leggi*») e l'art. 3(3) della Convenzione (che fissa, invece, specifici limiti per l'ipotesi di scelta della legge applicabile nei contratti che presentano collegamenti con un unico ordinamento). In dottrina nel senso che fosse sufficiente la scelta di una legge straniera per rendere applicabile tale Convenzione, cfr. U. VILLANI, *La convenzione di Roma sulla legge applicabile ai contratti*, Bari, 1997, p. 34; ID. *L'azione comunitaria in materia di diritto internazionale privato*, in *Riv. dir. eur.*, 1981, p. 396; T. TREVES, *Norme imperative e di applicazione necessaria nella convenzione di Roma del 19 giugno 1980*, in ID. (a cura di), *Verso una disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti*, *op. cit.*, p. 27; A. DE DONATIS, *L'autonomia delle parti e la scelta della legge applicabile al contratto internazionale*, Padova, 1991, p. 28; L. FORLATI PICCHIO, *Contratto nel diritto internazionale*, in *Digesto, disc. priv., sez. civ.*, vol. IV, Torino, 1989, p. 215. Sul carattere universale del Regolamento Roma I, v. *supra*.

[67] R. FENTINAM, *Article 5*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI, (a cura di), *Rome I Regulation*, *op. cit.*, p. 457; G. BIAGIONI, *Sub art. 5*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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»)*, *op. cit.*, p. 721.

[68] P. MENGOZZI, *I contratti di trasporto in generale*, in T. TREVES (a cura di), *Verso una disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti*, *op. cit.*, p. 226.

[69] D'altro canto, la centralità del ruolo dell'autonomia privata si pone in linea con lo spirito del Regolamento Roma I. In questo senso, v. considerando 11 del Regolamento (CE) n. 593/2008: «*La libertà delle parti di scegliere la legge applicabile dovrebbe costituire una delle pietre angolari del sistema delle regole di conflitto di leggi in materia di obbligazioni contrattuali*».

abituale del passeggero[70], *(ii)* di residenza abituale del vettore[71], *(iii)* in cui il vettore ha la propria amministrazione centrale[72], *(iv)* in cui si trova il luogo di partenza[73], oppure, infine *(v)* in cui si trova il luogo di destinazione[74].

In assenza della suddetta scelta, la legge regolatrice del contratto sarà quella del paese di residenza del passeggero, a patto che questa corrisponda con il luogo di partenza ovvero con quello di destinazione. In ultimo, solo laddove non ricorrano tali circostanze, il contratto sarà, quindi, regolato dalla legge dello Stato di residenza abituale del vettore. La norma – in mancanza di *optio legis* – lascia, tuttavia, sempre impregiudicata la possibilità di attribuire rilievo al collegamento manifestamente più stretto che il contratto presenti con un diverso sistema normativo[75].

---

[70] Art. 5(2), *lett. a)*, Regolamento (CE) n. 593/2008.

[71] Art. 5(2), lett. *b)*, *ibidem*. Sul punto, rileva notare come la versione della Proposta del 25 giugno 2007 (v. *supra*) garantiva al passeggero, parte debole del rapporto negoziale, una tutela più incisiva. Nella Proposta, infatti, l'*optio legis* poteva sì contemplare la legge del vettore, ma solo a condizione che lo Stato di residenza abituale di quest'ultimo coincidesse anche con la residenza del passeggero oppure con il luogo di partenza o di arrivo. Tuttavia, questa condizione maggiormente favorevole al passeggero è stata espunta dalla versione finale del testo regolamentare. Cfr. G. BIAGIONI, *Sub art. 5*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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»)*, *op. cit.*, p. 719.

[72] Art. 5(2), lett. *c)*, Regolamento (CE) n. 593/2008.

[73] Art. 5(2), lett. *d)*, *ibidem*.

[74] Art. 5(2), lett. *e)*, *ibidem*.

[75] Art. 5(2) e (3) Regolamento (CE) n. 593/2008: «*2. Nella misura in cui la legge applicabile a un contratto di trasporto di passeggeri non sia stata scelta dalle parti conformemente al secondo comma, la legge applicabile è quella del paese di residenza abituale del passeggero, purché il luogo di partenza o di destinazione sia situato in tale paese. Se tali condizioni non sono soddisfatte, si applica la legge del paese in cui il vettore ha la residenza abituale. Le parti possono scegliere come legge applicabile al contratto di trasporto di passeggeri a norma dell'articolo 3 solo la legge del paese in cui: a) il passeggero ha la residenza abituale; o b) il vettore ha la residenza abituale; o c) il vettore ha la sua amministrazione centrale; o d) è situato il luogo di partenza; o e) è situato il luogo di destinazione. 3. Se dal complesso delle circostanze del caso risulta chiaramente che il contratto, in mancanza di scelta della legge, presenta collegamenti manifestamente più stretti con un paese diverso da quello indicato ai paragrafi 1 o 2, si applica la legge di tale diverso paese*». Per un commento, cfr. R. FENTINAM, *Article 5*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI, (a cura di), *Rome I Regulation*, *op. cit.*, p. 451; G. BIAGIONI, *Sub art. 5*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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»)*, *op. cit.*, p. 718; F. MOSCONI, C. CAMPIGLIO, *Diritto internazionale privato e processuale, Volume I, Parte generale e obbligazioni*, *op. cit.*, p. 395; P. DE CESARI, *Diritto internazionale privato dell'Unione europea*, *op. cit.*, p. 375; S. TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel regolamento Roma I*, *op. cit.*, p. 309; G. CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 361; B. UBERTAZZI, *Il regolamento Roma I sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, *op. cit.*, p. 79; S. MARINO, *Metodi di diritto internazionale privato e tutela del contraente debole nel diritto comunitario*,

Come anticipato, la norma di conflitto in parola trova espressamente la propria *ratio* nella volontà del "legislatore" comunitario di garantire un "*adeguato livello di tutela dei passeggeri*" [76] . Almeno nelle intenzioni, la disposizione sarebbe, pertanto, dichiaratamente rivolta a soddisfare il perseguimento di "considerazioni materiali" ispirate alla tutela della parte debole del contratto di trasporto passeggeri[77].

In questo senso, riprendendo quanto esaminato nel precedente capitolo in tema di giurisdizione e regime di circolazione delle decisioni, non può che stupire – nonché risultare difficilmente giustificabile sul piano metodologico [78] – la discrasia tra il Regolamento Bruxelles I-*bis* ed il Regolamento Roma I sul punto. Se, infatti, quest'ultimo in materia di legge applicabile ai contratti considera i passeggeri quali contraenti deboli meritevoli di tutela, appare incoerente che il Regolamento Bruxelles I-*bis* non disponga, invece, di norme specificamente dedicate alla protezione del viaggiatore, eccezion fatta – per le ragioni di cui si è dato atto in precedenza – per i contratti di trasporto *all-inclusive*, a favore dei quali il Regolamento estende la disciplina protettiva prevista a protezione dei consumatori nell'ambito dei contratti conclusi con professionisti[79].

Milano, 2010, p. 132; I. QUEIROLO, C. CELLERINO, *The discipline of maritime transport contracts under the Rome I and Brussels I Regulations: conflicts of laws and jurisdictional issues*, in E. VASSILAKAKIS, N. NATOV, R. BALZAN (a cura di), *Regulations ROME I and ROME II and Maritime Law*, Torino, 2013, p. 119; M. MCPARLAND, *The Rome I Regulation on the Law Applicable to Contractual Obligations*, *op. cit.*, p. 481; A. J. BĚLOHLÁVEK, *Rome Convention. Rome Regulation. Commentary. New Eu Conflict-of-Laws Rules for Contractual Obligations*, *op. cit.*, p. 1034.

[76] Considerando 32 del Regolamento (CE) n. 593/2008: «*In ragione del carattere particolare dei contratti di trasporto e dei contratti di assicurazione, disposizioni specifiche dovrebbero garantire un adeguato livello di tutela dei passeggeri e dei titolari di polizza. Quindi l'articolo 6 non si dovrebbe applicare nel contesto di tali particolari contratti*». Si noti, peraltro, che si tratta di una finalità prefigurata anche da altri strumenti normativi di diritto internazionale in materia. Si pensi, a mero titolo esemplificativo, alla Convenzione di Montreal del 1999 in materia di trasporto aereo di persone (ove nel preambolo si legge «*riconoscendo l'importanza di tutelare gli interessi degli utenti del trasporto aereo internazionale e la necessità di garantire un equo risarcimento secondo il principio di riparazione*»), oppure al Regolamento (CE) n. 261/2004 (v. *infra*).

[77] Così, A. LA MATTINA, *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in I. QUEIROLO, A. M. BENEDETTI, L. CARPANETO (a cura di), *La tutela dei soggetti deboli tra diritto internazionale, dell'Unione europea e diritto interno*, *op. cit.*, p. 79; ID., *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, *op. cit.*, p. 809.

[78] Sul tema, nella più recente dottrina, cfr. G. RÜHL, *The Protection of Weaker Parties in the Private International Law of the European Union: A Portrait of Inconsistency and Conceptual Truancy*, in *Journal of Private International Law*, 2014, p. 335.

[79] Art. 17(3) Regolamento (UE) n. 1215/2012, v. Cap. I, *supra.*

Per quanto riguarda i contorni della protezione riservata al passeggero dal Regolamento Roma I, si ritiene che questa abbia portata generale. Ciò implica che la stessa non si limiti alla mera integrità fisica del viaggiatore o, comunque, alla sua sfera strettamente personale, estendendosi, invece, altresì, agli interessi materiali dell'utente del servizio di trasporto[80]. In questo senso, risulta, peraltro, pacifico, che tra i suddetti interessi materiali oggetto di protezione vi rientrino i bagagli[81].

Una simile interpretazione parrebbe giustificata dal fatto che la gestione del bagaglio rientra, di norma, tra gli accessori tipici di un contratto di viaggio. Ad ulteriore rafforzamento della predetta tesi, non può inoltre trascurarsi la circostanza per cui le svariate convenzioni internazionali di diritto sostanziale uniforme – nonché gli altri atti di diritto derivato dell'Unione europea – in materia di trasporto di persone non disciplinano esclusivamente la protezione del viaggiatore in senso stretto, bensì prendono in considerazione anche le ipotesi risarcitorie per i casi di sottrazione, smarrimento ovvero danneggiamento del bagaglio[82]. Da questo ne discende, peraltro, la propensione della protezione di cui all'art. 5(2) del Regolamento Roma I a coprire non solamente le valigie, ma anche i bagagli di grandi dimensioni, a condizione che questi ultimi viaggino congiuntamente e contestualmente con il passeggero. Laddove, infatti, siffatta coincidenza di carattere spaziale e temporale non sia ravvisabile, il rapporto

[80] Nella normativa comunitaria, nel senso che la tutela del passeggero non sia, di regola, rivolta solamente alla protezione fisica del viaggiatore, bensì anche alla salvaguardia degli interessi materiali di quest'ultimo, cfr., in relazione al Regolamento (CE) n. 261/2004 (v. *infra*), Sentenza della Corte (grande sezione) del 10 gennaio 2006, *The Queen, ex parte International Air Transport Association e European Low Fares Airline Association* contro *Department for Transport*, Causa C-344/04, punto 69, ove si legge: «*Alla luce della giurisprudenza precedentemente citata, occorre anzitutto rilevare che le disposizioni degli artt. 5 e 6 del regolamento n. 261/2004 fissano con precisione e in modo chiaro gli obblighi a carico del vettore aereo operativo in caso di cancellazione o di ritardo prolungato del volo. L'obiettivo di tali disposizioni risulta, altrettanto chiaramente, dal primo e secondo "considerando" di tale regolamento, secondo cui l'intervento della Comunità nel settore del trasporto aereo dovrebbe mirare, in particolare, a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri e tenere in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale, poiché la cancellazione del volo o i ritardi prolungati sono causa di gravi disagi per i passeggeri*».

[81] Non rilevando, in questo contesto, che si tratti di un bagaglio a mano lasciato nella disponibilità dell'utente oppure che si tratti, diversamente, di un bagaglio affidato in custodia all'operatore che effettua il trasporto.

[82] Si pensi, a mero titolo esemplificativo, all'art. 3 ("Responsabilità del vettore") della Convenzione d'Atene del 13 dicembre 1974 relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli, come modificata dal Protocollo di Londra del 1° novembre 2002; oppure all'art. 17 ("Morte e lesione dei passeggeri – Danni ai bagagli") della Convenzione di Montreal del 1999, in materia di trasporto aereo di persone. V. *infra*.

contrattuale sarà da inquadrarsi nel trasporto di cose, risultando, di conseguenza, soggetto alla disciplina internazionalprivatistica dedicata al contratto di trasporto di merci di cui al primo comma[83].

Sempre rispetto alla delimitazione della protezione di cui alla disposizione regolamentare in commento, va, inoltre, considerato che il fine protettivo sopra menzionato non sarebbe perseguibile mediante l'applicazione delle norme di conflitto concernenti i contratti conclusi dai consumatori, laddove all'interno di un gruppo eterogeneo di passeggeri vi possono chiaramente essere anche individui che usufruiscono del servizio di trasporto nell'ambito delle rispettive attività professionali[84]. Risulta, pertanto, comprensibile, come si avrà modo di approfondire nel prosieguo, la scelta di escludere i contratti di viaggio dall'ambito applicativo della disposizione normativa specificamente destinata ai consumatori[85].

In definitiva, in mancanza di una definizione o nozione autonoma di passeggero[86], può ritenersi che l'art. 5(2) identifichi – e sia rivolto a – una particolare categoria di soggetti – i passeggeri per l'appunto – astrattamente meritevoli di protezione indipendentemente dal fatto che usufruiscano del servizio per finalità professionali o personali e a prescindere dalla tipologia di mezzo di trasporto concretamente impiegato.

4.1. Il criterio principale dell'autonomia privata "limitata".

Seppur la disciplina dedicata all'individuazione della legge regolatrice del contratto di trasporto di persone sia, dunque, in principio, improntata dichiaratamente a garantire al passeggero-contraente debole una "adeguata" tutela, l'idoneità della disciplina

[83] Sul tema dell'estendibilità della tutela offerta al passeggero anche al relativo bagaglio, indipendentemente dalle caratteristiche del medesimo, cfr. G. CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 362. Per il testo dell'art. 5(1) del Regolamento Roma I, v. *supra*.

[84] Cfr. P. DE CESARI, *Diritto internazionale privato dell'Unione europea*, *op. cit.*, p. 376; G. CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 362.

[85] Con l'eccezione, come si vedrà, per i viaggi "tutto compreso", cd. *package tours*, che il quarto comma dell'art. 6 del Regolamento Roma I fa espressamente rientrare nei contratti ai quali si applica la disciplina destinata ai contratti conclusi dai consumatori. V. *infra*.

[86] Sul punto, M. MCPARLAND, *The Rome I Regulation on the Law Applicable to Contractual Obligations*, *op. cit.*, p. 482.

medesima al raggiungimento di tale obiettivo risulta quanto mai dubbia. E la ragione di ciò è agevolmente desumibile dall'analisi dei criteri di collegamento fissati dall'art. 5(2) del Regolamento in commento.

Per quanto riguarda il primo criterio considerato, questo – si ribadisce – è rappresentato dalla scelta della legge regolatrice del contratto ad opera delle parti, la quale risulta "limitata" ad una lista tassativa di leggi astrattamente selezionabili, che si presuppone presentino un collegamento obiettivo con la fattispecie. In particolare, oltre alla legge del paese di residenza abituale del passeggero, le parti possono, in alternativa, eleggere quale disciplina applicabile al contratto quella del luogo di residenza abituale del vettore, del paese nel quale questi ha la propria amministrazione centrale, oppure, infine, quella dello Stato nel quale è situato il luogo di partenza o di destinazione del trasporto[87].

Il novero delle leggi su cui l'*optio legis* può ricadere, risulta meno ampio di quanto possa apparire da una prima lettura, laddove, nella pratica, non può escludersi – si rivela, anzi, molto probabile – la coincidenza tra talune delle leggi elencate dall'art. 5(2). Accade spesso, infatti, che la residenza abituale e l'amministrazione centrale del vettore si trovino nello stesso luogo, come, del resto, viene esplicitamente previsto dall'art. 19 del Regolamento Roma I, che, nell'individuare la nozione regolamentare di residenza abituale precisa che, per le persone giuridiche, quest'ultima si localizza nel luogo nel quale si colloca per l'appunto l'amministrazione centrale dell'impresa[88].

---

[87] Naturalmente, trovano sempre applicazione i limiti generali posti *(i)* dalle disposizioni imperative (*ex* art. 3(3) del Regolamento Roma I: «*Qualora tutti gli altri elementi pertinenti alla situazione siano ubicati, nel momento in cui si opera la scelta, in un paese diverso da quello la cui legge è stata scelta, la scelta effettuata dalle parti fa salva l'applicazione delle disposizioni alle quali la legge di tale diverso paese non permette di derogare convenzionalmente*»), *(ii)* dalle norme di applicazione necessaria (art. 9(2): «*Le disposizioni del presente regolamento non ostano all'applicazione delle norme di applicazione necessaria della legge del foro*») e *(iii)* dall'ordine pubblico del foro (art. 21: «*L'applicazione di una norma della legge di un paese designata dal presente regolamento può essere esclusa solo qualora tale applicazione risulti manifestamente incompatibile con l'ordine pubblico del foro*»).

[88] Art. 19 Regolamento (CE) n. 593/2008 ("Residenza abituale"): «*1. Ai fini del presente regolamento, per residenza abituale di società, associazioni e persone giuridiche si intende il luogo in cui si trova la loro amministrazione centrale. Per residenza abituale di una persona fisica che agisce nell'esercizio della sua attività professionale si intende la sua sede di attività principale. 2. Quando il contratto è concluso nel quadro dell'esercizio dell'attività di una filiale, di un'agenzia o di qualunque altra sede di attività, o se, secondo il contratto, la prestazione deve essere fornita da una siffatta filiale, agenzia o sede di attività, il luogo in cui è ubicata la filiale, l'agenzia o altra sede di attività è considerato residenza abituale. 3. Al fine di determinare la residenza abituale il momento rilevante è quello della conclusione del contratto*». Cfr. L. DE LIMA PINHEIRO, *Article 19*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI, (a cura di), *Rome I*

Nonostante la suddetta delimitazione della facoltà di scelta della legge applicabile ad opera delle parti, non si ritiene che i confini entro cui tale facoltà può essere esercitata favoriscano adeguatamente il passeggero. A tal proposito, si sarebbe senz'altro rivelato preferibile imporre meccanismi di tutela volti a favorire l'ordinamento maggiormente protettivo degli interessi del passeggero[89]. Oppure, come suggerito da autorevole dottrina[90], sarebbe stato, altresì, più efficace prevedere l'introduzione di una limitazione della scelta di legge mediante il richiamo alle disposizioni imperative in vigore nel paese di residenza abituale del passeggero, sul modello di quanto già previsto dall'art. 6 del Regolamento Roma I in materia di contratti conclusi dai consumatori[91].

Regulation, *op. cit.*, p. 801; F. MARONGIU BONAIUTI, *Sub art. 19*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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»)*, *op. cit.*, p. 892; F. MOSCONI, C. CAMPIGLIO, *Diritto internazionale privato e processuale, Volume I, Parte generale e obbligazioni*, *op. cit.*, p. 401; P. DE CESARI, *Diritto internazionale privato dell'Unione europea*, *op. cit.*, p. 375. Tendenzialmente, la suddetta coincidenza spaziale tra la residenza abituale del vettore e la sua amministrazione centrale si verifica indipendentemente dal fatto che il servizio di trasporto venga effettuato da ditte individuali o da società. Per quanto riguarda le prime, nel settore del trasporto passeggeri queste operano solitamente su scala nazionale, non avendo dimensioni tali da consentire un servizio a più ampio raggio (un esempio può essere rappresentato da un servizio di taxi privato). Pertanto, eccezion fatta per quelle – si presume rare – ipotesi in cui un operatore agisca al di fuori dei confini nazionali, il tema della scelta della legge regolatrice non dovrebbe sollevare particolari questioni. Allo stesso modo, per quanto concerne le compagnie di trasporto organizzate in forma societaria, in forza dell'art. 19 del Regolamento Roma I citato, con ogni probabilità la residenza abituale del vettore e quella dell'amministrazione coincidono. In definitiva, indipendentemente dalle caratteristiche della persona fisica che effettua il trasporto, entrambi i criteri di collegamento conducono all'applicazione della legge più favorevole – se non altro in termini di conoscibilità – al vettore. Inoltre, può, naturalmente, accadere, altresì, che l'amministrazione centrale del vettore coincida con il luogo di partenza o con quello di destinazione del viaggio. Cfr. G. CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 363. La distinzione tra la legge della residenza abituale del vettore e quella della sua amministrazione centrale non può, pertanto, che ritenersi ridondante. G. BIAGIONI, *Sub art. 5*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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»)*, *op. cit.*, p. 726.

[89] A. LA MATTINA, *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in I. QUEIROLO, A. M. BENEDETTI, L. CARPANETO (a cura di), *La tutela dei soggetti deboli tra diritto internazionale, dell'Unione europea e diritto interno*, *op. cit.*, p. 79; ID., *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, *op. cit.*, p. 809.

[90] Cfr. S. TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel regolamento Roma I*, *op. cit.*, p. 319; ID., *Il contratto di trasporto nella Convenzione di Roma del 19 giugno 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, in *Dir. trasp.*, 1994/3, p. 877.

[91] V. *infra*.

Ebbene, un primo profilo di criticità che emerge dalla norma di conflitto in esame è correlato all'autenticità, alla spontaneità e, soprattutto, alla consapevolezza della scelta di legge operata dalle parti[92].

È opportuno, infatti, ricordare che i contratti di trasporto di persone rientrano, di regola, nella categoria dei contratti di adesione. I termini e le condizioni dell'accordo – che si conclude, normalmente, con il semplice acquisto del biglietto – sono, infatti, predisposti unilateralmente dal vettore ed accettati dal passeggero senza che quest'ultimo abbia la possibilità – *rectius*, la volontà e/o la capacità – di verificarne o discuterne i contenuti. In altri termini, le condizioni di viaggio non sono quasi mai oggetto di una reale negoziazione, ma vengono aprioristicamente stabilite dalla compagnia operatrice per una serie indeterminata di rapporti giuridici.

Sotto questo profilo, merita constatare che se è pur vero che, almeno in riferimento a talune determinate tipologie di trasporto consistenti in servizi di linea, le condizioni di contratto sono fissate mediante il ricorso a modelli predisposti dalle associazioni di categoria dei vettori[93], allo stesso modo va detto che questo non assicura, tuttavia, necessariamente l'imposizione di condizioni contrattuali favorevoli per il passeggero,

---

[92] Cfr. S. TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel regolamento Roma I*, *op. cit.*, p. 318; G. CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 364; G. BIAGIONI, *Sub art. 5*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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»)*, *op. cit.*, p. 726; A. LA MATTINA, *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in I. QUEIROLO, A. M. BENEDETTI, L. CARPANETO (a cura di), *La tutela dei soggetti deboli tra diritto internazionale, dell'Unione europea e diritto interno*, *op. cit.*, p. 79; ID., *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, *op. cit.*, p. 809; A. BOGGIANO, *International Standard Contracts*, in *Recueil des Cours*, *op. cit.*, p. 59.

[93] A mero titolo esemplificativo, nel settore del trasporto aereo, le condizioni contrattuali cui i vettori devono attenersi nei propri rispettivi accordi sono, di regola, concordate in seno alla IATA (*International Air Transport Association)*, un'associazione privata, costituita tra le compagnie aeree internazionali allo scopo di fornire un quadro di regolamentazione unitario del settore. Cfr. G. CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 364. Peraltro, anche a livello interno, si prevede, per talune tipologie di trasporto, che i modelli contrattuali predisposti unilateralmente dal vettore siano oggetto di approvazione preventiva da parte della autorità amministrativa competente. Ciò avviene, ad esempio, in Italia in relazione ai contratti di trasporto terrestri, i quali, di regola, sono oggetto di un accordo tra l'amministrazione e l'operatore che offre il servizio volti a definire gli obblighi assunti, la quantità dei viaggi che l'impresa si impegna ad effettuare e la qualità del servizio che essa intende rendere. Tuttavia, siffatto meccanismo di autorizzazioni preventive non pare idoneo ad incidere in maniera rilevante sul carattere unilaterale dei contratti di trasporto che l'operatore conclude con l'utenza. Sul punto, S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, p. 540.

laddove il principale obiettivo di dette associazioni non è tanto rappresentato dalla composizione ed il ribilanciamento degli interessi dei contraenti, quanto, piuttosto, dalla proficua gestione di personale e mezzi a protezione degli interessi del vettore[94].

Alla luce di quanto esaminato sin qui, emerge, dunque, con chiarezza come il criterio di collegamento della scelta delle parti – seppur "limitata" – riservi al vettore ampi margini di azione, lasciando, al contrario, il passeggero sguarnito di adeguata protezione.

Una simile conclusione trova ancor più chiara conferma ove si consideri che al vettore non solo è dato predisporre unilateralmente le condizioni contrattuali, bensì è concesso, altresì, il più notevole margine di scelta rispetto alla collocazione spaziale della propria amministrazione centrale. Circostanza che garantisce, pertanto, al vettore la facoltà di incidere già "a monte" sull'individuazione della legge regolatrice dei contratti conclusi nell'esercizio della propria attività imprenditoriale[95].

In linea di principio, non è esclusa, infatti, l'ipotesi che un operatore localizzi la propria sede in un paese terzo al mero fine di sottoporre i contratti che propone alla sua clientela ad una normativa più favorevole ai propri interessi, in particolare sotto l'aspetto del regime di responsabilità, a scapito, invece, degli interessi degli utenti, il più delle volte – si ribadisce – ignari delle condizioni contrattuali effettivamente proposte e accettate.

Come noto, è, d'altronde, lo stesso diritto dell'Unione europea a concedere in tema di libertà di stabilimento il più ampio margine di manovra alle compagnie, laddove, in principio, anche nei settori maggiormente normati[96], non si preclude la possibilità di

---

[94] S. TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel regolamento Roma I*, *op. cit.*, p. 318.

[95] Evidenziano questo aspetto, A. LA MATTINA, *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in I. QUEIROLO, A. M. BENEDETTI, L. CARPANETO (a cura di), *La tutela dei soggetti deboli tra diritto internazionale, dell'Unione europea e diritto interno*, *op. cit.*, p. 79; ID., *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, *op. cit.*, p. 809; G. CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 365.

[96] Prendendo in considerazione il settore del trasporto aereo di persone, è possibile, dunque, ad esempio, che una compagnia battente bandiera di un paese terzo, abbia accesso al mercato comune, al fine di svolgere un servizio di trasporto aereo in regime di libera prestazione: come le compagnie aeree localizzate nel territorio dell'Unione necessitano del rilascio della licenza da parte Stato membro ove è stabilita la sede centrale per poter operare, anche alle imprese situate in paesi terzi, basterà, infatti, ottenere il rilascio del certificato operativo dal singolo Stato membro in cui intendono svolgere la propria attività. Invero, il sistema comunitario in materia di rilascio di licenze e certificati operativi risulta alquanto complesso. Per i servizi aerei svolti all'interno degli Stati membri dell'Unione europea, il

stabilire la sede o l'amministrazione centrale di un'impresa in un terzo che non presenti alcun tipo di collegamento rilevante con l'impresa medesima e l'attività da essa condotta[97]. Le conseguenze negative sul piano pratico di siffatta impostazione in termini di tutela dei passeggeri sono evidenti, considerato che, in sostanza, una compagnia operante nel settore del trasporto di persone potrebbe liberamente optare per localizzare

---

sistema ha subito una profonda modificazione in senso liberistico da parte del cd. terzo pacchetto di regolamenti europei, risalente al 1992, poi sostituito dal Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (rifusione) (Testo rilevante ai fini del SEE), *OJ* L 293, 31.10.2008, p. 3. Il suddetto terzo pacchetto, rispetto alla disciplina del rilascio delle licenze, comprendeva il Regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei, *OJ* L 240, 24.8.1992, p. 1. Sulle innovazioni contenute nel Regolamento (CE) n. 1008/2008, per tutti, D. BOCCHESE, *La rifusione della disciplina comunitaria sulla prestazione dei servizi aerei*, in *Dir. trasp.*, 2009, p. 307. Per gli orientamenti interpretativi della Commissione dell'8 giugno 2017, v. *Dir. trasp.*, 2017, pp. 652 e 670.

[97] Sulla libertà di stabilimento nel contesto dell'Unione europea, v. art. 49 TFEU: «*1. Nel quadro delle disposizioni che seguono, le restrizioni alla libertà di stabilimento dei cittadini di uno Stato membro nel territorio di un altro Stato membro vengono vietate. Tale divieto si estende altresì alle restrizioni relative all'apertura di agenzie, succursali o filiali, da parte dei cittadini di uno Stato membro stabiliti sul territorio di un altro Stato membro. 2. La libertà di stabilimento importa l'accesso alle attività autonome e al loro esercizio, nonché la costituzione e la gestione di imprese e in particolare di società ai sensi dell'articolo 54, secondo comma, alle condizioni definite dalla legislazione del paese di stabilimento nei confronti dei propri cittadini, fatte salve le disposizioni del capo relativo ai capitali*». J. TOMKIN, *Articles 49-55*, in D. DIVERIO, *Art. 49*, in F. POCAR, M. C. BARUFFI (a cura di), *Commentario breve ai Trattati dell'Unione Europea*, 2° ed., Padova, 2014, p. 350; M. KELLERBAUER, M. KLAMERT, J. TOMKIN (a cura di), *The EU Treaties and the Charter of Fundamental Rights. A Commentary*, Oxford, 2019, p. 650; M. KOTZUR, *Article 49 ("Freedom of Establishment" - ex Article 43 TEC)*, in R. GEIGER, D.-E. KHAN, M. KOTZUR (a cura di), *European Union Treaties. A Commentary*, Monaco di Baviera, 2015, p. 356. Sul diritto di stabilimento nell'ambito dell'Unione europea, senza alcuna pretesa di esaustività, cfr. R. ADAM, A. TIZZANO, *Manuale di diritto dell'Unione europea*, 2° ed., Torino, 2017, p. 490; G. TESAURO, *Diritto dell'Unione europea*, 7° ed., Padova, 2012, p. 496; M. CONDINANZI, *Libertà di stabilimento*, in G. STROZZI (a cura di), *Diritto dell'Unione europea. Parte speciale*, 5° ed., Torino, 2017, p. 175; M. V. BENDETTELLI, *Sul trasferimento della sede sociale all'estero*, in *Riv. soc.*, 6/2010, p. 1251; A. RIGHINI, *Il trasferimento transnazionale della sede sociale*, in *Contratto e Impresa*, 3/2006, 2006, p. 755; E. VACCARO, *Transfer of Seat and Freedom of Establishment in European Company Law*, in *European Business Law Review*, vol. 16, 6/2005, p. 1348; O. SANDROCK, *The Impact of European Developments on German Codetermination and German Corporate Law*, in J. J. DU PLESSIS, B. GROßFELD, C. LUTTERMAN, I. SAENGER, O. SANDROCK, M. CASPER (a cura di), *German Corporate Governance in International and European Context*, 3° ed., Berlino-Heidelberg, 2017, p. 249; A. BAERT, *Crossing Borders: Exploring the Need for a Fourteenth EU Company Law Directive on the Transfer of the Registered Office*, in *European Business Law Review*, 4/2015, p. 581; P. PASCHALIDIS, *Freedom of establishment and private international law for corporations*, Oxford, 2012; T. SZABADOS, *The Transfer of the Company Seat: The Freedom of Establishment and National Laws*, in *Acta Universitatis Sapientiae – Legal Studies*, vol. 2, 1/2013, p. 153; ID., *The Transfer of the Company Seat within the European Union: the Impact of Freedom of Establishment on National Laws*, Budapest, 2012; E. WYMEERSCH, *Il trasferimento della sede della società nel diritto societario europeo*, in *Riv. soc.*, 4/2003, p. 723.

la propria sede in un paese il cui ordinamento non è stato oggetto di armonizzazione comunitaria, con la conseguenza di applicarne la relativa normativa ai propri contratti[98].

In definitiva, nella specifica prospettiva della tutela del passeggero, la tendenziale predisposizione unilaterale dei contratti di trasporto passeggeri da parte dei vettori nonché l'ampia facoltà garantita a questi ultimi di decidere deliberatamente dove collocare la propria amministrazione centrale – con conseguente incidenza sulla legge applicabile ai contratti stipulati con gli utenti – costituiscono i profili maggiormente critici del primo criterio di collegamento previsto dall'art. 5(2) del Regolamento Roma I.

A ciò bisogna, infine, aggiungere che, a differenza di quanto previsto dalla disciplina regolamentare dedicata all'individuazione della legge regolatrice dei contratti conclusi dalle parti deboli "tradizionali"[99], la disposizione in esame, nel dettare la scelta delle parti quale criterio principale, non fa salva la prevalenza delle norme imperative dello

[98] Sono diverse le forme in cui il citato margine di manovra del vettore in termini di individuazione della legge applicabile può declinarsi. Si pensi, ad esempio, alle compagnie che intendono offrire contratti di trasporto aereo da o verso scali europei. Queste, in sostanza, hanno la possibilità di localizzare la propria amministrazione centrale in un paese terzo, pur offrendo, allo stesso tempo, servizi di cabotaggio tra Stati membri oppure tra Stati membri e paesi terzi. In questo caso, dunque, la legge regolatrice del rapporto negoziale finirebbe per essere – per mera volontà del vettore – quella di un paese che presenta, di fatto, collegamenti praticamente inesistenti con la tratta oggetto del viaggio. Un ulteriore scenario potrebbe, altresì, configurarsi alla luce della prassi invalsa tra taluni operatori di rivolgersi, per ragioni di convenienza, a compagnie aree terze per offrire un servizio su tratte determinate. In particolare, detti operatori procedono all'acquisto di una serie di biglietti, a condizioni più vantaggiose di quelle a cui potrebbero direttamente acquistarli gli utenti autonomamente, per poi rivenderli a questi ultimi. Questo permette loro di rimanere all'interno del mercato, pur senza organizzare e gestire direttamente e in via autonoma determinati servizi di linea. Anche in questa ipotesi, in considerazione in questo caso della evidente discrasia tra vettore di fatto e vettore contrattuale, la scelta della legge della sede della compagnia di trasporto con la quale è stato materialmente concluso il contratto, presenta una rilevanza quanto mai irrisoria nell'assetto materiale del contratto di viaggio stipulato con il passeggero. Su quest'ultimo fenomeno, cfr. A. ANTONINI, *Le figure contrattuali del trasporto aere*, in M. RIGUZZI, A. ANTONINI (a cura di), *Trasporti e turismo*, in *Trattato di diritto privato dell'Unione europea*, a cura di G. AJANI, G. BENACCHIO, Torino, 2008, p. 292. In generale, sulle ipotesi sopra considerate, cfr. G. CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 365.

[99] Il riferimento è, ad esempio, agli artt. 6(2) («*[…] Tuttavia, tale scelta non vale a privare il consumatore della protezione assicuratagli dalle disposizioni alle quali non è permesso derogare convenzionalmente ai sensi della legge che, in mancanza di scelta, sarebbe stata applicabile a norma del paragrafo 1*») e 8(1) («*Un contratto individuale di lavoro è disciplinato dalla legge scelta dalle parti conformemente all'articolo 3. Tuttavia, tale scelta non vale a privare il lavoratore della protezione assicuratagli dalle disposizioni alle quali non è permesso derogare convenzionalmente in virtù della legge che, in mancanza di scelta, sarebbe stata applicabile a norma dei paragrafi 2, 3 e 4 del presente articolo*») del Regolamento Roma I, rispettivamente riguardanti i contratti conclusi dai consumatori ed i contratti individuali di lavoro.

Stato che presenta i collegamenti più stretti legami con la fattispecie, da identificarsi, in questo contesto, nei luoghi di partenza ed arrivo del trasporto. Ne risulta, pertanto, un evidente ulteriore ampiamento del margine di manovra del vettore in relazione alla determinazione della legge applicabile, laddove nel fissare le condizioni contrattuali da proporre agli utenti non dovrà curarsi di tenere in considerazione le norme imperative dell'ordinamento interno del luogo in cui opta di operare e prestare i propri servizi[100].

In considerazione di quanto premesso, si può, conclusivamente, constatare che il criterio di collegamento della *electio iuris* "vincolata" ad opera delle parti, più che orientato alla protezione del passeggero e al riequilibrio dell'ontologica disparità di potere negoziale tra quest'ultimo ed il vettore – come il considerando 32 del Regolamento richiederebbe –, parrebbe, piuttosto, mirare a garantire entrambi i contraenti in termini di prevedibilità circa la legge cui potenzialmente l'accordo di volta in volta considerato può essere sottoposto[101]. Ciò, dunque, a beneficio non solo del passeggero, ma di entrambe le parti.

Peraltro, merita porsi in evidenza come questa disciplina, in principio, non risulti del tutto soddisfacente neppure nella prospettiva del vettore – seppur avvantaggiato dalla configurazione di questa prima parte della norma di conflitto in esame –.

Il criterio in parola può, infatti, potenzialmente condurre alla frammentazione della legge regolatrice sia in caso di trasporto combinato di merci e persone sia in relazione ai singoli passeggeri di uno stesso viaggio. Detto inconveniente di natura pratica si verificherebbe, in particolare, qualora il vettore si trovasse a concordare con i passeggeri di uno stesso trasporto leggi applicabili differenti. Tuttavia, alla luce di quanto ripetutamente osservato, si tratta di uno scenario difficilmente realizzabile in concreto[102], considerato che il notevole potere negoziale di fatto riconosciuto in capo al vettore consente al medesimo di incidere *ab origine* sulla determinazione della legge applicabile, fissando per una serie indeterminata di rapporti giuridici la medesima legge

[100] G. CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 366.

[101] Cfr. S. TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel regolamento Roma I*, *op. cit.*, p. 319.

[102] Peraltro, una simile ipotesi sarebbe, invece, assolutamente coerente rispetto alla posizione dei passeggeri, laddove ogni contratto di viaggio ha, di regola, natura indipendente ed autonoma.

regolatrice e, dunque, in sostanza, inserendo le medesime condizioni per tutti i contratti di trasporto che conclude[103].

4.2. La legge applicabile in mancanza di scelta delle parti: i criteri sussidiari e la cd. *clause échappatoire*.

Come si è già fatto cenno, l'art. 5(2) del Regolamento Roma I al fine dell'individuazione della legge regolatrice dei contratti di trasporto di persone prevede un concorso successivo di criteri di collegamento.

Se quello principale dell'autonomia privata "limitata" non risulta efficacemente orientato alla tutela del passeggero, maggiormente protettivi parrebbero, invece, ad una prima valutazione, i criteri sussidiari[104].

Ai sensi della disposizione in esame, in assenza di scelta della legge applicabile, il contratto di trasporto di persone è disciplinato dalla legge del luogo di "*residenza abituale del passeggero, purché il luogo di partenza o di destinazione sia situato in tale paese*"[105], con la precisazione che, laddove tale coincidenza non si realizzi, troverebbe applicazione "*la legge del paese in cui il vettore ha la residenza abituale*"[106].

In questo contesto, il primo inciso rappresenta senz'altro la previsione più innovativa rispetto alla antecedente disciplina convenzionale, la quale, di fatto[107], stabiliva che la

---

[103] Sul punto, G. BIAGIONI, *Sub art. 5*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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»)*, *op. cit.*, p. 725.

[104] In questo senso, I. QUEIROLO, C. CELLERINO, *The discipline of maritime transport contracts under the Rome I and Brussels I Regulations: conflicts of laws and jurisdictional issues*, in E. VASSILAKAKIS, N. NATOV, R. BALZAN (a cura di), *Regulations ROME I and ROME II and Maritime Law*, *op. cit.*, p. 121; G. BIAGIONI, *Sub art. 5*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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»)*, *op. cit.*, p. 726. Entrambi, tuttavia, ne sottolineato, altresì, gli aspetti deficitari rispetto all'obiettivo di tutela della "parte debole", che portano, quindi, in seconda battuta, a ritenere che anche i criteri sussidiari non siano, in definitiva, idonei a garantire le prerogative dei passeggeri.

[105] In questo caso, il Regolamento parrebbe fare leva sul principio di prossimità, laddove richiede uno specifico collegamento tra la residenza abituale del passeggero e l'operazione di trasporto. Per gli inconvenienti pratici cui può condurre l'applicazione della norma, P. LAGARDE, A. TENNEMBAUM, *De la convention de Rome au réglement Rome I*, in *Rev. crit. dr. internat. privé*, 2008, p. 762.

[106] All'ipotesi della mancanza di scelta dovrebbe equipararsi quella della scelta di una legge diversa da quelle elencate dalla seconda parte dell'art. 5(2).

[107] Sempre sul presupposto che il trasporto di persone non è espressamente e specificamente considerato dalla Convenzione del 1980.

regolamentazione dei trasporti passeggeri, in mancanza di scelta di legge, dovesse individuarsi tramite la presunzione della prestazione caratteristica[108]. Presunzione che – come già osservato – non può che inevitabilmente condurre all'operatività della legge del luogo di residenza abituale del vettore, dal momento che l'obbligazione propria del passeggero di corrispondere il prezzo del trasporto, non ha in sé alcuna potenzialità di qualificare il rapporto[109].

Sempre rispetto al primo inciso, rileva, peraltro, constatare come la circostanza di fare leva sul criterio di collegamento della residenza abituale del passeggero sia assolutamente singolare in questo contesto[110]. Detto criterio, infatti, nell'ambito della disciplina del trasporto internazionale di persone trova usualmente e tradizionalmente spazio solamente come presupposto per il riparto della giurisdizione, laddove si ritiene permetta, per un verso, all'attore-passeggero di proporre l'azione dinanzi al tribunale del luogo che risulta a quest'ultimo più prossimo, e, per l'altro, di conferire la competenza a dirimere la controversia al giudice, in principio, più idoneo a valutare gli standard di vita del viaggiatore, in sede di quantificazione degli eventuali danni subiti[111].

---

[108] Art. 4(2) Convenzione di Roma del 1980, v. *supra*.

[109] Così, S. TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel regolamento Roma I*, *op. cit.*, p. 321. In generale, rispetto al criterio basato sulla prestazione caratteristica e alle relative problematiche che solleva in relazione ai contratti di trasporto di persone, in termini di squilibrio tra le parti contraenti, v. *supra*.

[110] L'introduzione del criterio della residenza abituale del passeggero ha sempre destato perplessità nella disciplina internazionale del trasporto internazionale di persone. Al riguardo, si fa riferimento in dottrina ad una sorta di "quinta dimensione" normativa, laddove si andrebbe ad aggiungere agli altri criteri di collegamento che trovano solitamente applicazione in questo specifico contesto, ossia la residenza e l'amministrazione centrale del vettore, nonché il luogo di partenza e di destinazione del trasporto. Cfr. S. POLLASTRELLI, *Il rimedio della quinta giurisdizione e l'efficacia della tutela dell'utente-consumatore*, in *Studi in memoria di Elio Fanara*, vol. 1, Milano, 2007, p. 335.

[111] Peraltro, si consideri, ad esempio, che, in particolare nel settore del trasporto aereo, il servizio può essere ripartito tra diversi vettori. Avviene non di rado, infatti, che le compagnie aeree, invece che operare in una determinata tratta, trovino più conveniente acquistare – naturalmente a condizioni di favore rispetto a quelle che potrebbero negoziare i singoli utenti – un certo numero di posti da un altro operatore, per poi rivenderli a prezzi maggiorati alla propria clientela. In siffatto scenario, l'utente, in maniera quasi certamente inconsapevole, si trova, quindi, contrattualmente vincolato ad un soggetto diverso da quello che effettivamente presta il servizio a suo favore. Risulta chiaro, pertanto, che in uno scenario di questo genere sarebbe quanto mai iniquo costringere il passeggero a proporre l'azione risarcitoria nel foro del vettore, laddove questo potrebbe risultare molto lontano o addirittura sconosciuto al momento dell'instaurazione della causa. Non è un caso, infatti, che l'art. 33 della Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo (v. *infra*) faccia leva sul criterio di competenza del luogo di residenza del passeggero. Cfr. art. 33 Convenzione di Montreal 1999 ("Competenza giurisdizionale"): «*[…] 2. In caso di danno derivante dalla morte o dalla lesione del passeggero, l'azione di risarcimento può essere*

Come detto, l'operatività del criterio della residenza abituale del passeggero non è, tuttavia, priva di limitazioni. Nell'ottica di non danneggiare eccessivamente il vettore in termini di frammentazione della legge regolatrice e, conseguentemente, di incertezza giuridica, il Regolamento Roma I fa, infatti, prescindere detta operatività dalla sussistenza di ulteriori elementi di collegamento con la fattispecie, rappresentati, in particolare, dal luogo di partenza e di destinazione del trasporto. Si prevede, quindi, che il criterio possa applicarsi solo ove uno di questi due luoghi coincida con la residenza del viaggiatore.

Se, da un lato, siffatta impostazione – limitatamente a quei settori in cui il criterio della residenza abituale del passeggero trova applicazione in materia di determinazione della giurisdizione – presenta il chiaro vantaggio di agevolare la coincidenza tra *forum* e *ius*, così rendendo, conseguentemente, più semplice il compito del giudice, dall'altro lato, è altrettanto evidente che la previsione non è esente da criticità.

In particolare, nonostante i propositi sopra menzionati in termini di tutela del vettore – o, forse più correttamente, alla luce del considerando 32 del Regolamento, di "non danneggiamento" del medesimo –, il criterio di collegamento in esame non riesce a scongiurare il rischio di frammentazione della legge regolatrice di una complessiva operazione di trasporto, laddove a ciascun contratto stipulato con i singoli utenti, nel contesto di un viaggio sostanzialmente unitario, potranno applicarsi potenzialmente più leggi diverse, senza, peraltro, che da ciò discenda un significativo effetto protettivo a favore del passeggero[112]. In altri termini, il vettore, per un medesimo viaggio unitario, risulta potenzialmente soggetto all'applicazione di diverse normative nazionali di diritto

---

promossa dinanzi ad uno dei tribunali di cui al paragrafo 1 oppure nel territorio dello Stato parte nel quale al momento dell'incidente il passeggero ha la sua residenza principale e permanente e dal quale e verso il quale il vettore svolge il servizio di trasporto aereo di passeggeri, sia con propri aeromobili che con aeromobili di proprietà di un altro vettore in virtù di un accordo commerciale, e nel quale il vettore esercita la propria attività di trasporto aereo di passeggeri in edifici locati o di proprietà dello stesso vettore o di un altro vettore con il quale egli ha un accordo commerciale. 3. Ai fini del paragrafo 2: […] b) "residenza principale e permanente" indica il luogo in cui, al momento dell'incidente, il passeggero ha fissa e permanente dimora. La nazionalità del passeggero non costituisce l'elemento determinante a tale scopo. […]»). Sul punto, S. M. CARBONE, *Criteri di collegamento giurisdizionale e clausole arbitrali nel trasporto aereo: le soluzioni della convenzione di Montreal del 1999*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 2000, p. 5; S. BUSTI, *I fori competenti per l'azione di responsabilità contro il vettore aereo internazionale*, in *Trasporti. Diritto, economia, politica*, 82/2000, p. 45.

[112] G. BIAGIONI, *Sub art. 5*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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»)*, *op. cit.*, p. 726.

sostanziale a seconda che i singoli viaggiatori siano residenti nel luogo iniziale o in quello finale del viaggio oppure, ancora, che risiedano abitualmente in uno Stato diverso da questi ultimi[113].

Ciò detto, il soggetto che, a ben vedere, è destinato, in definitiva, a subire effettivamente le conseguenze negative delle suddette criticità legate alla configurazione della norma di conflitto è ancora una volta il passeggero.

Il rischio in capo ai vettori di dover assistere ad una frammentazione della legge applicabile ai propri contratti non può, infatti, che rappresentare per questi ultimi un ulteriore incentivo ad introdurre – unilateralmente – clausole contrattuali di scelta di legge, che i singoli viaggiatori si troveranno, dunque, costretti – il più delle volte, si ribadisce, inconsapevolmente – ad accettare.

Pertanto, nella prospettiva della tutela del passeggero, la formulazione della norma di conflitto, in principio intesa ad individuare la legge più vicina alla parte debole del rapporto, non può ritenersi soddisfacente ed efficace, laddove si rivela incapace di evitare – o quanto meno limitare – l'applicazione della legge di residenza abituale del vettore, la quale, in sostanza, riflette il criterio della prestazione caratteristica *ex* art. 4(2) della Convenzione del 1980, a suo tempo – come già osservato – ampiamente criticato in dottrina[114].

Legge del paese di residenza abituale del vettore che, per di più, trova espressamente applicazione, in ultima battuta, qualora il passeggero non sia residente nel luogo di partenza o di arrivo del trasporto. Come già fatto cenno, infatti, l'ultimo inciso dell'art.

---

[113] Sul punto cfr. G. CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 376, che individua, altresì, un ulteriore profilo di criticità – di carattere più prettamente economico – discendente dal criterio di collegamento della residenza abituale del passeggero vincolato alla coincidenza con il luogo di arrivo o destinazione del trasporto. Detto criterio parrebbe particolarmente sconveniente sia per i vettori che per i passeggeri provenienti da paesi terzi in via di sviluppo. Da un lato, i vettori dovrebbero corrispondere risarcimenti tendenzialmente più elevati rispetto a quelli dovuti in forza dell'applicazione della legge della propria residenza. Dall'altro lato, analogamente, i passeggeri si troverebbero a dovere sostenere costi più elevati per l'acquisto del biglietto di viaggio, considerato che l'operatore del servizio ripartirà le spese per la conclusione del relativo contratto assicurativo tra i vari posti disponibili in un determinato mezzo di trasporto, indipendentemente dalla residenza del soggetto che occupa effettivamente quel posto.

[114] In questo senso, sarebbe stato, piuttosto, preferibile non vincolare il criterio di collegamento *ad hoc* della residenza abituale del passeggero alla coincidenza con il luogo di partenza o di destinazione. Coincidenza che rischia, infatti, di vanificare l'operatività del criterio di collegamento a tutela de passeggero. Cfr. S. TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel regolamento Roma I*, *op. cit.*, p. 322.

5(2) del Regolamento Roma I sancisce il ricorso, in via residuale, alla legge "*del paese in cui il vettore ha la residenza abituale*", così annullando – per le medesime motivazioni osservate in tema di facoltà di scelta della legge applicabile – qualsivoglia forma di protezione a favore del passeggero[115].

Infine, la tendenza scarsamente protettiva degli interessi del passeggero dell'impianto normativo regolamentare sembra trovare definitiva conferma nella cd. *clause échappatoire*, con cui si chiude la norma *ad hoc* per l'individuazione della legge regolatrice di contratti di trasporto.

Il terzo comma della norma prevede, infatti, una specifica clausola di eccezione, valida per tutti i casi sin qui considerati[116], che ammette, sempre sul presupposto della mancanza di scelta della legge ad opera delle parti, l'applicazione della legge del paese con cui il contratto presenta "*chiaramente […] collegamenti manifestamente più stretti*"[117].

Sebbene si registrino orientamenti dottrinali di senso opposto[118], si ritiene che detta previsione abbia carattere meramente residuale, essendo destinata a trovare applicazione

---

[115] Cfr. I. QUEIROLO, C. CELLERINO, *The discipline of maritime transport contracts under the Rome I and Brussels I Regulations: conflicts of laws and jurisdictional issues*, *op. cit.*, p. 121. Si veda, altresì, A. LA MATTINA, *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in *Dir. mar.*, *op. cit.*, p. 810, che sottolinea come quest'ultimo criterio sussidiario non faccia altro che far "*rientrare dalla finestra*" il criterio di collegamento della prestazione caratteristica *ex* art. 4(2) della Convenzione di Roma del 1980. Per le critiche al criterio in parola, v. *supra*.

[116] Nonché valida, altresì, per i contratti di trasporto di merci.

[117] Sulla clausola di eccezione di cui al Regolamento Roma I ed il principio generale del collegamento più stretto, si vedano, per tutti, A. LEANDRO, *Sub art. 4*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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»)*, *op. cit.*, p. 660; R. BARATTA, *Il collegamento più stretto nel diritto internazionale privato dei contratti*, Milano, 1991, p. 177; U. MAGNUS, *Article 4*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI, (a cura di), *Rome I Regulation*, *op. cit.*, p. 317; O. LOPES PEGNA, *Il rilievo del collegamento più stretto dalla convenzione di Roma alla proposta di regolamento «Roma I»*, in *Riv. dir. int.*, 2006, p. 756; O. LANDO, P. A. NIELSEN, *The Rome I Regulation*, in *Common Market Law Rev.*, 2008, p. 1703.

[118] Con specifico riferimento all'art. 4(5) della Convenzione di Roma del 1980 (v. *supra*), v. R. BARATTA, *Il collegamento più stretto nel diritto internazionale privato dei contratti*, *op. cit.*, p. 167. Cfr., altresì, S. TONOLO, *Il contratto di trasporto nella Convenzione di Roma del 19 giugno 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, *op. cit.*, p. 884; ID., *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel regolamento Roma I*, in *Dir. trasp., op. cit.*, p. 324, che, peraltro, ponendo l'art. 5(3) del Regolamento Roma I in relazione con l'art. 4(5) della Convenzione del 1980, sottolinea come la libertà lasciata all'interprete di stabilire l'entità del legame tra il contratto di volta in volta considerato e l'ordinamento cui esso è collegato, è stata ampiamente recepita e sviluppata già nel vigore della Convenzione. In particolare, ad esempio, nell'ambito di un contratto di vendita, alla luce della rilevanza dell'esecuzione di altre obbligazioni accessorie quale indizio dell'esistenza di un collegamento più stretto

solamente qualora nessuno dei criteri di collegamento oggettivi presi in considerazione dai precedenti commi dell'art. 5 del Regolamento Roma I configurino un nesso effettivo con la fattispecie[119].

Peraltro, in considerazione delle già osservate caratteristiche dei contratti di trasporto, l'introduzione del criterio del collegamento manifestamente più stretto non può che rivelarsi singolare oltreché di dubbia efficacia. È difficile immaginare, infatti, che un contratto di viaggio a carattere transnazionale possa presentare collegamenti stretti con la legge di uno Stato diverso rispetto a quelli già presi in considerazione, benché ad altro titolo, dall'art. 5(2).

Invero, in ambito dottrinale sono due le leggi non menzionate dalla norma in commento individuate quali ipoteticamente rilevanti per l'operatività della clausola di eccezione.

In primis, si è posta l'attenzione sulla legge di bandiera della nave o dell'aeromobile, la quale, in effetti, nei sistemi di conflitto in materia marittima e aeronautica viene proposta con una certa frequenza[120].

Questa soluzione, tuttavia, non appare convincente, in particolare ove si consideri che nessuno dei criteri di collegamento di cui alle norme di conflitto regolamentari fa menzione di tale legge, escludendola sia in relazione ai contratti di trasporto, sia con riferimento ad altre tipologie contrattuali nelle quali è tradizionalmente diffusa nei sistemi nazionali di conflitto[121].

---

con il luogo di esecuzione della prestazione contrattuale, è stata esclusa l'operatività della legge della sede del venditore. Cfr. Cass., S.U, 10 marzo 2000, n. 58, *Krauss Maffei Verfahrenstechnik GmbH, Krauss Maffei AG* contro *Bristol Myers Squill s.p.a.*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2000, p. 773. Analogamente, nell'ambito di un accordo di risoluzione di un precedente contratto di trasporto – soggetto alla legge italiana –, nonostante la prestazione prevista dal suddetto accordo di risoluzione fosse dovuta da un contraente con sede in Austria, in forza del criterio del collegamento più stretto ha comunque trovato applicazione la legge italiana. Cfr. Cass., ord., 3 maggio 2005, n. 9106, *LKW Walter Internationale Transportorganisation AG* contro *Trans Italia S.r.l.*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2006, p. 429.

[119] In questo senso, G. BIAGIONI, *Sub art. 5*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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»)*, *op. cit.*, p. 727. Peraltro, in questo senso, l'utilizzo degli avverbi "*chiaramente*" e "*manifestamente*" da parte del "legislatore" europeo dovrebbe fa propendere per l'eccezionalità dell'operatività della clausola.

[120] Sul punto, cfr. G. CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 378.

[121] Il riferimento è, ad esempio, all'art. 8 del Regolamento Roma I in materia di individuazione della legge regolatrice dei contratti individuali di lavoro. Non riservando alcuna previsione specifica per i

Del resto, la circostanza che la legge della bandiera non sia presa in considerazione dal Regolamento Roma I pare porsi in continuità con gli sviluppi del diritto internazionale privato contemporaneo e, più specificamente, con quell'orientamento dottrinale [122] che riscontra nella prassi marittima e aeronautica nazionale ed internazionale una generalizzata tendenza alla marginalizzazione della bandiera quale criterio di collegamento o titolo di giurisdizione[123]. Tendenza che trova indubbiamente la propria *ratio* nel progressivo fenomeno delle cd. "bandiere di convenienza" o "bandiere ombra", consistente nella prassi diffusa di sostituire il collegamento socio-economico tra la nave – o l'aeromobile – e lo Stato di bandiera con quello, di mera convenienza economica, funzionale ad accogliere investimenti stranieri a condizioni particolarmente vantaggiose[124].

---

lavoratori marittimi e aeronautici – a differenza, ad esempio, di quanto previsto dall'art. 9 delle disposizioni preliminari del codice della navigazione italiano – si può ritenere che i relativi contratti di lavoro siano soggetti alla disciplina regolamentare generale, che, come detto, non fa leva sulla legge della bandiera.

[122] Sulla progressiva marginalizzazione della nazionalità della nave (e dell'aeromobile) come criterio di collegamento si vedano S. M. CARBONE, *Legge della bandiera e ordinamento italiano*, Milano, 1970; ID., *Dallo stato della nazionalità della nave allo stato di radicamento territoriale non occasionale della nave nella disciplina del lavoro marittimo*, in *Dir. mar.*, 2009, p. 81; ID., *La legge ed il regime previdenziale applicabile ai rapporti di lavoro marittimo nella U.E.*, in *Dir. mar.*, 2015, p. 52; I. QUEIROLO, *La "residualità" della nazionalità della nave nelle norme di conflitto in campo marittimo*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 1994, p. 539; M. T. D'ALESSIO, *Carattere residuale della legge nazionale della nave nel sistema italiano di diritto internazionale privato della navigazione*, in *Dir. mar.*, 1994, p. 786. A livello dottrinale, si segnala, tuttavia, minoritario orientamento in senso contrario. Cfr. A. ZANOBETTI, *Il rapporto internazionale di lavoro marittimo*, Bologna, 2008, p. 143.

[123] La suddetta tendenza è emersa nella prassi statunitense nella prima metà del XX secolo per poi progressivamente estendersi agli ordinamenti di *civil law*. S. M. CARBONE, *Dallo stato della nazionalità della nave allo stato di radicamento territoriale non occasionale della nave nella disciplina del lavoro marittimo*, *op. cit.*, p. 84; ID., *La legge ed il regime previdenziale applicabile ai rapporti di lavoro marittimo nella U.E*, *op. cit.*, p. 52.

[124] Sul problema delle bandiere di convenienza, *ex multis*, si vedano S. M. CARBONE, *Legge della bandiera e ordinamento italiano*, *op. cit.*; ID., *La disciplina giuridica del traffico marittimo internazionale*, *op. cit.*; ID., *Lezioni, casi e modelli contrattuali di diritto marittimo*, Torino, 1997, p. 3; F. LAURIA, *Bandiere ombra e situazioni giuridiche di comodo*, in *Trasp.*, 11/1977, p. 83; S. ZUNARELLI, *Le bandiere di convenienza e l'evolversi dei principi di liberà di navigazione e di commercio marittimo*, in *Dir. mar.*, 1980, p. 400; C. MONTEBELLO, *Bandiere di convenienza, sistemi di registrazione "alternativi" e Port State Control*, in *Trasp.*, 85/2001, p. 149; P. CELLE, *Il "Port State Control" nel diritto internazionale*, in *Dir. mar.*, 2007, p. 712; A. MASUTTI, *Genuine link e bandiere ombra*, in A. ANTONINI (a cura di), *Trattato breve di diritto marittimo*, vol. I, Milano, 2007, p. 417; A. ZANOBETTI, *Il rapporto internazionale di lavoro marittimo*, *op. cit*., p. 160; S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2008, p. 80; S. M. CARBONE, L. SCHIANO DI PEPE, *Conflitti di sovranità e di leggi nei traffici marittimi tra diritto internazionale e diritto dell'Unione europea*, Torino, 2010, p. 36; F. MUNARI, L. SCHIANO DI PEPE, *Standard di tutela dei lavoratori marittimi: profili sostanziali e*

In secundis, è stata paventata, altresì, la possibilità di rinvenire il "*collegamento manifestamente più stretto*" con la fattispecie *ex* art. 5(3) nel luogo di conclusione del contratto di trasporto, i.e. quello di acquisizione del biglietto[125].

Anche siffatta soluzione, sebbene pure in questo frangente si tratti di una valutazione da operare caso per caso, non pare, tuttavia, trovare particolare riscontro – e utilità – nella pratica[126].

Pertanto, non si può che constatare come anche – e forse più dei criteri che la precedono – la clausola di eccezione di cui all'art. 5(3) del Regolamento Roma I si riveli quanto mai inidonea a garantire un'appropriata tutela alla parte debole del contratto di trasporto[127].

Sotto questo aspetto, merita, conclusivamente, segnalarsi il – seppur timido – tentativo in dottrina di proporre una lettura "estensiva" della norma, al fine di rafforzarne la propensione protettiva[128].

---

internazionalprivatistici nel diritto dell'Unione europea, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 2012, p. 37. Si tratta, infatti, di Stati che prescrivono requisiti "tenui" per l'immatricolazione nei loro registri nazionali, concedendo la propria nazionalità anche a navi sfornite di qualunque legame socio-economico con il loro ordinamento giuridico. Si attua, in tal modo, una politica di *open registry* unita a condizioni fiscali particolarmente favorevoli e sostanzialmente finalizzata ad attirare capitali stranieri incentivando investimenti esteri nell'ambito della loro "*jurisdiction*" attraverso una maggiore redditività alla nave. Così, testualmente, S. M. CARBONE, *Dallo stato della nazionalità della nave allo stato di radicamento territoriale non occasionale della nave nella disciplina del lavoro marittimo*, *op. cit.*, p. 83. Cfr. C. E. TUO, *La nozione di "luogo di abituale svolgimento dell'attività lavorativa" ancora al vaglio della Corte di giustizia UE: il caso degli assistenti di volo*, in *Dir. mar.*, 2018, p. 420. In generale, sul tema dell'applicazione della legge della bandiera nonché delle "bandiere ombra", si consenta il rimando anche a P. SANNA, *La determinazione della giurisdizione in materia di lavoro marittimo al vaglio delle Sezioni Unite della Corte di Cassazione: il criterio dello "stabilimento di assunzione" e la (ir)rilevanza della nazionalità della nave*, in *Dir. mar.*, 2019/IV, p. 789.

[125] Al netto delle già affrontate problematiche legate all'individuazione del luogo di acquisto del biglietto per le transazioni *on-line*, v. *supra*, Cap. I. Prendono in considerazione la possibilità di fare leva sulla legge del luogo di conclusione del contratto di trasporto, ad esempio, S. TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel regolamento Roma I*, *op. cit.*, p. 325; G. CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 379.

[126] Se non forse nello specifico scenario ipotetico in cui il trasporto oggetto del contratto abbia come luogo di partenza un determinato paese per poi articolarsi in una serie di tappe ulteriori non aprioristicamente determinate. Cfr. G. CONTALDI, *ibidem*.

[127] In tal senso, I. QUEIROLO, C. CELLERINO, *The discipline of maritime transport contracts under the Rome I and Brussels I Regulations: conflicts of laws and jurisdictional issues*, in E. VASSILAKAKIS, N. NATOV, R. BALZAN (a cura di), *Regulations ROME I and ROME II and Maritime Law*, *op. cit.*, p. 121.

[128] A. LA MATTINA, *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in I. QUEIROLO, A. M. BENEDETTI, L. CARPANETO (a cura di), *La tutela dei soggetti deboli tra diritto internazionale, dell'Unione*

In particolare, prendendo spunto da certa giurisprudenza della Corte di giustizia[129], si vorrebbe far coincidere il collegamento più stretto del contratto di trasporto proprio con quello tra gli ordinamenti rilevanti nella fattispecie che assicuri la più ampia protezione al passeggero.

Fermo restando che si tratterebbe di una notevole forzatura del dato normativo, va rilevato che una simile interpretazione presenta l'indubbio pregio di essere coerente con il dichiarato [130] intento del "legislatore" comunitario di garantire al passeggero medesimo quell'adeguata tutela su cui la disciplina *ad hoc* in esame dovrebbe basarsi. Ciononostante, è, altresì, opportuno evidenziare come una siffatta lettura non si rivelerebbe scevra di criticità, laddove, da un lato, solleverebbe evidenti problemi in termini di prevedibilità del diritto applicabile, e, dall'altro, non riuscirebbe – in ultima istanza – ad incidere concretamente sulla protezione del passeggero, ove bisogna pur sempre tenere in conto della natura sussidiaria della clausola di eccezione, che comporta l'applicabilità della stessa solamente nei – rarissimi, in quest'ambito – casi in cui le parti non esercitino la facoltà di scelta della legge regolatrice del rapporto negoziale.

In conclusione, avendone esaminato i diversi criteri di collegamento, risulta chiaro che la configurazione dell'art. 5 del Regolamento Roma I, per quel che concerne il trasporto di persone, non offra un'adeguata tutela al passeggero.

Invero, la norma, più che ad avvantaggiare il viaggiatore-contraente debole, parrebbe, piuttosto, orientata ad introdurre un meccanismo di bilanciamento tra l'interesse dei vettori a poter selezionare e, dunque, imporre la propria legge ad una serie indistinta di contratti di trasporto ed il contestuale interesse del passeggero a non vedersi assoggettato a normative nazionali da lui non prevedibili e/o conoscibili prive di collegamenti rilevanti con la fattispecie – bensì, possibilmente, a quella della propria residenza, sempre a condizione che presenti benché minimi elementi di collegamento con il caso di specie –[131].

---

europea e diritto interno, *op. cit.*, p. 81; ID., *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, *op. cit.*, p. 810.

[129] Sentenza della Corte (grande sezione) del 15 marzo 2011, *Heiko Koelzsch* contro *État du Granducato del Lussemburgo*, C-29/10. Per un commento, C. E. TUO, *La tutela del lavoratore subordinato tra diritto internazionale privato e libertà economiche dell'UE*, in *Dir. comm. int.*, 2011, p. 1172.

[130] V. considerando 32 del Regolamento (CE) n. 593/2008, v. *supra*.

[131] In questo senso, F. GARCIMARTIN ALFÉREZ, *The Rome I Regulation: Much ado about nothing?*, in *The European Legal Forum*, *op. cit.*, p. I-71, che con riferimento alla *ratio* della norma in esame afferma:

5. L'applicabilità espressa della disciplina a tutela del consumatore ai contratti di viaggio "tutto compreso".

In forza del secondo e del terzo comma dell'art. 5 del Regolamento Roma I, il concorso di criteri sopra esaminati è, dunque, destinato ad operare al fine di stabilire la legge regolatrice dei contratti internazionali di trasporto di persone.

Tuttavia, nell'introdurre siffatta – inedita – disciplina, il Regolamento in parola ne esclude esplicitamente dall'ambito applicativo una specifica categoria interna, ossia i cd. contratti di viaggi "tutto compreso".

Il successivo art. 6[132] – disposizione dedicata ai criteri di collegamento speciali destinati ai contratti conclusi dai consumatori –, alla lettera *b)* del quarto paragrafo,

---

«*the purpose of the new rule is to strike a balance between, on the one hand, the interest of the carrier in having legal certainty ex ante by allowing him to select the same law as applicable to all contracts and, on the other hand, the interest of the passenger in not being subject to unforeseeable regimes with no relevant connection to the contract*». Ripropongono, altresì, tali considerazioni G. CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 381; A. LA MATTINA, *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in I. QUEIROLO, A. M. BENEDETTI, L. CARPANETO (a cura di), *La tutela dei soggetti deboli tra diritto internazionale, dell'Unione europea e diritto interno*, *op. cit.*, p. 81; ID., *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, *op. cit.*, p. 810.

[132] Art. 6 Regolamento (CE) n. 593/2008: «*1. Fatti salvi gli articoli 5 e 7, un contratto concluso da una persona fisica per un uso che possa essere considerato estraneo alla sua attività commerciale o professionale («il consumatore») con un'altra persona che agisce nell'esercizio della sua attività commerciale o professionale («il professionista») è disciplinato dalla legge del paese nel quale il consumatore ha la residenza abituale, a condizione che il professionista: a) svolga le sue attività commerciali o professionali nel paese in cui il consumatore ha la residenza abituale; o b) diriga tali attività, con qualsiasi mezzo, verso tale paese o vari paesi tra cui quest'ultimo; e il contratto rientri nell'ambito di dette attività. 2. In deroga al paragrafo 1, le parti possono scegliere la legge applicabile a un contratto che soddisfa i requisiti del paragrafo 1 in conformità dell'articolo 3. Tuttavia, tale scelta non vale a privare il consumatore della protezione assicuratagli dalle disposizioni alle quali non è permesso derogare convenzionalmente ai sensi della legge che, in mancanza di scelta, sarebbe stata applicabile a norma del paragrafo 1. 3. Se i requisiti di cui al paragrafo 1, lettere a) o b) non sono soddisfatti, la legge applicabile a un contratto tra un consumatore e un professionista è determinata a norma degli articoli 3 e 4. 4. I paragrafi 1 e 2 non si applicano ai contratti seguenti: a) ai contratti di fornitura di servizi quando i servizi dovuti al consumatore devono essere forniti esclusivamente in un paese diverso da quello in cui egli risiede abitualmente; b) ai contratti di trasporto diversi dai contratti riguardanti un viaggio «tutto compreso» ai sensi della direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti «tutto compreso»* […]». In dottrina, sull'art. 6(4) del Regolamento Roma I, cfr. S. TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel regolamento Roma I*, in *Dir. trasp., op. cit.*, p. 322; ID., *Il contratto di trasporto nella Convenzione di Roma del 19 giugno 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, *op. cit.*, p. 898; G. PIZZOLANTE, *Sub art. 6*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *Commentario al Regolamento CE n. 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 sulla legge applicabile alle obbligazioni*

esclude, infatti, i contratti di trasporto dall'ambito di applicazione della norma, facendo, tuttavia, espressamente salvi i viaggi *all-inclusive* di cui alla Direttiva 90/314/CEE, ad essi dedicata[133].

Questa previsione risulta, peraltro, coerente con quanto analizzato nel precedente capitolo in tema di giurisdizione, ove si è fatto riferimento all'art. 17(3) del Regolamento Bruxelles I-*bis*, che similmente all'art. 6(4) in parola, prevede l'inapplicabilità della sezione dedicata ai consumatori nei confronti dei "*contratti di trasporto che non prevedono prestazioni combinate di trasporto e di alloggio per un prezzo globale*"[134].

---

contrattuali («Roma I»), *op. cit.*, p. 727; M. MCPARLAND, *The Rome I Regulation on the Law Applicable to Contractual Obligations*, *op. cit.*, p. 556; R. STEENNOT, *The protection of consumers in cross-border airline's contracts of carriage at the level of private international law*, in *Liber Amicorum Johan Erauw*, 2014, p. 175; T. HARTLEY, *Civil Jurisdiction and Judgments in Europe. The Brussels I Regulation, the Lugano Convention, and the Hague Choice of Court Convention*, *op. cit.*, p. 199; A. J. BĚLOHLÁVEK, *Rome Convention. Rome Regulation. Commentary. New Eu Conflict-of-Laws Rules for Contractual Obligations*, *op. cit.*, p. 1167; D. K. STAMATIADIS, *Contracts of Carriage for Air Passengers in European Private International Law – a specific aspect of consumer protection –*, reperibile *on-line* al seguente *link*: https://ssrn.com/abstract=3179701; F. GARCIMARTIN ALFÉREZ, *The Rome I Regulation: Exceptions to the Rule on Consumer Contracts and Financial Instruments*, in *JPIL*, 2009, p. 87; M. WILDERSPIN, *Article 6*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI, (a cura di), *Rome I Regulation*, *op. cit.*, p. 468.

[133] V. già Direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti «tutto compreso», in GU L 158, 23.6.1990, p. 59, ed oggi Direttiva (UE) 2015/2302 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2015, relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 e la Direttiva 2011/83/UE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la Direttiva 90/314/CEE del Consiglio, in GU L 326, 11.12.2015, p. 1. Rispettivamente sulla Direttiva 90/314/CEE e sulla successiva Direttiva (UE) 2015/2302, si vedano, per tutti, S. ZUNARELLI, *La direttiva CEE n. 90/314 del 13 giugno 1990 concernente i viaggi e le vacanze ed i circuiti "tutto compreso"*, in *Dir. trasp.*, 1999, p. 30 e M. LOPEZ DE GONZALO, *La nuova direttiva sui pacchetti turistici e la normativa internazionale comunitaria in tema di trasporto di persone*, in *Dir. mar.*, 2016/III, p. 416. Per scrupolo di completezza, in materia di contratti di viaggio, merita inoltre ricordare che l'Italia, con legge 27 dicembre 1977 n. 1084, entrata in vigore il 4 ottobre 1979, ha ratificato la convenzione internazionale sul contratto di viaggio (CCV) firmata a Bruxelles il 23 aprile 1970. La suddetta legge, pur non risultando alcuna denuncia formale della convenzione medesima, è stata successivamente abrogata dall'art. 3(2) del d.lgs. 23 maggio 2011 n. 79. Ad ogni modo detta convenzione – che comunque non conteneva norme specifiche in materia di giurisdizione – ha ottenuto uno scarso numero di ratifiche, laddove tra gli Stati europei è stata ratificata, oltre che dall'Italia, solo dal Belgio, che ha provveduto a denunciarla non appena recepita la direttiva comunitaria. E. G. ROSAFIO, *Il problema della giurisdizione nel trasporto aereo di persone e nei pacchetti turistici*, *op. cit.*, p. 135.

[134] La norma del Regolamento Bruxelles I-*bis* non faceva espressa menzione della Direttiva 90/314/CEE. Ciononostante, come visto, sia in dottrina che in giurisprudenza non ci sono dubbi circa l'applicabilità della Direttiva medesima – e delle definizioni in essa contenute – anche in relazione alla disciplina di cui al Regolamento n. 1215/2012. Sull'interpretazione dell'art. 17(3) del Regolamento Bruxelles I-*bis* alla luce della Direttiva 90/314/CEE, v. T. HARTLEY, *Civil Jurisdiction and Judgments in*

La *ratio* dell'art. 6(4) del Regolamento Roma I si ricava dal già citato considerando 32 dello strumento, il quale, al fine di garantire una "*adeguata tutela*" alla figura del passeggero – così come ai titolari di polizza nell'ambito dei relativi contratti assicurativi – prevede che venga loro riservata una disciplina *ad hoc*, differente da quella prevista per i consumatori[135].

Si è ritenuto, pertanto, opportuno garantire ai trasporti inseriti nel quadro di un viaggio organizzato la sola tutela prevista in tema di contratti di consumo. D'altro canto, i contratti che ne risultano sono parte di una realtà negoziale più complessa di quella concernente il trasporto di persone da uno Stato all'altro, e difficilmente suscettibile di evidenziare momenti di collegamento idonei all'individuazione della legge applicabile[136].

Siffatta *ratio* parrebbe, peraltro, discostarsi da quella alla base del citato art. 17(3) del Regolamento Bruxelles I-*bis*, ove quest'ultimo, diversamente, già assimila i contratti di viaggio "tutto compreso" a quelli di consumo in un'ottica di maggior tutela, in considerazione del fatto che il Regolamento medesimo non prevede alcuna disciplina *ad hoc* per il passeggero – generalmente inteso – in tema di radicamento della competenza giurisdizionale.

Per individuare quali contratti rientrano nella categoria dei pacchetti viaggio menzionati dall'art. 6(4) del Regolamento Roma I, bisogna, dunque, fare riferimento alla Direttiva 90/314/CEE – oggi abrogata e sostituita dalla Direttiva (UE) 2015/2302[137] –, ed in particolare all'art. 2, punto 1, il quale elenca i requisiti necessari per qualificare un servizio come "tutto compreso"[138].

Europe. The Brussels I Regulation, the Lugano Convention, and the Hague Choice of Court Convention, *op. cit.*, p. 199.

[135] Considerando 32 del Regolamento (CE) n. 593/2008: «*In ragione del carattere particolare dei contratti di trasporto e dei contratti di assicurazione, disposizioni specifiche dovrebbero garantire un adeguato livello di tutela dei passeggeri e dei titolari di polizza. Quindi l'articolo 6 non si dovrebbe applicare nel contesto di tali particolari contratti*».

[136] In questi termini, S. TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel regolamento Roma I*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, *op. cit.*, p. 323.

[137] V. *supra*.

[138] Art. 2(1) Direttiva 90/314/CEE: «*Ai fini della presente direttiva si intende per: 1) servizio tutto compreso: la prefissata combinazione di almeno due degli elementi in appresso, venduta o offerta in vendita ad un prezzo forfettario, laddove questa prestazione superi le 24 ore o comprenda una notte: a) trasporto, b) alloggio, c) altri servizi turistici non accessori al trasporto o all'alloggio che costituiscono una parte significativa del "tutto compreso". La fatturazione separata di vari elementi di uno stesso servizio tutto compreso non sottrae l'organizzatore o il venditore agli obblighi della presente direttiva*».

In particolare, a tal fine, "*è sufficiente, da un lato, che la combinazione dei servizi turistici venduti ad un prezzo forfettario comprenda due dei tre tipi di servizi indicati dalla medesima disposizione, vale a dire il trasporto, l'alloggio e altri servizi turistici non accessori al trasporto o all'alloggio stessi che costituiscono una parte significativa del «tutto compreso», e, dall'altro, che tale servizio superi le 24 ore o comprenda un pernottamento*"[139].

La complessità dei contratti in parola è, pertanto, dovuta alla combinazione di più tipologie di trasporto nell'ambito del medesimo accordo[140], cui, di frequente, si aggiunge una pluralità di prestazioni collegate[141].

Cfr. S. ZUNARELLI, *La direttiva CEE n. 90/314 del 13 giugno 1990 concernente i viaggi e le vacanze ed i circuiti "tutto compreso"*, in *Dir. trasp.*, 1999, p. 30; A. J. BĚLOHLÁVEK, *Rome Convention. Rome Regulation. Commentary. New Eu Conflict-of-Laws Rules for Contractual Obligations*, *op. cit.*, p. 1167. Si segnala che la corrispondente disposizione dedicata alle "Definizioni" di cui alla più recente Direttiva (UE) 2015/2302 è ben più articolata. Questo, combinato con l'attività ermeneutica della Corte di giustizia, può senz'altro avere un impatto anche sull'individuazione dei contratti di trasporto *all-inclusive* ai fini dell'interpretazione delle norme di cui ai Regolamenti Roma I e Bruxelles I-*bis*.

[139] Così, Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 7 dicembre 2010, *Peter Pammer* contro *Reederei Karl Schlüter GmbH & Co KG* e *Hotel Alpenhof GesmbH* contro *Oliver Heller*, Cause riunite C-585/08 e C-144/09, punto 37, che richiama Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 30 aprile 2002, *Club-Tour, Viagens e Turismo SA* contro *Alberto Carlos Lobo Gonçalves Garrido*, in presenza di *Club Med Viagens Ld[a]*, Causa C-400/00, punto 13. Per un commento al caso *Pammer*, *ex multis*, A. LEANDRO, *Trasporti marittimi: nella formula tutto compreso non basta un sito per dirigere l'attività all'estero*, in *Guida al Diritto*, 2011, n. 2, p. 111; S. MARINO, *I contratti di consumo on line e la competenza giurisdizionale in ambito comunitario*, in *Contratto e impresa/Europa*, 2011, n. 1, p. 247; A. A. H. VAN HOEK, *CJEU - Pammer and Alpenhof - Grand Chamber 7 December 2010, joined cases 585/08 and 144/09*, *op. cit.*, p. 93.

[140] Si pensi, a mero titolo esemplificativo, l'organizzazione dei viaggi "*fly and drive*", che combina l'acquisto del biglietto aerei, all'affitto di una autovettura all'arrivo presso l'aeroporto di destinazione.

[141] In questo caso, le prestazioni cui può farsi riferimento sono le più svariate. Si pensi, per esempio, all'organizzazione di attività sportive e culturali, di un soggiorno in albergo oppure ancora, di visite guidate. Come si è già avuto modo di esaminare nel precedente capitolo in relazione all'art. 17(3) del Regolamento Bruxelles I-*bis*, a mero titolo esemplificativo, sono stati fatti rientrare nella categoria dei contratti *all-inclusive*, e pertanto conclusi da consumatori, il contratto di trasporto mercantile di durata superiore alle ventiquattro ore e comprensivo, per un prezzo forfettario, dell'alloggio (Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 7 dicembre 2010, *Peter Pammer* contro *Reederei Karl Schlüter GmbH & Co KG* e *Hotel Alpenhof GesmbH* contro *Oliver Heller*, Cause riunite C-585/08 e C-144/09), nonché la prenotazione di una crociera a fini privati (OGH-AT-23.09.2002, 1 Nc 101/02x, in *unalex*, AT-51). Per quanto riguarda la possibile applicazione dell'art. 6(4) del Regolamento Roma I, non ci sono che il consumatore che acquista *on-line* separatamente, ossia su siti *web* di compagnie o intermediari diversi, un biglietto aereo e, ad esempio, una stanza di albergo non possa invocare la disciplina *ex* art. 6(4). Diversamente, se l'acquisto di entrambi i servizi viene effettuato dal medesimo sito o dalla medesima agenzia per un prezzo unitario il contratto potrà considerarsi unico. Una questione particolare si pone nei confronti di quei siti internet, ad esempio delle compagnie aeree, che a margine – anche visivamente – della prenotazione del biglietto "propongono" una serie di servizi *extra*, solo eventualmente prenotabili o acquistabili. In questo caso, secondo il medesimo ragionamento, si potrà ritenere che sia stato concluso un

Tale circostanza, caratterizzata dal moltiplicarsi degli scali o dei paesi visitati nonché dall'impossibilità di individuare con precisione un unico luogo di destinazione, conduce all'allargamento del novero dei criteri di collegamento astrattamente rilevanti al fine di individuare la legge applicabile al contratto. Con la conseguenza che privilegiare un criterio piuttosto che un altro può comportare il rischio di compiere una scelta incompleta o arbitraria[142].

In considerazione di ciò, si ritiene, pertanto, che la scelta legislativa adottata dal Regolamento Roma I volta a riconoscere una disciplina specifica a detti accordi sia da accogliere con favore.

Peraltro, questa si pone nel solco della soluzione già precedentemente adottata nell'ambito della Convenzione di Roma del 1980, ove, pur non essendo dettata una disciplina *ad hoc* per i contratti di trasporto di persone – che restavano dunque soggetti, si ribadisce, al regime "generale" – si estendeva, tuttavia, la disciplina prevista per gli accordi conclusi dai consumatori ai soli contratti di trasporto che contemplano "*per un prezzo globale prestazioni combinate di trasporto e alloggio*"[143].

Resta da esaminare quali accorgimenti introduce l'art. 6 del Regolamento Roma I a favore dei consumatori e, dunque, dei soggetti fruitori di pacchetti turistici.

A tal fine, va preliminarmente osservato che, come noto, affinché la norma trovi applicazione è necessario che la fattispecie di volta in volta in esame soddisfi i requisiti di cui al primo paragrafo della norma. Questo implica, in particolare, che si tratti di un contratto concluso da una persona fisica per un uso che possa essere considerato estraneo alla sua attività commerciale o professionale con un'altra persona che agisce, invece, nell'esercizio della sua attività commerciale o professionale, a condizione che

---

contratto *all-inclusive*, solo laddove sia la medesima compagnia aerea o agenzia a gestire direttamente anche i servizi *extra* suggeriti. R. STEENNOT, *The protection of consumers in cross-border airline's contracts of carriage at the level of private international law*, *op. cit.*; D. K. STAMATIADIS, *Contracts of Carriage for Air Passengers in European Private International Law – a specific aspect of consumer protection –*, *op. cit.*.

[142] Cfr. S. TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel regolamento Roma I*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, *op. cit.*, p. 323.

[143] Art. 5(4) e (5) della Convenzione di Roma del 1980: «*4. Il presente articolo non si applica: a) al contratto di trasporto, b) al contratto di fornitura di servizi quando i servizi dovuti al consumatore devono essere forniti esclusivamente in un paese diverso da quello in cui egli risiede abitualmente. 5. In deroga al paragrafo 4, il presente articolo si applica al contratto che prevede per un prezzo globale prestazioni combinate di trasporto e di alloggio*». Sul punto, S. TONOLO, *Il contratto di trasporto nella Convenzione di Roma del 19 giugno 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, *op. cit.*, p. 898.

quest'ultima *(i)* svolga detta attività nello Stato in cui il consumatore ha la residenza abituale, o diriga le attività medesime, con qualsiasi mezzo, verso tale paese o diversi paesi tra cui quest'ultimo, e *(ii)* il contratto rientri nell'ambito di dette attività.

Laddove i suddetti requisiti trovino riscontro nel caso di specie, la norma prevede, quindi, in primo luogo, che in presenza di una scelta di legge il consumatore non possa essere privato della protezione garantitagli dalle disposizioni imperative in vigore nel paese di residenza abituale, e, in secondo luogo, che in assenza di *electio iuris* si richiami la disciplina in vigore nello Stato in cui il consumatore ha la residenza abituale[144].

Le previsioni di cui sopra destinate ad applicarsi ai trasporti inseriti nei viaggi organizzati appaiono, pertanto, inquadrarsi nell'ormai raggiunta uniformità di disciplina, realizzata grazie alla trasposizione della direttiva 90/314/CEE nei diversi ordinamenti nazionali. Resta forse ancora poco chiaro, ad ogni modo, quali siano i contratti di trasporto passeggeri cui, ai sensi del Regolamento Roma I, "*disposizioni specifiche dovrebbero garantire un adeguato livello di tutela dei passeggeri*"[145].

---

[144] Art. 6 Regolamento (CE) n. 593/2008, v. *supra*. Cfr. S. TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel regolamento Roma I*, *op. cit.*, p. 322; ID., *Il contratto di trasporto nella Convenzione di Roma del 19 giugno 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, *op. cit.*, p. 898; M. MCPARLAND, *The Rome I Regulation on the Law Applicable to Contractual Obligations*, *op. cit.*, p. 559; R. STEENNOT, *The protection of consumers in cross-border airline's contracts of carriage at the level of private international law*, *op. cit.*, p. 175; T. HARTLEY, *Civil Jurisdiction and Judgments in Europe. The Brussels I Regulation, the Lugano Convention, and the Hague Choice of Court Convention*, *op. cit.*, p. 199; A. J. BĚLOHLÁVEK, *Rome Convention. Rome Regulation. Commentary. New Eu Conflict-of-Laws Rules for Contractual Obligations*, *op. cit.*, p. 1167; D. K. STAMATIADIS, *Contracts of Carriage for Air Passengers in European Private International Law – a specific aspect of consumer protection –*, *op. cit.*; F. GARCIMARTIN ALFÉREZ, *The Rome I Regulation: Exceptions to the Rule on Consumer Contracts and Financial Instruments*, *op. cit.*, p. 87; M. WILDERSPIN, *Article 6*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI, (a cura di), *Rome I Regulation*, *op. cit.*, p. 468. Va segnalato che sono esclusi dall'ambito applicativo della disciplina in parola i contratti di servizio in cui le prestazioni a favore del consumatore sono esclusivamente prestate in un paese differente rispetto a quello in cui il consumatore medesimo risiede abitualmente. P. A. NIELSEN, *The Rome I Regulation and contracts of carriage, in Rome I Regulation, The Law Applicable to Contractual Obligations in Europe*, Monaco di Baviera, 2009, p. 107; M. WILDERSPIN, *Article 6*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI, (a cura di), *Rome I Regulation*, *op. cit.*, p. 470.

[145] Solleva il dubbio, S. TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel regolamento Roma I*, *op. cit.*, p. 323. Cfr. considerando 32 del Regolamento Roma I.

6. Il coordinamento delle convenzioni internazionali di diritto uniforme in materia di trasporto di persone con la disciplina internazionalprivatistica di matrice europea.

Nei precedenti paragrafi si è posto in evidenza come il criterio di collegamento fondato sulla scelta – seppur "limitata" – della legge applicabile ad opera delle parti non soddisfi in maniera del tutto adeguata – in particolare, con riferimento al secondo comma dell'art. 5 del Regolamento Roma I – quella peculiare esigenza di tutela cui l'impianto normativo mira.

Si è avuto modo di notare, infatti, come, nonostante l'introduzione di tale criterio di collegamento, il vettore disponga di ampi margini per incidere unilateralmente sulla scelta della legge applicabile al rapporto contrattuale.

Ciò detto, bisogna, tuttavia, considerare che il livello di protezione garantito al passeggero non passa esclusivamente per le norme di conflitto di cui al Regolamento Roma I.

Nell'ambito dei trasporti internazionali si registra, infatti, la sussistenza di un novero quanto mai ampio di convenzioni di diritto materiale uniforme, le quali possono contribuire a determinare l'elevato grado di effettiva tutela offerta al passeggero[146].

In questo senso, si rivela, quindi, essenziale considerare i rapporti sussistenti tra la disciplina regolamentare di matrice europea e le menzionate convenzioni internazionali

[146] Come si avrà modo di approfondire in seguito, si anticipa sin da subito che le principali convenzioni internazionali di diritto uniforme in materia di trasporto passeggeri sono quattro. Si fa riferimento, in particolare, ai seguenti accordi internazionali: *(i)* Convenzione sul trasporto marittimo dei passeggeri e dei loro bagagli, conclusa a d Atene il 13 dicembre 1974 ed entrata in vigore il 28 aprile 1987. Il trattato in parola è stato oggetto di diverse revisioni, l'ultima delle quali è rappresentata dal cd. Protocollo firmato a Londra il 1° novembre 2002, non ancora in vigore sul piano internazionale, che ne ha modificato integralmente la disciplina. Il suddetto Protocollo del 2002 è stato, inoltre, oggetto di recepimento da parte dall'Unione europea, che con l'adozione del Regolamento (CE) n. 392/2009 ha "comunitarizzato" la maggior parte delle previsioni in esso contenute; *(ii)* Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, per l'unificazione di alcune regole per il trasporto aereo internazionale. Ratificata in forma mista dalla Comunità europea e dagli Stati membri, la convenzione in parola è stata anch'essa attuata a livello comunitario mediante l'adozione del Regolamento n. 889/2002, modificativo, a propria volta, del Regolamento n. 2027/97 in tema di responsabilità del vettore con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli; *(iii)* la Convenzione COTIF sul trasporto ferroviario, firmata a Berna il 9 maggio 1980 e integralmente rivista a Vilnus il 3 giugno 1999. Il trattato in parola si articola in due parti, la CIM e la CIV, rispettivamente dedicati al trasporto di merci e al trasporto di passeggeri; *(iv)* Convenzione di Ginevra del 1973 in materia di trasporto di persone su strada, ad oggi in vigore per soli sei Stati. Per ogni più preciso riferimento, v. *infra*.

di settore, al fine di verificare come, ed in quale misura, il coordinamento tra i predetti strumenti possa incidere sulla protezione dei viaggiatori, limitando – o, forse più correttamente, vanificando – quel margine di manovra che le norme di conflitto di cui al Regolamento Roma I lasciano in capo al vettore[147].

Si tratta, in altre parole, di valutare se il potere di scelta della legge applicabile ai sensi del Regolamento si riveli, nei fatti, scarsamente rilevante nella disciplina

[147] In tema di coordinamento tra il Regolamento Roma I e le convenzioni internazionali di diritto uniforme in materia di trasporto di persone si vedano, *ex multis*, I. QUEIROLO, *Il trasporto marittimo: fonti internazionali e profili processuali*, in V. ROPPO (a cura di), *Trattato dei contratti*, *op. cit.*, p. 176; G. CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 366; Cfr. A. LA MATTINA, *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in I. QUEIROLO, A. M. BENEDETTI, L. CARPANETO (a cura di), *La tutela dei soggetti deboli tra diritto internazionale, dell'Unione europea e diritto interno*, *op. cit.*, p. 74; ID., *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, *op. cit.*, p. 804; S. TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel regolamento Roma I,. op. cit.*, p. 323; A. BONFANTI, *Le relazioni intercorrenti tra il regolamento Roma I e le convenzioni internazionali (in vigore e non)*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 383; P. FRANZINA, *Sub artt. 25 e 26*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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»)*, *op. cit.*, p. 311. A differenza di quanto esaminato in punto di giurisdizione trattando del Regolamento Bruxelles I-*bis*, il coordinamento tra il Regolamento Roma I e gli strumenti di diritto sostanziale europeo ha destato senz'altro minori questioni. Art. 23 Regolamento (CE) n. 593/2008 ("Relazioni con altre disposizioni del diritto comunitario"): «*Fatto salvo l'articolo 7, il presente regolamento non pregiudica l'applicazione delle disposizioni dell'ordinamento comunitario che, con riferimento a settori specifici, disciplinino i conflitti di legge in materia di obbligazioni contrattuali.*». Cfr. P. MANKOWSKI, *Article 23*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI, (a cura di), *Rome I Regulation*, *op. cit.*, p. 861; F. MARONGIU BONAIUTI, *Sub art. 23*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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»)*, *op. cit.*, p. 923. Appare, ugualmente, superfluo soffermarsi sui rapporti intercorrenti tra diritto interno e diritto internazionale pattizio, laddove a fronte dell'evoluzione della giurisprudenza della Corte di Cassazione e della Corte Costituzionale, risulta oggi pacifica la prevalenza delle norme di origine internazionale, le quali possono condurre alla pronuncia di incostituzionalità delle norme interne adottate successivamente alle leggi di adattamento ai trattati internazionali per il tramite dell'art. 117 Cost. (v. C. Cost., 24 ottobre 2007, n. 348, in *Riv. dir. int.*, 2008, I, p. 197; C. Cost., 24 ottobre 2007, n. 348, in *Riv. dir. int.*, 2008, I, p. 229). Cfr. I. QUEIROLO, *Il trasporto marittimo: fonti internazionali e profili processuali*, in V. ROPPO (a cura di), *Trattato dei contratti*, *op. cit.*, p. 152. Ad ogni modo, per una ricostruzione degli indirizzi interpretativi in tema di rapporti tra le norme delle convezioni di diritto uniforme dei trasporti e le norme interne di diritto internazionale privato, si veda A. LA MATTINA, *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in I. QUEIROLO, A. M. BENEDETTI, L. CARPANETO (a cura di), *La tutela dei soggetti deboli tra diritto internazionale, dell'Unione europea e diritto interno*, *op. cit.*, p. 74; ID., *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, *op. cit.*, p. 801. Nella giurisprudenza, sul punto, cfr., *ex plurimis*, Cass., 22 giugno 1961, n. 1505, *American Export Lines* contro *FIAT*, in *Giust. civ.*, 1961, I, p. 601; Cass., 9 maggio 1983, n. 3146, *Ditta Xaver Hecht* contro *Soc. ceramica Matildica*, in *Giur. it.*, 1984, I, p. 116; Trib. Pavia, 29 dicembre 1999, *Fall. Soc. Tessile 21* contro *Soc. Ixela*, in *Corriere giur.*, 2000, p. 932; Trib. Vigevano, 12 luglio, 2000, *Soc. land Versicherungen* contro *Soc. AltraAltarex e altri*, in *Giur. it.*, 2001, p. 280.

sostanziale del rapporto contrattuale, laddove quest'ultima risulta già precostituita attraverso l'applicazione di normative internazionali materiali di natura pattizia.

Tale valutazione potrà rivelarsi, quindi, propedeutica all'analisi della normativa materiale uniforme attualmente vigente in tema di trasporto di persone, al fine di considerare in prospettiva più ampia – nonché critica – l'adeguatezza del livello di protezione effettivamente garantito ai passeggeri.

Orbene, il testo del Regolamento Roma I lasciava aperto, in principio, più di qualche dubbio sul rapporto tra le disposizioni regolamentari e le convenzioni internazionali di diritto sostanziale.

L'interpretazione letterale dell'art. 25[148], che regola per l'appunto questo profilo, farebbe, infatti, emergere un'impostazione del Regolamento particolarmente restrittiva.

La disposizione in parola condiziona la "prevalenza" delle norme pattizie su quelle regolamentari alla sussistenza di un triplice ordine di requisiti[149]. In particolare, per poter trovare applicazione, una convenzione deve *(i)* disciplinare, *inter alia*, "*i conflitti di leggi inerenti ad obbligazioni contrattuali*"; *(ii)* essere già in vigore per lo Stato; e, in ultimo, *(iii)* essere notificata alla Commissione entro il 17 giugno 2009[150].

---

[148] Art. 25 Regolamento (CE) n. 593/2008 ("Relazioni con convenzioni internazionali in vigore"): «*1. Il presente regolamento non osta all'applicazione delle convenzioni internazionali di cui uno o più Stati membri sono parti contraenti al momento dell'adozione del presente regolamento e che disciplinano i conflitti di leggi inerenti ad obbligazioni contrattuali. 2. Tuttavia, il presente regolamento prevale, tra Stati membri, sulle convenzioni concluse esclusivamente tra due o più di essi nella misura in cui esse riguardano materie disciplinate dal presente regolamento*». Cfr. P. MANKOWSKI, *Article 25*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI, (a cura di), *Rome I Regulation*, *op. cit.*, p. 877; P. FRANZINA, *Sub artt. 25 e 26*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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»)*, *op. cit.*, p. 311.

[149] Si noti che questi requisiti che caratterizzano il testo normativo dell'art. 25 del Regolamento Roma I, non trovavano spazio nel corrispondente art. 21 della Convenzione del 1980. Ai sensi di quest'ultima disposizione pattizia, infatti, il carattere di cedevolezza della Convenzione di Roma rispetto agli altri strumenti internazionali pattizi, senza configurare particolari ostacoli. Art. 21 Convenzione di Roma del 1980: «*La presente convenzione non pregiudica l'applicazione delle convenzioni internazionali di cui uno Stato contraente è o sarà parte*». Sul punto, v. G. SACERDOTI, *Finalità e caratteri generali della convenzione di Roma. La volontà delle parti come criterio di collegamento*, in G. SACERDOTI, M. FRIGO (a cura di), *La convezione di Roma sul diritto applicabile ai contratti internazionali*, 2° ed., Milano, 1994, p. 1.

[150] Invero, questo terzo requisito si ricava dall'art. 26(1) del Regolamento (CE) n. 593/2008 ("Relazioni con convenzioni internazionali in vigore"), ai sensi del quale «*1. Entro il 17 giugno 2009 gli Stati membri comunicano alla Commissione le convenzioni di cui all'articolo 25, paragrafo 1. Dopo tale data, gli Stati membri comunicano alla Commissione ogni eventuale denuncia di tali convenzioni*». Cfr. P. MANKOWSKI, *Article 25*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI, (a cura di), *Rome I Regulation*, *op. cit.*, p. 877; P. FRANZINA, *Sub artt. 25 e 26*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *Commentario al*

Una simile interpretazione restringerebbe oltremodo il novero degli accordi internazionali di diritto uniforme in materia di trasporto di persone ipoteticamente idonei a prevalere sulla fonte europea.

Da un lato, è bene ricordare, che nessuna delle suddette convenzioni contiene, infatti, norme di conflitto, "limitandosi", invece, a fornire una regolamentazione materiale – benché non esaustiva – dei rapporti contrattuali di volta in volta considerati.

Dall'altro lato, anche il secondo ed il terzo requisito risulterebbero di difficile soddisfacimento, laddove la maggior parte delle convenzioni internazionali sul trasporto di persone contano attualmente un numero esiguo di Stati contraenti. Numero, tuttavia, che potrebbe comunque essere destinato ad aumentare laddove altri Stati decidessero di aderirvi in un secondo momento.

Invero, la soluzione in parola risulta pacificamente superata, allorché in dottrina si è ritenuto, invece, opportuno riconoscere il carattere di cedevolezza del Regolamento Roma I nei confronti della normativa pattizia[151].

Questo risultato è stato, tuttavia, raggiunto – e giustificato – sulla base di argomentazioni differenti. In questo senso, si registrano almeno quattro diversi orientamenti.

In primo luogo, alcuni autori sostengono che le previsioni internazionali a carattere materiale prevarrebbero rispetto alle convenzioni di diritto internazionale privato a titolo di norme imperative o di applicazione necessaria. Si tratta, in particolare, di un approccio interpretativo piuttosto risalente, poiché emerso già all'epoca in cui era in vigore la sola Convenzione del 1980 sempre al fine di giustificare la prevalenza del diritto pattizio[152].

Regolamento CE n. 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali («Roma I»), *op. cit.*, p. 311.

[151] Peraltro, alla residualità del Regolamento Roma I rispetto alle convenzioni di diritto materiale uniforme pare condurre, altresì, l'interpretazione teleologico sistematica dalla lettera del considerando 41 del Regolamento medesimo, ai sensi del quale: «*Il rispetto degli impegni internazionali sottoscritti dagli Stati membri comporta che il presente regolamento lasci impregiudicate le convenzioni internazionali di cui uno o più Stati membri sono parti al momento dell'adozione del presente regolamento. […]*». Per evitare di costringere gli Stati membri a violare i propri impegni internazionali, il Regolamento Roma I dovrebbe trovare applicazione solamente in via residuale, ossia in relazione ai casi in cui le situazioni giuridiche non rientrino nel campo di applicazione di un trattato internazionale di diritto uniforme. Cfr. I. QUEIROLO, *Il trasporto marittimo: fonti internazionali e profili processuali*, in V. ROPPO (a cura di), *Trattato dei contratti*, *op. cit.*, p. 176.

[152] Cfr. S. M. CARBONE, *La disciplina giuridica del traffico marittimo*, *op. cit.*, p. 46; S. TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel regolamento Roma I*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, *op. cit.*,

Detta prevalenza tende ad essere giustificata alla luce del carattere stesso della disciplina convenzionale, ritenuta, in genere, maggiormente idonea ad offrire una regolamentazione più completa ed esaustiva dei fenomeni negoziali a carattere transfrontaliero nonché ad operare un miglior bilanciamento degli interessi delle parti contrattuali coinvolte.

Tale tesi trovava, altresì, conforto nella generale tendenza delle fonti di diritto uniforme a determinare in via autonoma il proprio ambito di applicazione *ratione loci*[153]*,* così fissando una disciplina del rapporto negoziale capace, nei limiti del proprio ambito applicativo, di imporsi indipendentemente da qualunque volontà eventualmente contraria dei contraenti e con prevalenza rispetto ad altre fonti normative.

Tale orientamento non è stato, tuttavia, esente da critiche[154]. Critiche che si fondano, in particolare, sulla natura stessa delle norme di diritto materiale uniforme, che non parrebbero dotate di carattere imperativo, né, in ogni caso, rispondenti a obiettivi generali tali da giustificare una loro particolare intensità valutativa[155].

In secondo luogo, la prevalenza della disciplina pattizia su quella *ex* Regolamento Roma I è stata giustificata in termini di specialità della prima sulla seconda[156].

---

p. 313; A. MALINTOPPI, *Diritto uniforme e diritto internazionale privato in materia di trasporto*, Milano, 1955, p. 43; G. ROMANELLI, *I trasporti aerei ed i trasporti terrestri in relazione alla convenzione del 1980*, in T. TREVES (a cura di), *Verso una disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti*, *op. cit.*, p. 239; L. BENTIVOGLIO, *Conflict Problems in Air Law*, in *Recueil des Cours*, 1966/II, p. 131.

[153] Si pensi, a titolo esemplificativo, alla Convenzione di Atene del 1947 in tema di trasporto marittimo di passeggeri e dei loro bagagli (v. *infra*), che fissa autonomamente il proprio ambito di applicazione territoriale, stabilendo che affinché si applichi la disciplina di cui al trattato deve essere soddisfatta almeno una delle seguenti condizioni: *(i)* il trasporto deve essere "internazionale"; *(ii)* la nave deve battere bandiera di uno Stato contraente; *(iii)* il contratto contestato deve essere stato stipulato in uno Stato Parte; oppure *(iv)* il porto di partenza o arrivo deve essere situato sul territorio di uno Stato Parte.

[154] P. MENGOZZI, *I contratti di trasporto in generale*, in T. TREVES (a cura di), *Verso una disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti*, *op. cit.*, p. 232.

[155] Cfr. G. CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 369. Ostacolo a questo primo orientamento è rappresentato, altresì, dalla definizione restrittiva di "norme di applicazione necessaria" ai sensi dell'art. 9 del Regolamento Roma I, che richiede che tali tipi di norme abbiano importanza cruciale per la salvaguardia degli interessi pubblici di uno Stato. Risulta evidente che difficilmente alle norme internazionali uniformi in materia di trasporto può riconoscersi la suddetta rilevanza, per di più considerato che dette norme sono generalmente inderogabili solo a favore del vettore. P. IVALDI, *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, *op. cit*., p. 23. Cfr. G. BIAGIONI, *Sub art. 5*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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»)*, *op. cit.*, p. 719.

[156] Cfr. N. BOSCHIERO, *Il coordinamento delle norme in materia di vendita internazionale*, Padova, 1990, p. 364; ID., *Profili dell'autonomia privata nelle Convenzioni di diritto uniforme sulla vendita*

Il carattere speciale delle convenzioni di diritto uniforme risulta, d'altro canto, indiscutibile, laddove queste si limitano a disciplinare taluni specifici aspetti in relazione a peculiari tipologie contrattuali.

È, tuttavia, l'eterogeneità delle fonti normative coinvolte a mettere in dubbio anche questo impianto argomentativo. Infatti, ove un siffatto contrasto intercorra tra una previsione convenzionale e una norma di matrice comunitaria il criterio in parola non pare correttamente adattabile[157].

Proprio dal presupposto della menzionata eterogeneità tra le fonti normative da coordinare muove, invece, il terzo orientamento di cui si dà atto[158].

Infatti, secondo l'impostazione in parola, per l'appunto in ragione della differente rispettiva natura, l'applicazione delle regole di matrice europea non sarebbe pregiudicata dalle convenzioni internazionali di diritto uniforme a carattere materiale.

La questione della connessione e disconnessione non si porrebbe, infatti, alla luce della mancanza di coincidenza di contenuto tra le fonti, le quali si occuperebbero di regolare aspetti differenti dei rapporti giuridici a carattere transfrontaliero.

Se, da un lato, il Regolamento Roma I si limiterebbe a fornire una disciplina internazionalprivatistica delle obbligazioni contrattuali, dall'altro, il diritto pattizio uniforme non disciplinerebbe i conflitti di leggi, mirando, invece, ad offrire una disciplina di carattere sostanziale – tendenzialmente parziale – dei contratti di trasporto rientranti nel proprio ambito applicativo. Questo escluderebbe qualsivoglia contrasto tra le fonti in esame, sottraendo, altresì, pertanto, il diritto pattizio dall'ambito applicativo dell'art. 25 del Regolamento Roma I. Diritto pattizio che rispetto alla disciplina sostanziale delle fattispecie di volta in volta considerate continuerebbe, dunque, a trovare applicazione, sempre nel proprio ambito, indipendentemente dalla legge regolatrice risultante dall'applicazione delle norme di conflitto.

Proprio su una diversa interpretazione circa la natura delle norme contenute nelle convenzioni di diritto uniforme si fonda, infine, il quarto ed ultimo orientamento, secondo cui, per l'appunto, le disposizioni strumentali delle convenzioni che delimitano

---

internazionale, in *L'unificazione del diritto internazionale privato e processuale in memoria di Mario Giuliano*, 1989, p. 75.

[157] In questo senso, G. CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 370.

[158] *Ibidem*.

l'ambito applicativo dei trattati in parola sarebbero "norme di conflitto unilaterali"[159], ossia prevedrebbero a tutti gli effetti criteri di collegamento, per di più obbligatori[160].

In altre parole, le norme pattizie strumentali alla determinazione in via autonoma del campo di applicazione delle convenzioni internazionali di diritto uniforme sarebbero idonee a "*disciplinare i conflitti di legge*" ai sensi dell'art. 25 del Regolamento Roma I con la conseguenza che la relativa applicazione prevalga su quella delle corrispondenti norme regolamentari.

In effetti, la funzione di tali disposizioni è analoga a quella delle norme di conflitto, laddove stabiliscono, su un piano generale e astratto e attraverso un criterio di collegamento con un certo sistema giuridico, la disciplina regolatrice di una certa classe di fattispecie[161].

In conseguenza delle considerazioni sopra riportate, le disposizioni relative al contratto di trasporto passeggeri contenute nel Regolamento Roma I troverebbero applicazione solo qualora *(i)* un trattato in materia di trasporto internazionale di persone non sia in vigore; *(ii)* sussistano limitazioni intrinseche del campo di applicazione oggettivo e soggettivo idonee ad escludere l'applicazione del trattato medesimo[162]; *(iii)* oppure, in ultimo, con esclusivo riferimento a quegli aspetti delle contratto di trasporto non regolati dalle convenzioni internazionali[163].

---

[159] Cfr. G. BIAGIONI, *Sub art. 5*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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»)*, *op. cit.*, p. 720; L. BENTIVOGLIO, *Conflict Problems in Air Law*, in *Recueil des Cours*, 1966/II, p. 131; G. VAN HECKE, *Principes et méthodes de solution de conflicts de lois*, in *Recueil des Cours*, 1969, vol. 126, p. 468; D. M. COLLINS, *Admirability – International Uniformity and the Carriage of Goods by Sea*, in *Tulane Law Review*, 1985, p. 171.

[160] Cfr. I. QUEIROLO, *Il trasporto marittimo: fonti internazionali e profili processuali*, in V. ROPPO (a cura di), *Trattato dei contratti*, *op. cit.*, p. 176. Appaiono, peraltro, evidenti le analogie tra il presente orientamento ed il primo più sopra esaminato.

[161] G. BIAGIONI, *Sub art. 5*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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»)*, *op. cit.*, p. 720.

[162] Per una ampia disamina sui suddetti limiti, S. M. CARBONE, A. LA MATTINA, *L'ambito di applicazione del diritto uniforme dei trasporti marittimi internazionali dalla convenzione di Bruxelles alla Convenzione Unictral*, in *Riv. int. priv. proc.*, 2008, p. 951; S. TONOLO, *Il contratto di trasporto nella Convenzione di Roma del 19 giugno 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, *op. cit.*, p. 837.

[163] I. QUEIROLO, *Il trasporto marittimo: fonti internazionali e profili processuali*, in V. ROPPO (a cura di), *Trattato dei contratti*, *op. cit.*, p. 176. In altre parole, le norme di diritto internazionale privato non opereranno laddove il diritto materiale uniforme disciplini *ex proprio rigore* (senza lacune) un dato fenomeno; al contrario, qualora un fenomeno inerente il diritto internazionale dei trasporti non sia *ex se*

Si segnala, tuttavia, che anche questo orientamento non è esente da criticità[164].

In dottrina si è posta in evidenza la difficoltà a conciliare la scelta interpretativa in parola con la rilevanza fondamentale attribuita dal Regolamento al principio della libertà delle parti nella scelta della legge applicabile[165], che verrebbe limitato dalla applicazione prioritaria delle convenzioni di diritto uniforme, le quali, peraltro, impediscono alle parti, all'interno dei rispettivi ambiti applicativi, di scegliere la legge di uno Stato non contraente di tali convenzioni[166].

---

disciplinato da una disposizione convenzionale – oppure la relativa disciplina e risulta lacunosa –, i meccanismi di diritto internazionale privato potranno venire in rilievo in funzione "integratrice" della regolamentazione giuridica della fattispecie. Conclude in questi termini, 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, p. 604; ID., *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in I. QUEIROLO, A. M. BENEDETTI, L. CARPANETO (a cura di), *La tutela dei soggetti deboli tra diritto internazionale, dell'Unione europea e diritto interno*, *op. cit.*, p. 75; ID., *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, *op. cit.*, p. 805; S. TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel regolamento Roma I*, *op. cit.*, p. 323.

[164] Cfr. G. BIAGIONI, *Sub art. 5*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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»)*, *op. cit.*, p. 721.

[165] Principio che si ricava dal considerando 11 del Regolamento (CE) n. 593/2008, ai sensi del quale «*La libertà delle parti di scegliere la legge applicabile dovrebbe costituire una delle pietre angolari del sistema delle regole di conflitto di leggi in materia di obbligazioni contrattuali*».

[166] P. IVALDI, *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, *op. cit.*, p. 21. Si fa riferimento, a mero titolo esemplificativo, all'art. 49 della Convenzione di Montreal del 1999 (v. *infra*) che, così come la precedente Convenzione di Varsavia del 1929, prevede «*Sono nulle tutte le clausole contenute nel contratto di trasporto e tutti gli accordi speciali conclusi prima del verificarsi del danno con i quali le parti mirano ad eludere le disposizioni della presente convenzione sia determinando la legislazione applicabile sia modificando le norme sulla competenza giurisdizionale*». Per un altro verso, va segnalato che l'inderogabilità delle convenzioni internazionali solo a favore del vettore determina un regime analogo a quello previsto dal Regolamento Roma I per i contratti conclusi dai consumatori (cfr. Art. 6 Regolamento (CE) n. 593/2008); circostanza quest'ultima difficilmente giustificabile alla luce del disposto dell'art. 6(4) precedentemente esaminato, che rispetto al trasporto passeggeri, estende espressamente al solo contraente di contratti di viaggio all-inclusive detta disciplina. Cfr. G. BIAGIONI, *Sub art. 5*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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»)*, *op. cit.*, p. 721.

7. La tutela sostanziale del passeggero nelle convenzioni internazionali di diritto uniforme e nella normativa europea di diritto materiale.

Preso atto della "prevalenza"[167] delle convenzioni internazionali di diritto uniforme sulle norme di conflitto contenute nel Regolamento Roma I – indipendentemente dall'indirizzo dottrinale seguito –, si pone, conclusivamente, il problema di accertare se il passeggero-parte debole nel rapporto contrattuale di trasporto risulti o meno sufficientemente tutelato nell'ambito di detta normativa sostanziale.

In tal senso, pur non essendo questa la sede per fornire una descrizione esaustiva dei trattati che regolano la materia[168], è senz'altro opportuno passare in rassegna le principali convenzioni internazionali trasportistiche di diritto uniforme in vigore, al fine di poter valutare, senza alcuna pretesa di esaustività, se queste – naturalmente, nei limiti dei propri rispettivi ambiti applicativi – siano effettivamente idonee a garantire al passeggero adeguata protezione[169].

A tal fine, l'aspetto che preme maggiormente tenere in considerazione, ove particolarmente rilevante nell'ambito della regolamentazione concreta di un dato contratto di trasporto, parrebbe essere quello della responsabilità del vettore.

Si ritiene, infatti, che questo sia il profilo più adatto ad agevolare l'accertamento del grado di tutela di cui gode il passeggero, laddove l'analisi di tale componente del rapporto negoziale consente più di altri di apprezzare quali aspetti della materia

---

[167] Si rinviene questa espressione in G. CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 371; Cfr. A. LA MATTINA, *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in I. QUEIROLO, A. M. BENEDETTI, L. CARPANETO (a cura di), *La tutela dei soggetti deboli tra diritto internazionale, dell'Unione europea e diritto interno*, *op. cit.*, p. 74; ID., *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, *op. cit.*, p. 801.

[168] Sul punto, si rimanda, per tutti, a M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti - La disciplina contrattuale*, 2° ed., Vol. II, Milano, 2012, cap. III, p. 81.

[169] Cfr. M. LOPEZ DE GONZALO, *Carriage of Passengers*, in J. BASEDOW, G. RÜHL, F. FERRARI, P. DE MIGUEL ASENSIO (a cura di), *Encyclopedia of Private International Law*, Cheltenham, 2017, p. 269; ID., *The International Regime of Carriage of Passengers*, in *Dir. comm. int.*, 2014/3, p. 673; G. CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 371; A. LA MATTINA, *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in I. QUEIROLO, A. M. BENEDETTI, L. CARPANETO (a cura di), *La tutela dei soggetti deboli tra diritto internazionale, dell'Unione europea e diritto interno*, *op. cit.*, p. 75; ID., *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, *op. cit.*, p. 806; A. J. BĚLOHLÁVEK, *Rome Convention. Rome Regulation. Commentary. New Eu Conflict-of-Laws Rules for Contractual Obligations*, *op. cit.*, p. 1037.

sfuggano all'applicazione della normativa sostanziale e siano, di conseguenza, oggetto di disciplina attraverso i meccanismi contrattuali[170].

Prima di passare alla menzionata rassegna, due ulteriori premesse si rivelano ancora necessarie.

In primis, si pone in evidenza la necessità di procedere distinguendo nitidamente le diverse tipologie di trasporti internazionali, in particolare, in considerazione del fatto che il contenuto delle varie rispettive fonti pattizie risulta fortemente eterogeneo.

Ciò implica che l'analisi deve essere svolta considerando separatamente gli strumenti normativi rispettivamente riguardanti il trasporto di passeggeri marittimo, aereo e terrestre – categoria quest'ultima che, come noto, comprende sia il trasporto di passeggeri ferroviario, sia quello su strada –.

In secundis, si osserva sin da subito che per avere un quadro esaustivo della disciplina uniforme applicabile al passeggero, l'analisi non potrà che contemplare, altresì, riferimenti alle normative di settore che nel tempo sono state adottate in ambito europeo[171].

Come noto, l'uniformità della disciplina del trasporto passeggeri cui l'Unione aspira è, infatti, assicurata anche da diversi atti normativi di diritto derivato. In questa prospettiva, va preliminarmente osservato che se, da un lato, taluni di questi strumenti si limitano a recepire i contenuti normativi propri delle convenzioni di diritto internazionale uniforme, dall'altro lato, se ne ravvisano altri a cui è devoluta la funzione di colmare parte delle lacune lasciate aperte dalle convenzioni internazionali sopra menzionate[172].

---

[170] G. CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 371.

[171] Come già fatto cenno, anche il diritto derivato dell'Unione europea che regola ambiti specifici prevedendo norme di conflitto prevale sull'applicazione del Regolamento Roma I. L'art. 23 del Regolamento medesimo sancisce, infatti, «*fatto salvo l'articolo 7, il presente regolamento non pregiudica l'applicazione delle disposizioni dell'ordinamento comunitario che, con riferimento a settori specifici, disciplinino i conflitti di legge in materia di obbligazioni contrattuali*». Cfr. P. MANKOWSKI, *Article 23*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI, (a cura di), *Rome I Regulation*, *op. cit.*, p. 861; F. MARONGIU BONAIUTI, *Sub art. 23*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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»)*, *op. cit.*, p. 923.

[172] Così contribuendo ad assolvere la dichiarazione di intenti di cui al considerando n. 32 del Regolamento Roma I, ai sensi del quale, come si è già avuto modo di osservare si prevede che «*in ragione del carattere particolare dei contratti di trasporto […], disposizioni specifiche dovrebbero garantire un adeguato livello di tutela dei passeggeri […]*».

7.1. Le convenzioni internazionali e gli atti di diritto derivato dell'Unione europea in materia di trasporto marittimo di persone.

Con specifico riguardo al contratto di trasporto marittimo di persone[173], lo strumento internazionale maggiormente rilevante è senz'altro la Convenzione di Atene del 1974[174].

Dal punto di vista sostanziale, la protezione da questa garantita agli interessi materiali del passeggero non si rivela particolarmente adeguata e soddisfacente.

La Convenzione prevede, in particolare, l'obbligo da parte del vettore di risarcire il viaggiatore per i danni subiti durante la navigazione solo laddove l'incidente sia dovuto a colpa o omissione del primo[175], facendo gravare, per di più, sull'attore – i.e. sul passeggero – l'onere di dimostrare la sussistenza di tale presupposto.

Il regime convenzionale in esame è stato, tuttavia, soggetto a modifiche con l'adozione del Protocollo di Londra del 2002[176], che ha introdotto all'interno della disciplina previgente un meccanismo di parziale inversione dell'onere della prova.

---

[173] In argomento, cfr., per tutti, S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, *op. cit.*; M. M. COMENALE PINTO, *Il trasporto marittimo di passeggeri, disciplina attuale e prospettive*, in *Dir. turismo*, 2006, p. 118.

[174] Convenzione d'Atene del 13 dicembre 1974 relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli, come modificata dal Protocollo di Londra del 1° novembre 2002. Per un inquadramento dottrinale sulla Convenzione di Atene del 1974 ed il relativo Protocollo del 2002, v. S. M. CARBONE, P. CELLE, M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, 6° ed., Torino, 2020, p. 230; F. BERLINGIERI, *L'adozione del Protocollo 2002 alla Convenzione di Atene del 1947 sul trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli*, in *Dir. mar.*, 2002/IV, p. 1498; ID., *Il Protocollo del 2002 alla Convenzione di Atene all'assicurabilità del limite di risarcimento*, in *Dir. mar.*, 2007/I, p. 322; ID., *Le Convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009, p. 1131; A. ZAMPONE, *Il trasporto marittimo di persone*, in F. MORANDI (a cura di), *I contratti del trasporto*, I, Bologna, 2013, p. 496; S. ZUNARELLI,, A. ROMAGNOLI, *Contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2012, p. 292; M. LOPEZ DE GONZALO, *Carriage of Passengers*, in J. BASEDOW, G. RÜHL, F. FERRARI, P. DE MIGUEL ASENSIO (a cura di), *Encyclopedia of Private International Law*, *op. cit.*, p. 269; ID., *La responsabilità del vettore marittimo di persone dal Codice della Navigazione al Regolamento (CE) 392/2009*, in *Dir. mar*., 2012, p. 756; G. BOI, *Trasporto marittimo di persone (responsabilità del vettore nel)*, in M. DEIANA (a cura di), *Dizionario di diritto privato – Diritto della navigazione*, Milano, 2010, p. 531; M. CASANOVA, *La tutela del passeggero nella Convenzione di Atene*, in *Dir. mar.*, 2006/IV, p. 1089; L. TULLIO, *Protocollo di Londra del 1° novembre 2002 alla Convenzione di Atene del 1974 sul trasporto marittimo di passeggeri e del loro bagaglio*, in *Dir. trasp.*, 2003, p. 337; S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, *op. cit.*, p. 193; P. GRIGGS, *Le Protocol d'Athens*, in *Dir. mar. fr*., 2002, p. 291; I. ARROYO, *Notas sobre el contrato de pasaje*, in *An. Der. Mar*., 1993, p. 273.

[175] Nel testo originale, si fa riferimento, rispettivamente, ai concetti di "*fault*" e "*negligence*".

[176] Protocollo non ancora recepito sul piano internazionale.

Più precisamente, si presume che gli eventi dannosi occorsi durante la navigazione siano imputabili al vettore, ferma restando la possibilità in capo a quest'ultimo di dimostrare che l'evento sia causato da eventi fuori dalla propria sfera di controllo, ossia che lo stesso sia dovuto a caso fortuito o causa di forza maggiore[177].

Il Protocollo del 2002 è stato, inoltre, oggetto di recepimento da parte dall'Unione europea, che vi ha proceduto in due fasi: prima, con l'adozione del Regolamento (CE) n. 392/2009[178], il quale ha "comunitarizzato" la maggior parte delle previsioni contenute nello strumento negoziale, e, in un secondo momento, con le decisioni del Consiglio del

[177] Art. 3 Convenzione di Atene del 1974, come modificata dal Protocollo del 2002 ("Responsabilità del vettore"): «*1. Il vettore è responsabile del danno risultante dalla morte o dalle lesioni personali di un passeggero e della perdita o dei danni subiti dai bagagli se l'evento che ha causato il pregiudizio ha avuto luogo nel corso del trasporto ed è imputabile a colpa o negligenza del vettore o dei suoi ausiliari nell'esercizio delle loro funzioni. 2. La prova che l'evento che ha causato il pregiudizio ha avuto luogo nel corso del trasporto, come pure la prova dell'estensione del pregiudizio, incombono alla parte interessata. 3. La colpa o la negligenza del vettore e dei suoi ausiliari nell'esercizio delle loro funzioni è presunta, fino a prova contraria, se la morte o le lesioni personali del passeggero o la perdita o i danni subiti dai bagagli di cabina risultano direttamente o indirettamente da naufragio, abbordaggio, incagliamento, esplosione, incendio o difetto della nave. Per quanto concerne la perdita o i danni subiti dagli altri bagagli, la colpa o la negligenza di cui trattasi è presunta, salvo prova contraria, indipendentemente dall'evento che li ha causati. In tutti gli altri casi, la prova della colpa o della negligenza incombe alla parte interessata*». Nell'ambito del trasporto marittimo, grava pertanto sempre sull'attore l'onere di dimostrare la colpa in capo al vettore. Il Protocollo del 2002 ha inciso solamente sul regime delle presunzioni, ove prevede che sia il vettore a dover provare l'accidentalità dell'incidente o che sia stato causato da un evento di eccezionale portata. In argomento, v. F. BERLINGIERI, *L'adozione del Protocollo 2002 alla Convenzione di Atene del 1947 sul trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli*, *op. cit.*, p. 1498; S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, *op. cit.*, p. 198; M. M. COMENALE PINTO, *Il trasporto marittimo di passeggeri, disciplina attuale e prospettive*, *op. cit.*, p. 118; F. CASOLARI, *Le nuove regole internazionali per il trasporto via mare dei passeggeri e l'ordinamento comunitario*, in *Dir. turismo*, 2003, p. 380. Cfr. G. CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 372.

[178] 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 (Testo rilevante ai fini del SEE), in *OJ* L 131, 28.5.2009, p. 24. In dottrina, cfr. F. BERLINGIERI, *The Athens Convention on the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea and the European Parliament Regulation (EC) No. 392/2009*, *op. cit.*, p. 1125; D. BOCCHESE, *Passengers' Rights and Carriers' Liability. Two New Regulations Reg. (E.U.) no. 1177/2010 and Reg. (E.C.) no. 392/2009*, Roma, 2013, p. 47; M. M. COMENALE PINTO, *Le tendenze unificatrici nella disciplina del trasporto di persone*, in AA. VV., *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, 2010, Vol. I, p. 385; E. ROSOEG, *New laws on passengers' rights*, in *Scandinavian Inst. Mar. Law*, 2010, p. 325. Sul Protocollo di Londra del 2002 e sulle problematiche relative alla sua implementazione nel contesto dell'Unione europea, cfr., per tutti, 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. int.*, 2007, p. 206.

12 dicembre 2011 nn. 2012/22/UE[179] e 2012/23/UE[180], che contengono, invece, una disciplina volta a coordinare il Protocollo del 2002 con le previsioni europee in tema di competenza giurisdizionale e di riconoscimento ed esecuzione delle decisioni.

Merita, infine, menzionare, altresì, il Regolamento (UE) n. 1177/2010 relativo dei passeggeri che viaggiano via mare e per le vie navigabili interne, entrato in vigore il 6 gennaio 2011[181].

Per quel che può rilevare ai presenti fini, lo strumento in parola delinea una disciplina ancillare a quella relativa alla responsabilità dei vettori marittimi, introducendo, più specificamente, una serie di previsioni funzionali alla protezione dei passeggeri disabili e ponendo, in tal senso, significativi obblighi in capo ai vettori e gli operatori terminalisti relativamente ai casi di cancellazione e di ritardo nell'effettuazione dei servizi di trasporto[182].

---

[179] Decisione del Consiglio, del 12 dicembre 2011, relativa all'adesione dell'Unione europea al protocollo del 2002 alla convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, ad eccezione degli articoli 10 e 11 dello stesso, in *OJ* L 8, 12.1.2012, p. 1.

[180] Decisione del Consiglio, del 12 dicembre 2011, relativa all'adesione dell'Unione europea al protocollo del 2002 alla convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, per quanto concerne gli articoli 10 e 11 dello stesso, *OJ* L 8, 12.1.2012, p. 13.

[181] Regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (Testo rilevante ai fini del SEE), in *OJ* L 334, 17.12.2010, p. 1. Sul Regolamento n. 1177/2010. Cfr. S. M. CARBONE, P. CELLE, M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, *op. cit.*, p. 235; S. ZUNARELLI, *Il Regolamento (UE) n. 1177/2010 sui diritti dei passeggeri che viaggiano per mare: obblighi di vettori e di operatori terminalisti e problemi applicativi*, in *Dir. mar*., 2012, p. 779; ID., *L'attuazione nell'ordinamento italiano della disciplina europea in materia di tutela degli utenti dei servizi di trasporto marittimo di persone*, in E. TURCO BULGHERINI, F. SALERNO (a cura di), *Infrastrutture e navigazione: nuovi profili della sicurezza marittima ed aerea*, Roma, 2013, p. 227; R. GENOVESE, *I diritti dei passeggeri in caso di cancellazione o ritardata partenza alla luce dei recenti provvedimenti dell'Autorità di regolazione dei trasporti*, in *Giureta*, 2019, p. 414; M. BRIGNARDELLO, *I diritti dei passeggeri marittimi in caso di cancellazione o di ritardo della partenza della nave*, in *Riv. dir. nav.*, 2014, p. 573; ID., *I diritti dei passeggeri nel trasporto marittimo e nelle altre modalità: uniformità e differenze*, in *Dir. mar*., 2012, p. 786; D. BOCCHESE, *Passengers' Rights and Carriers' Liability. Two New Regulations Reg. (E.U.) no. 1177/2010 and Reg. (E.C.) no. 392/2009*, *op. cit.*, p. 47; M. PIRAS, *International Recent Developments: European Union - Maritime Passengers Transports*, in *Tul. Mar. L. J.*, 2011-2012, p. 634; S. POLLASTRELLI, *Rassegna di giurisprudenza in tema di trasporto marittimo di persone*, in *Riv. dir. nav.*, 2011, p. 245; D. RICCIUTELLI, *Riflessioni sulla normativa di recente applicazione nell'Unione europea per la tutela dei passeggeri marittimi*, in *Italian mar. J.*, 2013, p. 2.

[182] Cfr. A. LA MATTINA, *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in I. QUEIROLO, A. M. BENEDETTI, L. CARPANETO (a cura di), *La tutela dei soggetti deboli tra diritto internazionale, dell'Unione europea e diritto interno*, *op. cit.*, p. 75; ID., *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, *op. cit.*, p. 806.

Alla luce del quadro descritto, la regolamentazione in materia di trasporto passeggeri via mare appare piuttosto incompleta ed insoddisfacente.

In tale scenario normativo disomogeneo, nulla vieta, infatti, al vettore di delocalizzare la propria amministrazione centrale verso un paese ove vige una disciplina in materia di responsabilità vettoriale meno severa, così da consentire l'applicazione ai contratti di trasporto che lo vedono parte contraente di un regime di responsabilità maggiormente permissivo.

Inoltre, a ciò si aggiunga che sono diversi gli ambiti non coperti dalla menzionata normativa uniforme in materia[183], rispetto ai quali, pertanto, continuano ad operare i consueti meccanismi conflittuali.

In un simile contesto, il diritto internazionale privato potrebbe, pertanto, rivestire un ruolo centrale nel perseguire l'obiettivo di garantire un'efficace tutela del passeggero. Ciò, tuttavia, a condizione che questo intervenga nel senso di escludere l'applicazione della legge meno protettiva o, quanto meno, di apportarvi taluni correttivi[184].

7.2. Le convenzioni internazionali e gli atti di diritto derivato dell'Unione europea in materia di trasporto aereo di persone.

Il passeggero risulta in certa misura maggiormente tutelato nella disciplina convenzionale in materia di trasporto aereo di persone.

In questo specifico settore il trattato internazionale di riferimento è rappresentato dalla Convezione di Montreal del 1999[185]; strumento, che ha sostituito la Convenzione

[183] A mero titolo esemplificativo, la Convenzione di Atene del 1974 non disciplina le modalità di conclusione del contratto, i vizi della volontà, le qualità soggettive del vettore, la responsabilità armatoriale o, ancora, le clausole accessorie.

[184] G. CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 371.

[185] Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale (Convenzione di Montreal), in GU L 194, 18 luglio 2001, p. 39. In dottrina, cfr. L. ANCIS, *Il contratto di trasporto aereo*, in L. TULLIO, M. DEIANA (a cura di), *Codice dei trasporti*, Milano, 2011, p. 910; G. MASTROANDREA, *Trasporto aereo di persone (responsabilità del vettore nel)*, in M. DEIANA (a cura di), *Dizionari di diritto privato – Diritto della navigazione*, Milano, 2010, p. 478; M. M. COMENALE PINTO, *Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo*, in *Dir. mar.*, 2000, p. 399; L. TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo*, Napoli, 2006; E. G. ROSAFIO, *Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999: problemi applicativi*, in *Dir. tur.*, 2004, p. 10; M. LOPEZ DE GONZALO, *Carriage of Passengers*, in J. BASEDOW, G. RÜHL, F. FERRARI, P. DE MIGUEL ASENSIO (a cura di), *Encyclopedia of Private International Law*, *op. cit.*, p. 277; ID., *The International Regime of*

di Varsavia del 1929 nei rapporti tra Stati contraenti [186], e che la Comunità europea e gli Stati membri hanno provveduto a stipulare in forma mista[187].

Rispetto alle convenzioni internazionali di diritto uniforme sul trasporto marittimo di passeggeri, che, come sopra accennato, pongono a carico dell'attore l'onere della prova del nesso di causalità tra danno subito e trasporto, la Convenzione di Montreal del 1999 riserva, invece, al vettore aereo un regime di responsabilità "quasi oggettiva" [188], sancendo la responsabilità del vettore per ogni evento dannoso che occorra al passeggero e/o al suo bagaglio nel corso o in occasione del volo.

Sostanzialmente, si prevede che il vettore risponda per qualsivoglia fatto lesivo che coinvolga il passeggero nel lasso di tempo compreso tra il momento in quest'ultimo sale sull'aeromobile fino a quello in cui scende, nonché, per quanto concerne i danni causati ai beni materiali di proprietà, dal momento in cui il vettore prende in custodia i bagagli fino al momento in cui gli stessi vengono riconsegnati al viaggiatore[189].

Carriage of Passengers, in *Dir. comm. int.*, *op. cit.*, p. 270; M. BRIGNARDELLO, E. ROSAFIO, *Il contratto di trasporto aereo di persone*, in F. MORANDI (a cura di), *I contratti del trasporto*, *op. cit.*, p. 3; G. ROMANELLI, *Diritto uniforme dei trasporti e Convenzione di Montreal del 1999*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, Milano , 2001, p. 581; S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001, p. 399; J. HERMIDA, *The new Montreal Convention: the international passenger's perspective*, in *Air Space Law*, 2001, p. 150; T. J. HALEN, *The new Warsaw Convention: the Montreal Convention*, in *ibidem*, 2000, p. 12.

[186] Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, nel testo modificato dal protocollo dell'Aja del 28 settembre 1955. Cfr. M. M. COMENALE PINTO, *La responsabilità del vettore aereo dalla Convenzione di Varsavia del 1929 alla Convenzione di Montreal del 1999*, in *diritto@storia*, 2003; H. MANKIEWICZ, *The liability regime of the international air carrier - A Commentary on the present Warsaw System*, Deventer, 1981, p. 197.

[187] In dottrina si è sostenuto che la conclusione in forma mista della Convenzione fosse in realtà superflua, laddove la stessa si limitava a disciplinare rapporti giuridici tra passeggero e vettore di natura privatistica, senza, conseguentemente, imporre agli Stati membri alcun obbligo specifico. Cfr. M. BRIGNARDELLO, *Problematiche relative alla firma della convenzione di Montreal del 1999 da parte della Comunità europea*, in *Dir. mar*., 2001/I, p. 3.

[188] Cfr. G. CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 373.

[189] Art. 17 Convenzione di Montreal del 1999 ("Morte e lesione dei passeggeri – Danni ai bagagli"): «*1. Il vettore è responsabile del danno derivante dalla morte o dalla lesione personale subita dal passeggero per il fatto stesso che l'evento che ha causato la morte o la lesione si è prodotto a bordo dell'aeromobile o nel corso di una qualsiasi delle operazioni di imbarco o di sbarco. 2. Il vettore è responsabile del danno derivante dalla distruzione, perdita o deterioramento dei bagagli consegnati, per il fatto stesso che l'evento che ha causato la distruzione, la perdita o il deterioramento si è prodotto a bordo dell'aeromobile oppure nel corso di qualsiasi periodo durante il quale il vettore aveva in custodia i bagagli consegnati. Tuttavia, la responsabilità del vettore è esclusa se e nella misura in cui il danno derivi esclusivamente dalla natura dei bagagli o da difetto o vizio intrinseco. Nel caso di bagagli non consegnati, compresi gli oggetti personali, il vettore è responsabile qualora il danno derivi da sua colpa*

Si delinea così un regime piuttosto rigido basato su un criterio misto di responsabilità oggettiva e colpa presunta[190].

La responsabilità del vettore non è, tuttavia, illimitata, laddove soggiace ad un limite quantitativo, anche piuttosto elevato[191].

Peraltro, questa previsione della Convenzione di Montreal del 1999 – che non era, invece, contemplata nella precedente Convenzione di Varsavia – non può che destare interesse nel nostro ordinamento alla luce della risalente giurisprudenza costituzionale che, proprio trattando della Convenzione del 1929, ha ritenuto irragionevole un limite risarcitorio anormalmente basso, nel caso in cui questo non fosse più giustificabile alla luce dello stato di evoluzione della tecnica[192]. In siffatto contesto, pertanto, la disciplina convenzionale in parola si pone in un'ottica di rilevante innovazione.

---

ovvero da colpa dei suoi dipendenti o incaricati. 3. Se il vettore riconosce la perdita del bagaglio consegnato, ovvero qualora il bagaglio consegnato non sia ancora giunto a destinazione entro ventuno giorni dalla data prevista, il passeggero può far valere nei confronti del vettore i diritti che gli derivano dal contratto di trasporto. 4. Salvo diversa disposizione, nella presente convenzione il termine "bagagli" indica sia i bagagli consegnati che quelli non consegnati». Cfr. R. TRANQUILLI-LEALI, *Il trasporto aereo di persone*, in M. RIGUZZI, A. ANTONINI (a cura di), *Trasporti e turismo*, in *Trattato di diritto privato dell'Unione europea*, a cura di G. AJANI, G. BENACCHIO, *op. cit.*, p. 344.

[190] A. LA MATTINA, *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, *op. cit.*, p. 806.

[191] Art. 21 Convenzione di Montreal 1999 ("Risarcimento in caso di morte o lesione del passeggero"): «*1. Per i danni di cui all'articolo 17, paragrafo 1, che non eccedano i 100.000 diritti speciali di prelievo per passeggero, il vettore non può escludere né limitare la propria responsabilità. 2. Il vettore non risponde dei danni di cui all'articolo 17, paragrafo 1 che eccedano i 100.000 diritti speciali di prelievo per passeggero qualora dimostri che: a) il danno non è dovuto a negligenza, atto illecito o omissione propria o dei propri dipendenti o incaricati oppure che b) il danno è dovuto esclusivamente a negligenza, atto illecito o omissione di terzi*». Per la quantificazione del debito vettoriale la norma fa riferimento ai diritti speciali di prelievo – abbreviato DSP, in inglese *special drawing rights* o *SDRs* –. Questi sono un particolare tipo di valuta: si tratta, in particolare, dell'unità di conto del Fondo Monetario Internazionale, il cui valore è ricavato da un paniere di valute nazionali, rispetto alle quali si calcola una sorta di "comune denominatore". Il risultato ottenuto corrisponde al valore dei DSP. Uno dei diversi utilizzi cui i DSP sono sati soggetti è proprio quello di regolare la responsabilità all'interno sia della Convenzione di Varsavia del 1929 (la responsabilità per morte e lesioni personali dei passeggeri in occasione di un trasporto aereo di persone) che della Convenzione di Montreal del 1999 (per la fissazione del massimale del debito vettoriale). Sulle modalità di conversione dei diritti speciali di rilievo, cfr. art. 23 Convenzione di Montreal 1999.

[192] In questi termini, G. CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 373. Cfr. C. Cost., 6 maggio 1985, n. 132, in *Giur. it.*, 1986, I, 1, p. 340. Nell'ambito di una contesa vertente, *inter alia*, sul limite risarcitorio (pari a 125 mila franchi francesi) che l'art. 22 della Convenzione di Varsavia del 1929 fissava per il caso di lesioni personali, ivi inclusa la morte, i giudici costituzionali hanno constatato come la protezione del vettore mediante l'introduzione del suddetto massimale era "*venuto meno con la continua ed imponente crescita del traffico aereo, il livello di sicurezza conseguito nel suo svolgimento e la flessione dei costi assicurativi, dovuta alla riduzione del*

Detto questo, restano, tuttavia, diversi aspetti incidenti sulla responsabilità del vettore non coperti dalla Convenzione di Montreal del 1999, per approcciare ai quali, pertanto, dovrà farsi riferimento alle previsioni contenute nella legge richiamata dalle norme di conflitto.

In questo senso, merita senz'altro di essere menzionato il tema del danno da ritardo e, in particolare, della connessa questione del cd. *overbooking*, che le convenzioni internazionali di diritto uniforme non prendono in considerazione[193].

A colmare quest'ultima lacuna, è intervenuto il "legislatore" europeo, che ha provveduto a disciplinare la materia dei disagi da ritardo nel Regolamento (CE) n. 261/2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di mancato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato.

Per quel che rileva in questa sede, detto Regolamento fissa, in particolare, l'entità del risarcimento a carico del vettore aereo – ipotesi di *overbooking* incluse – ponendo, altresì, a capo di quest'ultimo una serie di obblighi finalizzati a rendere meno gravosa l'attesa per i passeggeri che aspettano di essere imbarcati su un volo successivo[194].

---

rischio". In argomento, T. BALLARINO, S. BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo internazionale dal punto di vista italiano*, in *Dir. trasp*., 1989/2, p. 7; T. BALLARINO, S. BUSTI, *Diritto aeronautico e spaziale*, Milano, 1988, p. 653.

[193] Altri profili che non sono oggetto di regolamentazione normativa uniforme sono, solo a mero titolo esemplificativo, i requisiti per assumere la qualifica di vettore aereo; il meccanismo di prenotazione; gli obblighi di trasparenza ad esso correlati (di regola, il biglietto aereo viene prenotato mediante il cd. CRS, *computerized reservation system*, ossia un sistema centralizzato che permette all'operatore di vedere l'effettiva disponibilità di posti liberi); le tariffe; le condizioni di recesso da parte del passeggero.

[194] Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91, in GU L 46, 17.02.2004, p. 1. In dottrina, v. fra i molti contributi M. LOPEZ DE GONZALO, *La tutela del passeggero debole nel regolamento CE 261/2004*, in *Rivista italiana di diritto pubblico comunitario*, 2006, p. 203; P. CELLE, F. MUNARI, *Tutela del passeggero e concorrenza nella prospettiva comunitaria,* in *Diritto del commercio internazionale*, 2006, p. 25; C. E. TUO, *Il trasporto aereo,* in V. ROPPO (a cura di), *Trattato dei contratti*, *op. cit.*, p. 205; ID., *Il trasporto aereo nell'Unione europea tra libertà fondamentali e relazioni esterne. Diritto internazionale e disciplina comunitaria*, *op. cit.*, 2008; G. PERONI, *In caso di cancellazione di un volo "privato", spetta al passeggero aereo la compensazione pecuniaria*, in *Dir. mar*., 2017/IV, p. 1099; F. ROSSI DAL POZZO, *Servizi di trasporto aereo e i diritti dei singoli nella disciplina comunitaria*, Milano, 2008, p. 187; A. MASUTTI, *Il ritardo nel trasporto aereo ed i rimedi del legislatore comunitario*, in *Dir. mar*., 2007, p. 1083; S. BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, in L. TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento alla Convenzione di Montreal del 1999*, Napoli, 2006, p. 140; L. MASALA, E. ROSAFIO (a cura di), *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, Milano, 2006; M. DEIANA (a cura di), *Studi su: negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari, 2005; M.

Quello del danno da ritardo è, ad ogni modo, solo uno dei diversi aspetti di diritto materiale che sono stati disciplinati in ambito europeo in materia di trasporto aereo nella prospettiva di colmare, quantomeno parzialmente, le lacune lasciate dal diritto convenzionale sostanziale uniforme[195].

Il riferimento è, in particolare, ai seguenti regolamenti: *(i)* Regolamento (CE) n. 2111/2005, che, per un verso, ha creato una "*black list*" delle compagnie aeree alle quali è vietato sorvolare lo spazio territoriale europeo e, per l'altro, pone regole di trasparenza finalizzate ad agevolare l'individuazione del vettore effettivo[196]; *(ii)* Regolamento (CE) n. 1107/2006 relativo ai diritti delle persone con disabilità e con mobilità ridotta[197]; nonché *(iii)* Regolamento (CE) n. 80/2009 in materia di sistemi telematici di prenotazione[198].

FRAGOLA, *Prime note sul regolamento CE 261/2004 che istituisce nuove norme comuni in materia di "overbooking" aereo, in Diritto comunitario e degli scambi internazionali*, 2005, p. 129; K. ARNOLD, P. MENDES DE LEON, *Regulation (EC) 261/2004 in the light of the recent decisions of the European Court of Justice, in Air Space*, 2010, p. 91; M. WOUTERS, *A new European Regulation 261/2004 on compensation and assistance in the event of denied boarding, cancellation or long delay of flights extends the rights of air passengers*, in *Eur. Tr. Law*, 2004, p. 151.

[195] M. LOPEZ DE GONZALO, *Carriage of Passengers*, in J. BASEDOW, G. RÜHL, F. FERRARI, P. DE MIGUEL ASENSIO (a cura di), *Encyclopedia of Private International Law*, *op. cit.*, p. 275; ID., *The International Regime of Carriage of Passengers*, in *Dir. comm. int.*, *op. cit.*, p. 687; Cfr. A. LA MATTINA, *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in I. QUEIROLO, A. M. BENEDETTI, L. CARPANETO (a cura di), *La tutela dei soggetti deboli tra diritto internazionale, dell'Unione europea e diritto interno*, *op. cit.*, p. 76; ID., *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, *op. cit.*, p. 806.

[196] Regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2005, relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE (Testo rilevante ai fini del SEE), *OJ* L 344, 27.12.2005, p. 15. Cfr. B. FRANCHI, *La tutela del passeggero aereo nel Regolamento CE 2111/2005*, in *Dir. turismo*, 2006, p. 219.

[197] Regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo (Testo rilevante ai fini del SEE), *OJ* L 204, 26.7.2006, p. 1. Cfr. G. CAMARDA, *Il trasporto di disabili - Profili giuridici pluriordinamentali*, in *Dir. mar.*, 2011/I, p. 749; N. LUONGO, *Persons with disabilities and their right to fly*, in *Air Space Law*, 2009, p. 149.

[198] Regolamento (CE) n. 80/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 gennaio 2009, relativo a un codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione e che abroga il regolamento (CEE) n. 2299/89 del Consiglio (Testo rilevante ai fini del SEE), *OJ* L 35, 4.2.2009, p. 47, In generale, sulla disciplina dell'Unione europea in materia di protezione dei passeggeri nell'ambito del trasporto, cfr., per tutti, C. E. TUO, *Il trasporto aereo nell'Unione europea tra libertà fondamentali e relazioni esterne*, Torino, 2008, p. 250.

7.3. Le convenzioni internazionali e gli atti di diritto derivato dell'Unione europea in materia di trasporto terrestre di persone.

Restano, infine, da considerare le convenzioni internazionali di diritto materiale uniforme in tema di trasporto terrestre di persone, che comprende, rispettivamente, il trasporto su rotaia e il trasporto su gomma.

Per quanto riguarda il primo settore menzionato[199], lo strumento normativo di riferimento è l'appendice "A" (CIV) della Convenzione COTIF sul trasporto ferroviario, conclusa a Berna nel 1980 ed integralmente rivista con il Protocollo di Vilnus del 1999[200].

La disciplina in esso delineata può essere accomunata a quella appena esaminata in materia di trasporto aereo per almeno un duplice ordine di ragioni.

In primis, l'art. 26 della Convenzione COTIF/CIV introduce un principio di responsabilità oggettiva analogo a quello sopra descritto rispetto alla Convenzione di Montreal del 1999.

In principio, è previsto, infatti, che il vettore risponda di ogni fatto lesivo occorso al passeggero – o al proprio bagaglio – dal momento in cui questo sale sul veicolo ferroviario fino a quello in cui scende – rispetto al bagaglio, durante l'intero lasso di tempo in cui il bagaglio è sotto la custodia del vettore –, con la possibilità di esserne esonerato solo ove sia in grado di provare che il danno è occorso per cause a lui non imputabili, in quanto al di fuori dalla propria sfera di controllo[201].

---

[199] Sulla disciplina europea in tema di trasporto ferroviario si veda, per tutti, L. CARPANETO, *Il diritto comunitario dei trasporti tra sussidiarietà e mercato. Il caso del trasporto ferroviario*, Torino, 2009.

[200] Regole uniformi relative al contratto di trasporto internazionale ferroviario di persone, CIV - Appendice A alla Convenzione COTIF 1980-1999, conclusa a Berna nel 1980 e integralmente rivista con il Protocollo di Vilnus del 1999. Cfr. A. GOGGIA, *Il trasporto ferroviario di persone*, in F. MORANDI (a cura di), *I contratti del trasporto*, II, Bologna, 2013, p. 1425; M. COMUZZO, *La responsabilità del vettore ferroviario di persone*, in R. LOBIANCO (a cura di), *Compendio di diritto ferroviario*, Milano, 2012, p. 103; S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, *op. cit.*, p. 341; G. MUTZ, *Vers un nouveau droit de transport international ferroviaire*, in *Rev. dr. unif.*, 1996, p. 442.

[201] Art. 26 Convezione COTIF/CIV «*1. Il trasportatore è responsabile del danno derivante dalla morte, dal ferimento o da qualsiasi altro pregiudizio all'integrità fisica o psichica del viaggiatore causato da un incidente che sia in relazione con l'esercizio ferroviario e sopravvenga durante la permanenza del viaggiatore nei veicoli ferroviari, o al momento in cui egli vi entra o ne esce, qualunque sia l'infrastruttura ferroviaria utilizzata. 2. Il trasportatore è esonerato da tale responsabilità: a) se l'incidente è stato causato da circostanze estranee all'esercizio ferroviario che il trasportatore, nonostante la diligenza richiesta dalle particolarità del caso di specie, non poteva evitare ed alle cui conseguenze non poteva ovviare; b) nella misura in cui l'incidente sia dovuto a colpa del viaggiatore; c)*

In secundis, anche la Convenzione COTIF/CIV trascura una vasta gamma di profili attinenti alla responsabilità vettoriale, con la conseguenza di lasciare ampio margine di operatività ai meccanismi di diritto internazionale privato.

A titolo meramente esemplificativo[202], non trovano disciplina i documenti di viaggio; l'articolazione della responsabilità nei casi in cui il trasporto, seppur riconducibile ad un biglietto unitario, sia ripartito su più tratte ferroviarie di competenza di differenti vettori[203]; oppure, ancora, l'eventuale obbligo di contrarre per coloro che gestiscono un pubblico servizio di linea[204].

Anche in questo frangente, pertanto, l'intervento dell'Unione europea si è rivelato quanto mai opportuno per estendere – seppur, si ribadisce anche qui, solo parzialmente – la regolamentazione sostanziale in materia.

L'apporto senza dubbio di maggior rilievo è offerto dal Regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, in vigore dal dicembre del 2009[205].

---

se l'incidente è dovuto al comportamento di un terzo che il trasportatore, nonostante la diligenza richiesta dalle particolarità del caso di specie, non poteva evitare ed alle cui conseguenze non poteva ovviare; un'altra impresa che utilizzi la stessa infrastruttura ferroviaria non è considerata come parte terza; il diritto di regresso non è pregiudicato. 3. Se l'incidente è dovuto al comportamento di un terzo e se, malgrado ciò, il trasportatore non è interamente sollevato dalla responsabilità in conformità del paragrafo 2, lettera c), egli risponde per il tutto nei limiti delle presenti regole uniformi e senza pregiudizio di un suo eventuale regresso contro terzi […]».

[202] Cfr. G. CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 374.

[203] Sotto questo aspetto, non è dato sapere, per esempio, se la responsabilità si ripartisca in relazione alle tratte di competenza oppure operi, al contrario, un principio di responsabilità solidale.

[204] Come, ad esempio, previsto per l'ordinamento italiano, dall'art. 1679 c.c.

[205] 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, *OJ* L 315, 3.12.2007, p. 14. Cfr. L. CARPANETO, *Il diritto comunitario dei trasporti tra sussidiarietà e mercato. Il caso del trasporto ferroviario*, *op. cit.*, p. 304; ID., *Il trasporto ferroviario*, in V. ROPPO (a cura di), *Trattato dei contratti*, *op. cit.*, p. 86; C. INGRATOCI, *Trasporto ferroviario e tutela del consumatore*, in *Dir. mar.*, 2019, p. 384; R. GENOVESE, *I diritti dei passeggeri in caso di cancellazione o ritardata partenza alla luce dei recenti provvedimenti dell'Autorità di regolazione dei trasporti*, *op. cit.*, p. 418; V. PICCININI, *L'entrata in vigore del Regolamento CE n. 1371/2007 sui diritti e gli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario*, in *Giur. mer.*, 2010, p. 1773; S. BUSTI, *Il difficile varo del diritto privato comunitario sul trasporto ferroviario di persone*, in *Dir. trasp.*, 2008, p. 30; I. BON GARCIA, *L'évolution du droit de transports en Europe*, in *Rev. dr. tr.*, 2008, p. 10; M. COMUZZO, *La responsabilità del vettore ferroviario di persone*, in R. LOBIANCO (a cura di), *Compendio di diritto ferroviario*, *op. cit.*, p. 103; A. PEPE, *Il rafforzamento della tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: il Reg. CE n. 1371/2007 e l'apparato sanzionatorio di cui al d.lgs. n. 70/14*, in *Nuove leggi civili*, 2015, p. 703; N. ROMANA, *Il contratto di trasporto di persone e cose per ferrovia*, in L. TULLIO, M. DEIANA (a cura di), *Il codice dei trasporti*, Milano, 2011, p. 1371; S. INVERNIZZI, *Ritardo nel trasporto ferroviario, danno alla persona e disciplina*

Detto strumento, in punto di responsabilità vettoriale, da un lato, disciplina il risarcimento dei danni da ritardo o da soppressione del servizio di trasporto [206], dall'altro, per il caso di decesso o di lesioni personali del passeggero, riconosce a favore di quest'ultimo il diritto ad ottenere dal vettore un pagamento anticipato proporzionale al danno subito e comunque idoneo a soddisfare le immediate necessità economiche del viaggiatore medesimo, o dei propri familiari [207]. Sempre nell'ottica di offrire un'adeguata protezione al passeggero, lo strumento prevede, poi, altresì, rilevanti obblighi di informativa da parte dei vettori ferroviari circa le condizioni contrattuali e di servizio[208], nonché peculiari forme di tutela destinate alle persone con disabilità[209].

Conclusivamente, per mero scrupolo di completezza, poiché la relativa normativa a livello internazionale appare esigua e scarsamente "partecipata", si fa menzione della normativa internazionale di diritto uniforme in materia di trasporto di persone su strada.

Per quanto concerne la disciplina convenzionale, desta limitato interesse la Convenzione di Ginevra del 1973[210].

Questa, infatti, è attualmente in vigore per un numero quanto mai esiguo di Stati, circoscrivendo, per di più, il proprio ambito applicativo ai trasporti internazionali nei quali il luogo di partenza o quello di arrivo siano localizzati in Stati contraenti[211].

---

applicabile: le difficoltà del supremo collegio, in *Resp. civ. prev.*, 2019, p. 245; ID., *Ritardo nel trasporto ferroviario: la responsabilità dell'impresa tra rimedi restitutori e forza maggiore*, in *ibidem*, 2014, p. 84.

[206] V. artt. 15, 16 e 17 del Regolamento (CE) n. 1371/2007.

[207] Art. 13 Regolamento (CE) n. 1371/2007 ("Pagamenti anticipati"): «*1. In caso di decesso o lesioni di un passeggero, l'impresa ferroviaria di cui all'articolo 26, paragrafo 5, dell'allegato I, effettua, senza indugio e in ogni caso entro quindici giorni dall'identificazione della persona fisica avente diritto al risarcimento, i pagamenti anticipati eventualmente necessari per soddisfare le immediate necessità economiche proporzionalmente al danno subito. 2. Senza pregiudizio del paragrafo 1, un pagamento anticipato non è inferiore a 21.000 EUR per passeggero in caso di decesso. 3. Un pagamento anticipato non costituisce riconoscimento di responsabilità e può essere detratto da qualsiasi ulteriore importo dovuto sulla base del presente regolamento ma non è retribuibile, salvo nei casi in cui il danno è dovuto a negligenza o errore del passeggero o quando il beneficiario del pagamento anticipato non è la persona avente diritto al risarcimento*».

[208] V. artt. 7, 8, 9 e 10 del Regolamento (CE) n. 1371/2007.

[209] V. Capo V del Regolamento (CE) n. 1371/2007. Sugli aspetti menzionati, cfr. A. LA MATTINA, *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in *Dir. mar.*, *op. cit.*, p. 808.

[210] Sulla Convenzione di Ginevra del 1973, in punto di giurisdizione, cfr. A. PUETZ, *Brussels Ia and International Conventions on Land Transport*, in S. M. CARBONE (a cura di), *Brussels Ia and Conventions on Particular Matters. The case of Transports*, *op. cit.*, p. 141.

[211] Il trattato è in vigore solo tra gli Stati della ex Jugoslavia, la Repubblica Ceca, l'Estonia, la Lettonia e l'Ucraina. Pertanto, risulta una normativa sostanzialmente priva di rilievo.

Per quanto riguarda, invece, gli atti di derivazione europea, sebbene anche in questo frangente la disciplina appare piuttosto insoddisfacente, merita menzionare il Regolamento UE n. 181/2011 in tema di tutela dei diritti dei passeggeri che viaggiano utilizzando servizi regolari di linea[212].

Pur non offrendo una regolamentazione autonoma in materia di risarcimento del danno per decesso o lesioni del passeggero, si segnala che lo strumento in parola prevede alcune disposizioni volte alla protezione del passeggero, quali, ad esempio, quelle in materia di *(i)* la quantificazione del suddetto danno, *(ii)* obbligo di assistenza da parte del vettore in caso di sinistro, *(iii) overbooking*, e danni da ritardo e da cancellazione del servizio, nonché *(iv)* tutela dei passeggeri con disabilità[213].

[212] Regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (Testo rilevante ai fini del SEE), *OJ* L 55, 28.2.2011, p. 1. Per un commento, nonché, più in generale, sul trasporto su strada, cfr. A. LA MATTINA, L. SCHIANO DI PEPE, *Il trasporto su strada: profili generali*, in V. ROPPO (a cura di), *Trattato dei contratti*, *op. cit.*, p. 5; A. 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, p. 505; G. REALE, *Il contratto di trasporto di persone e di cose su strada*, in L. TULLIO, M. DEIANA (a cura di), *Il Codice dei trasporti*, Milano, 2011, p. 1264; R. GENOVESE, *I diritti dei passeggeri in caso di cancellazione o ritardata partenza alla luce dei recenti provvedimenti dell'Autorità di regolazione dei trasporti*, *op. cit.*, p. 420.

[213] Cfr. A. LA MATTINA, *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in *Dir. mar.*, *op. cit.*, p. 808.

CAPITOLO III

La protezione garantita al passeggero dal "sistema" di diritto internazionale privato e processuale di matrice europea: considerazioni conclusive

SOMMARIO: 1. L'opportunità di considerare il passeggero quale "parte debole" del contratto di trasporto di persone: l'evoluzione della normativa rilevante e la persistente discrasia metodologica tra il "sistema" Bruxelles I ed il Regolamento Roma I – 2. Sull'efficacia della tutela garantita al passeggero dalle norme di diritto internazionale privato e processuale dell'Unione europea: l'(in)adeguatezza delle norme di conflitto (anche) alla luce del coordinamento con le fonti rilevanti di diritto materiale uniforme – 3. I possibili margini di intervento per una più efficace realizzazione della tutela del passeggero nel diritto internazionale privato e processuale di matrice europea

1. L'opportunità di considerare il passeggero quale "parte debole" del contratto di trasporto di persone: l'evoluzione della normativa rilevante e la persistente discrasia metodologica tra il "sistema" Bruxelles I ed il Regolamento Roma I.

Riprendendo quanto anticipato in sede di introduzione, alla luce della trattazione sin qui svolta si ritiene di disporre dei mezzi necessari per poter, conclusivamente, valutare ed offrire una risposta quanto più possibile circostanziata ai quesiti di carattere generale sollevati in premessa, relativi al tema della tutela del passeggero nell'ambito del diritto internazionale privato e processuale di matrice europea.

Il primo quesito posto – da cui non può che prendere le mosse qualsivoglia ragionamento in materia – concerne l'opportunità o meno, ai sensi della normativa rilevante di diritto internazionale e dell'Unione, di considerare il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto di persone e, quindi, la necessità o meno di riconoscergli e garantirgli – in generale e, più in particolare, nella specifica prospettiva del diritto internazionale privato e processuale – una peculiare protezione, finalizzata, in sostanza, a ribilanciare il rapporto negoziale asseritamente ontologicamente squilibrato rispetto alla propria controparte tipica, ossia il vettore[1].

[1] Tralasciando il – più volte evidenziato – dato meramente fattuale, di per sé non decisivo, della pacifica assimilabilità, in principio, del passeggero ai contraenti deboli "tradizionali", in considerazione

Ci si chiede, fondamentalmente, se la normativa rilevante in materia consideri effettivamente il passeggero quale soggetto meritevole di tutela in quanto contraente debole del contratto di trasporto di persone.

Orbene, si ritiene che la risposta al quesito non possa che essere affermativa.

Al di là delle dichiarazioni di principio, infatti, l'inquadramento effettivo del passeggero quale contraente debole sia nell'ambito del diritto internazionale che dell'Unione europea appare tutt'altro che scontato, rappresentando, invece, il risultato di un lungo processo evolutivo a livello normativo, da ritenersi, peraltro, ancora *in itinere*[2].

In questo senso, si possono richiamare, a titolo esemplificativo, talune delle sopracitate convenzioni internazionali di diritto uniforme, le quali, nonostante l'intento "protettivo", non sono state in grado di offrire da subito – soprattutto, per quel che rileva ai presenti fini, sotto il profilo della responsabilità vettoriale – una disciplina adeguatamente orientata alla tutela del passeggero.

Il riferimento è, ad esempio, alla Convenzione di Varsavia del 1929 per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, che all'art. 22 poneva un limite alla responsabilità del vettore aereo particolarmente modesto[3]. Allo stesso modo può menzionarsi la Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli, la quale prevedeva originariamente, in particolare, l'obbligo da parte del vettore di risarcire il viaggiatore per i danni subiti durante la navigazione solo laddove l'incidente fosse dovuto a colpa o omissione del primo, facendo gravare, per di più, sull'attore – i.e. sul passeggero – l'onere di dimostrare la sussistenza di tale presupposto[4].

---

della condizione di inferiorità rispetto alla controparte tipica in termini di inesperienza giuridica, debolezza economica e limitatezza di potere contrattuale.

[2] In questo verso e, in generale, sul punto, si veda A. LA MATTINA, *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in I. QUEIROLO, A. M. BENEDETTI, L. CARPANETO (a cura di), *La tutela dei soggetti deboli tra diritto internazionale, dell'Unione europea e diritto interno*, *op. cit.*, p. 69; ID., *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, *op. cit.*, p. 799.

[3] V. art. 22 della Convenzione di Varsavia del 1929, ai sensi del quale «*Nel trasporto di persone la responsabilità del vettore verso ogni viaggiatore è limitata alla somma di duecentocinquantamila franchi […]*». Sul punto, cfr. C. Cost., 6 maggio 1985, n. 132, in *Giur. it.*, 1986, I, 1, p. 340. V. *supra*.

[4] V. art. 3 della Convenzione di Atene del 1974: «*1. Il vettore è responsabile del danno risultante dalla morte o dalle lesioni personali di un passeggero e della perdita o dei danni subiti dai bagagli se l'evento che ha causato il pregiudizio ha avuto luogo nel corso del trasporto ed è imputabile a colpa o negligenza del vettore o dei suoi ausiliari nell'esercizio delle loro funzioni. 2. La prova che l'evento che ha causato il pregiudizio ha avuto luogo nel corso del trasporto, come pure la prova dell'estensione del pregiudizio, incombono alla parte interessata. 3. La colpa o la negligenza del vettore e dei suoi ausiliari*

Le convenzioni in parola, nella menzionata ottica di garantire al passeggero una protezione effettiva e non solo "dichiarata", sono state, quindi, nel tempo sostituite o modificate da testi maggiormente protettivi[5], segno di una chiara e consapevole volontà legislativa in tal senso.

Il processo orientato all'implementazione della tutela del passeggero risulta ancor più evidente ove si consideri l'evoluzione della disciplina di diritto internazionale privato dell'Unione europea in materia di individuazione della legge applicabile alle obbligazioni contrattuali: il riferimento è naturalmente al passaggio dalla Convenzione di Roma del 1980 al Regolamento Roma I.

Come si è avuto modo di analizzare, il testo convenzionale non prevedeva, infatti, una disciplina specifica concernente il trasporto passeggeri, limitandosi, invece, a dettare norme di conflitto applicabili ai soli contratti di trasporto di merci[6], con conseguente assoggettamento dei negozi conclusi tra vettori e passeggeri al regime generale *ex* artt. 3 e 4 della Convenzione medesima.

Per un verso, il massimo grado di libertà di scelta della legge applicabile garantita alle parti[7] e, per l'altro, l'applicazione, in via sussidiaria, della presunzione di cui all'art. 4(2), favorevole all'applicazione della legge del luogo del prestatore caratteristico,

---

nell'esercizio delle loro funzioni è presunta, fino a prova contraria, se la morte o le lesioni personali del passeggero o la perdita o i danni subiti dai bagagli di cabina risultano direttamente o indirettamente da naufragio, abbordaggio, incagliamento, esplosione, incendio o difetto della nave. Per quanto concerne la perdita o i danni subiti dagli altri bagagli, la colpa o la negligenza di cui trattasi è presunta, salvo prova contraria, indipendentemente dall'evento che li ha causati. In tutti gli altri casi, la prova della colpa o della negligenza incombe alla parte interessata». Si noti che il terzo comma introduce una presunzione di responsabilità del vettore per i soli casi di danno conseguenti a naufragio, abbordaggio, incagliamento, esplosione, incendio e difetto della nave. Per taluni riferimenti in dottrina sulla Convenzione in parola, v. *supra*.

[5] Si ricorda che la Convenzione di Varsavia del 1929 è stata sostituita dalla Convenzione di Montreal del 1999, che ha introdotto un regime di responsabilità "quasi oggettiva", mentre la Convenzione di Atene del 1974 è stata ampiamente modificata dal Protocollo di Londra del 2002, che ha introdotto, invece, all'interno della disciplina previgente un meccanismo di parziale inversione dell'onere della prova (quest'ultimo strumento è stato, peraltro, parzialmente recepito a livello comunitario con l'adozione del Regolamento CE n. 392/2009). Sul punto, v. *supra*, Cap. II.

[6] Come esaminato, l'art. 4(4) della Convenzione si limitava a prevedere, in mancanza di scelta operata dalle parti, l'applicabilità al contratto della legge del paese di residenza abituale del vettore, a condizione che questa coincidesse con il luogo di carico e scarico della merce.

[7] Con la sola eccezione delle eventuali disposizioni imperative applicabili *ex* art. 7 della Convenzione del 1980.

conducevano – quasi necessariamente[8] – all'applicazione della legge del vettore, così delineando un quadro normativo affatto rispondente alle esigenze di tutela del passeggero.

Siffatta prospettiva, ben lontana dall'inquadrare il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto di persone, dopo essere stata soggetta a rilevanti critiche, ha, quindi, subito un pressoché totale mutamento – quanto meno nelle intenzioni – in sede di adozione del Regolamento Roma I, che, infatti, riconosce espressamente al considerando 32 la necessità di garantire "*in ragione del carattere particolare dei contratti di trasporto […] un adeguato livello di tutela dei passeggeri*".

Come noto, questa dichiarazione di principio ha, quindi, trovato declinazione nei paragrafi 2 e 3 dell'art. 5 del nuovo strumento che – seppur, come si è visto e si ribadirà, in maniera non del tutto soddisfacente – contiene per l'appunto una disciplina *ad hoc* specificamente orientata alla protezione del viaggiatore.

In questo contesto, merita, tuttavia, richiamare la già menzionata discrasia tra il Regolamento Bruxelles I-*bis* – e, più in generale, il "sistema" Bruxelles I – ed il Regolamento Roma I sul punto.

Il primo si discosta, infatti, dal Regolamento Roma I laddove non ravvisa – sia a livello di principi sia a livello di disciplina "concreta" – alcuna esigenza di protezione del viaggiatore e non riserva, pertanto, alle fattispecie che lo vedono coinvolto alcuno specifico trattamento, ad eccezione dei contratti di trasporto *all-inclusive*, a favore dei quali viene estesa la disciplina a protezione dei consumatori nell'ambito dei negozi conclusi con professionisti[9].

Questa scelta del "legislatore" europeo – che, anche alla luce di quest'ultima precisazione, appare senz'altro consapevole – di sottoporre il passeggero ad un regime

[8] In particolare, in considerazione della – più volte ricordata – natura dei contratti di viaggio, che, di regola, sono contratti di adesione predisposti unilateralmente dal vettore, il quale proporrà – o forse più propriamente imporrà – la legge regolatrice a sé più favorevole.

[9] Art. 17(3) Regolamento (UE) n. 1215/2012. La *ratio* dell'esclusione dei contratti di trasporto dal campo applicativo dell'art. 17 del Regolamento Bruxelles I-*bis* dovrebbe ricercarsi, da un lato, nell'esistenza di numerose convenzioni internazionali concluse in tale settore e, dall'altro, nella circostanza che, sul presupposto che quello dei contratti di trasporto di persone sia qualificabile come un mercato "di massa", tale esclusione abbia la funzione di manlevare i vettori dall'onere – asseritamente iniquo – di doversi interfacciare, al sorgere di un'ipotetica controversia, con una vastissima varietà di leggi applicabili, riconducibili ai molteplici paesi d'origine dei passeggeri coinvolti. Come si è avuto modo di esaminare, le suddette giustificazioni appaiono, ad ogni modo, tutt'altro che convincenti. V. Cap. I, *supra.*

differenziato, garantendogli una peculiare protezione esclusivamente sotto il profilo dell'individuazione della legge applicabile e non, invece, sotto quello della determinazione del giudice competente, si rivela difficilmente giustificabile sul piano metodologico[10].

Simile scelta risulta, invece, maggiormente comprensibile da un punto di vista sistematico: sebbene non possano escludersi a priori ipotesi di trattamento asimmetrico, in particolare nelle materie più lacunose dal punto di vista della disciplina sostanziale, l'accennata esclusione sarebbe, infatti, compensata dal coordinamento del Regolamento Bruxelles I-*bis* con la disciplina di diritto uniforme, in particolare laddove questa preveda criteri di collegamento che conducono, in sostanza, ai medesimi effetti cui poterebbe l'applicazione delle disposizioni regolamentari[11].

Ad ogni modo, ritornando al quesito iniziale, dalle considerazioni sin qui svolte si ritiene di poter affermare, conclusivamente, che sia il diritto internazionale che europeo riconoscano pacificamente allo *status* di passeggero una condizione di inferiorità rispetto alla propria controparte contrattuale tipica – seppur non comparata e comparabile a quella delle parti deboli "tradizionali" – tale da renderlo meritevole di un trattamento protettivo peculiare.

---

[10] Sul tema, cfr. G. RÜHL, *The Protection of Weaker Parties in the Private International Law of the European Union: A Portrait of Inconsistency and Conceptual Truancy*, *op. cit.*, p. 335.

[11] In termini simili e, più in generale, sul punto, cfr. S. DOMINELLI in ID., P. SANNA, *Sulla determinazione dell'autorità giurisdizionale competente a conoscere di una domanda di compensazione pecuniaria per ritardo di un volo: certezze, dubbi e riflessioni sul coordinamento tra strumenti normativi a margine della causa Ryanair C-464/18 della Corte di giustizia dell'Unione europea*, *op. cit.*, p. 418, ove si fa riferimento specifico al caso dei passeggeri aerei e all'applicabilità nei loro confronti dell'art. 33 della Convenzione di Montreal del 1999, ai sensi del quale all'attore è dato scegliere di radicare l'azione dinanzi il "*tribunale del domicilio del vettore o della sede principale della sua attività o del luogo in cui esso possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto, o davanti al tribunale del luogo di destinazione*", con la precisazione che in caso di danno derivante dalla morte o dalla lesione del passeggero, la relativa azione risarcitoria possa essere promossa anche nel "*territorio dello Stato parte nel quale al momento dell'incidente il passeggero ha la sua residenza principale e permanente e dal quale e verso il quale il vettore svolge il servizio di trasporto aereo di passeggeri*". In questo senso, in tema di trasporto marittimo, può farsi menzione, altresì, ad esempio, dell'art. 17 della Convenzione di Atene del 1974 come modificata dal Protocollo del 2002, ai sensi del quale a discrezione dell'attore l'azione può essere promossa – a condizione che sia situato in uno Stato contraente – dinanzi *(i)* il tribunale della residenza abituale o dello stabilimento principale del convenuto; *(ii)* il tribunale del luogo di partenza o di destinazione stipulato nel contratto di trasporto; *(iii)* il tribunale dello Stato di domicilio o della residenza abituale dell'attore, se il convenuto ha una sede della propria attività in tale Stato ed è soggetto alla giurisdizione di quest'ultimo; *(iv)* il tribunale dello Stato del luogo di conclusione del contratto se il convenuto vi ha una sede della propria attività ed è soggetto alla giurisdizione di tale Stato.

2. Sull'efficacia della tutela garantita al passeggero dalle norme di diritto internazionale privato e processuale dell'Unione europea: l'(in)adeguatezza delle norme di conflitto (anche) alla luce del coordinamento con le fonti rilevanti di diritto materiale uniforme.

Sul presupposto dell'appurata percepita esigenza di riservare al passeggero una specifica tutela, il secondo quesito che si vuole affrontare riguarda, per l'appunto, l'adeguatezza e l'efficacia di siffatta protezione offerta al viaggiatore dal vigente sistema di diritto internazionale privato e processuale di matrice europea.

In tal senso, va preliminarmente evidenziato che questa valutazione non può che indirettamente prendere in considerazione, altresì, – seppur senza la benché minima pretesa di esaustività – la normativa di diritto materiale uniforme sul trasporto passeggeri, alla luce dei meccanismi di coordinamento tra le diverse fonti legislative rilevanti.

Come esaminato, infatti, sia il Regolamento Bruxelles I-*bis* che il Regolamento Roma I, in sostanza[12], cedono il passo all'applicazione della disciplina contenuta nelle convenzioni internazionali o nel diritto sostanziale europeo in materia[13]. Questo implica che le eventuali norme in materia di giurisdizione, norme di conflitto o di diritto materiale contenute in tali strumenti trovano applicazione "prima" e a prescindere dalle norme regolamentari.

Resta ferma, tuttavia, la funzione integrativa di quest'ultime: le norme di diritto internazionale privato e processuale di cui ai Regolamenti sono, infatti, chiamate ad intervenire laddove le fonti normative di diritto sostanziale citate trovino solo parziale applicazione – o non la trovino affatto – oppure per colmare le eventuali lacune lasciate dalla disciplina materiale medesima[14].

---

[12] Per taluni approfondimenti sul tema del coordinamento si rimanda ai precedenti capitoli.

[13] Il riferimento è, come visto, rispettivamente agli artt. 71 e 67 del Regolamento n. 1215/2012 e agli artt. 25 e 23 del Regolamento n. 593/2008.

[14] In altre parole, le norme di diritto internazionale privato non opereranno laddove il diritto materiale uniforme disciplini *ex proprio rigore* (senza lacune) un dato fenomeno; al contrario, qualora un fenomeno inerente il diritto internazionale dei trasporti non sia *ex se* disciplinato da una disposizione convenzionale – oppure la relativa disciplina e risulta lacunosa –, i meccanismi di diritto internazionale privato potranno venire in rilievo in funzione "integratrice" della regolamentazione giuridica della fattispecie. Conclude in questi termini, A. LA MATTINA, *Le prime applicazioni delle Regole di Amburgo tra autonomia privata, diritto internazionale privato e diritto uniforme dei trasporti*, *op. cit.*, p. 604; ID., *Il passeggero quale*

Orbene, dall'analisi di cui ai precedenti capitoli è emerso come la tutela offerta sotto entrambi i menzionati profili non possa ritenersi pienamente soddisfacente.

Per quanto riguarda il diritto materiale uniforme sul trasporto internazionale di persone, la protezione garantita al passeggero – e ai suoi beni –, seppur con talune differenziazioni tra le diverse categorie di trasporto, non pare generalmente efficace. Questo per almeno un duplice ordine di ragioni[15].

Da un lato, diverse delle principali convenzioni in materia sono in vigore per un numero piuttosto esiguo di Stati – e comunque in maniera non uniforme –, con la conseguenza che frequentemente i contratti di viaggio non rientrano nell'ambito applicativo delle relative discipline.

Dall'altro lato, rispetto specificamente alla disciplina materiale e, ancor più in particolare, al tema della responsabilità del vettore – ossia l'ambito disciplinare in questa sede più rilevante –, sono ancora[16] molteplici le ipotesi normativamente non contemplate e per la cui risoluzione, pertanto, è richiesto il ricorso alla legge richiamata in forza delle disposizioni di conflitto di matrice europea.

È pur vero che il processo avviato dall'Unione volto al recepimento di talune delle suddette convenzioni, nonché all'adozione di ulteriori atti normativi di diritto derivato per integrarne la disciplina, ha permesso di coprire talune delle lacune lasciate scoperte dalle sopramenzionate fonti internazionali di diritto uniforme. Tuttavia, i margini di "miglioramento" del sistema normativo in parola, nell'ottica di una maggior tutela del passeggero, restano senz'altro rilevanti.

Ancor meno soddisfacente appare, infine, l'adeguatezza della protezione garantita dalla disciplina internazionalprivatistica di cui agli strumenti di diritto derivato dell'Unione europea.

In sostanza, in quest'ambito la tutela dovrebbe corrispondere alla previsione di criteri di collegamento atti a garantire ai passeggeri, per un verso, la possibilità di adire le corti a loro logisticamente più congeniali per far valere le proprie pretese derivanti dai

---

parte debole del contratto di trasporto, in I. QUEIROLO, A. M. BENEDETTI, L. CARPANETO (a cura di), *La tutela dei soggetti deboli tra diritto internazionale, dell'Unione europea e diritto interno*, *op. cit.*, p. 75; ID., *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, *op. cit.*, p. 805; S. TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel regolamento Roma I*, *op. cit.*, p. 323.

[15] Cfr. G. CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 375.

[16] V. *supra*, al paragrafo precedente.

contratti e, per l'altro, la prevalenza della legge che questi si aspetterebbero che venisse applicata, la quale, in linea di massima, dovrebbe afferire all'ordinamento del paese in cui la parte stessa ha stabilito il domicilio o la residenza.

In tal senso, bisogna, infatti, mantenere distinte le norme in materia di giurisdizione *ex* Regolamento Bruxelles I-*bis* da quelle sull'individuazione della legge regolatrice dei contratti di cui al Regolamento Roma I, sebbene entrambe le discipline siano accomunate dal ruolo fondamentale conferito all'autonomia privata.

Per quanto riguarda il Regolamento Bruxelles I-*bis*, come più volte sottolineato, questo non considera espressamente il passeggero quale soggetto meritevole di specifica tutela. Pertanto, eccezion fatta per i contratti di viaggio "tutto compreso", nei confronti dei quali trovano applicazione le disposizioni a tutela del consumatore[17], i contratti di trasporto di persone soggiacciano al regime generale.

Questo vuol dire che – esclusa, in principio, l'operatività dei fori esclusivi[18] – alle parti è concesso il più ampio margine di esercizio dell'autonomia privata, potendo di fatto scegliere liberamente il giudice competente, anche allorquando questo non presenti un collegamento apprezzabile con la fattispecie[19].

Solo in mancanza di scelta, troveranno applicazione la regola generale del foro del domicilio del convenuto[20] o, alternativamente, a discrezione dell'attore, il criterio del luogo della prestazione dedotta in giudizio *ex* art. 7(1), lett. *b)*, secondo trattino, del Regolamento in parola.

Ebbene, eccezion fatta per la tendenza in giurisprudenza – su cui si ritornerà nel prosieguo – ad interpretare quest'ultima disposizione menzionata in prospettiva

[17] In linea di principio, l'art. 17 del Regolamento n. 1215/2012 permette al consumatore – e, quindi, al viaggiatore-contraente di un pacchetto turistico –, a propria discrezione, di convenire l'altra parte del contratto alternativamente dinanzi alle autorità dello Stato membro del proprio domicilio (c.d. *forum actoris*) o del convenuto, limitando invece, in tal senso, il margine di scelta del professionista alle sole autorità giurisdizionali del luogo di domicilio del consumatore. Inoltre, le clausole di proroga della giurisdizione contenute in questi tipi di contratti soggiacciono a specifici limiti: in quest'ambito, a differenza di quanto previsto dalla disciplina generale, gli accordi di proroga sono, infatti, validi solo laddove successivi al sorgere della controversia ovvero tali da consentire al consumatore di adire autorità giurisdizionali diverse da quelle indicate dalla stessa sezione dedicata ai contratti tra professionisti e consumatori. Sul punto, v. *supra*, Cap. I.

[18] Art. 24 Regolamento (UE) n. 1215/2012.

[19] Chiaramente la scelta del giudice – espressa o tacita – deve rispettare i requisiti formali e sostanziali previsti dal Regolamento. Sulla proroga della competenza, cfr. artt. 25 e 26 Regolamento (UE) n. 1215/2012

[20] Art. 4 Regolamento (UE) n. 1215/2012.

favorevole al passeggero[21], è evidente che il sistema di criteri di collegamento così delineato non può che risultare complessivamente più favorevole al vettore, in particolare alla luce, per l'appunto, dell'ampio spazio riconosciuto all'autonomia privata.

In questo senso, infatti, la circostanza per la quale, di regola, i contratti di trasporto di persone siano contratti di adesione predisposti unilateralmente dal vettore – e accettati quanto meno "superficialmente" dal passeggero – garantisce, di fatto, al vettore medesimo la possibilità di inserire clausole di proroga della giurisdizione a sé favorevoli.

La rilevanza dell'autonomia privata quale strumento sostanzialmente a beneficio del solo vettore emerge ancora più evidentemente in relazione al sistema di norme di conflitto delineato dal Regolamento Roma I[22].

Anche in questo frangente la scelta delle parti rappresenta il criterio di collegamento principale. Scelta che, però, in questo caso viene limitata in funzione della dichiarata necessità di tutelare adeguatamente il passeggero[23].

La soluzione legislativa di indicare un novero ristretto di ordinamenti suscettibili di essere richiamati[24], invece che imporre meccanismi di tutela orientati a privilegiare l'ordinamento maggiormente protettivo degli interessi del viaggiatore, si rivela, tuttavia, ugualmente di scarsa efficacia. La menzionata struttura tipica del contratto di trasporto quale contratto di adesione, unita alla possibilità per il vettore di decidere con ampia libertà in quale Stato collocare la propria sede o amministrazione centrale, comporta, infatti, il pressoché totale assoggettamento del passeggero all'arbitrio del vettore

[21] Cfr. Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 9 luglio 2009, *Peter Rehder* contro *Air Baltic Corporation*, Causa C-204/08.

[22] Sul punto, A. LA MATTINA, *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in I. QUEIROLO, A. M. BENEDETTI, L. CARPANETO (a cura di), *La tutela dei soggetti deboli tra diritto internazionale, dell'Unione europea e diritto interno*, *op. cit.*, p. 79; ID., *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, *op. cit.*, p. 809; G. CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, *op. cit.*, p. 380.

[23] Considerando 32 del Regolamento (CE) n. 593/2008. Si ricorda che ai sensi dell'art. 5(2) del Regolamento in parola, oltre alla legge del paese di residenza abituale del passeggero le parti possono, in alternativa, eleggere quale disciplina applicabile al contratto quella del luogo di residenza abituale del vettore, del paese nel quale questi ha la propria amministrazione centrale, oppure, quella dello Stato nel quale è situato il luogo di partenza o di destinazione del trasporto.

[24] Ossia, alternativamente, quelli corrispondenti al *(i)* luogo di residenza abituale del passeggero; (*ii)* luogo di residenza abituale del vettore; *(iii)* luogo in cui il vettore ha la sua amministrazione centrale; *(iv)* luogo di partenza; oppure *(v)* luogo di destinazione. V. art. 5(2) Regolamento Roma I.

medesimo, il quale verosimilmente opererà quest'ultima scelta nell'ottica di sottoporre il contratto ad un regime di responsabilità il più possibile favorevole ai propri interessi. A rendere ancora più deficitaria la posizione del passeggero, si aggiunga che l'art. 5(2) – a differenza di quanto previsto dalla disciplina regolamentare dedicata all'individuazione della legge regolatrice dei contratti conclusi dalle parti deboli "tradizionali"[25] – non fa in alcun modo salve le disposizioni imperative del paese con il quale il contratto di trasporto presenta una connessione materiale[26], con il risultato di ampliare ulteriormente il margine di manovra in capo al vettore, il quale nel fissare le condizioni contrattuali da proporre agli utenti non dovrà preoccuparsi delle norme imperative dell'ordinamento domestico del luogo in cui decide di prestare i propri servizi.

Infine, scarsamente orientati alla protezione degli interessi materiali e personali del passeggero paiono, altresì, i criteri sussidiari applicabili in mancanza di scelta delle parti.

In primis, si è visto che l'art. 5(2) del Regolamento Roma I rinvia alla legge della residenza abituale del passeggero, ma solamente a condizione che questa coincida con il luogo di partenza o di destinazione del trasporto, prevedendo, in caso contrario, l'applicazione della legge dell'ordinamento dello Stato di residenza abituale del vettore.

Tralasciando quest'ultimo inciso di carattere residuale – la cui applicazione comporta il ritorno all'operatività del già ampiamento criticato criterio della legge di residenza del prestatore caratteristico –, è evidente che il rischio per il vettore di subire una frammentazione della legge applicabile ai propri contratti derivante dall'applicazione del criterio della residenza del passeggero non può che tradursi in un ulteriore incentivo ad introdurre unilateralmente clausole contrattuali di scelta di legge[27].

In secundis, anche la clausola d'eccezione *ex* art. 5(3), che introduce il criterio del collegamento manifestamente più stretto specificamente per i contratti di trasporto,

[25] Cfr., ad esempio, artt. 6(2) e 8(1) del Regolamento Roma I, rispettivamente riguardanti i contratti conclusi dai consumatori ed i contratti individuali di lavoro.

[26] Da identificarsi, in questo contesto, nei luoghi di partenza ed arrivo del trasporto.

[27] Con la conseguenza che il criterio della residenza abituale del passeggero troverà comunque rarissima applicazione. Per evitare ciò sarebbe stato necessario non vincolare il criterio di collegamento *ad hoc* della residenza abituale del passeggero alla coincidenza con il luogo di partenza o di destinazione. Coincidenza che rischia, infatti, di vanificare l'operatività del criterio di collegamento a tutela de passeggero. Cfr. S. TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel regolamento Roma I*, *op. cit.*, p. 322.

risulta di dubbia utilità, laddove pare quanto mai difficile concepire che un contratto di viaggio internazionale possa presentare collegamenti particolarmente stretti con la legge di uno Stato diverso rispetto a quelli già presi in considerazione, benché ad altro titolo, dal precedente secondo comma.

In definitiva, anche la disciplina delineata dall'art. 5 del Regolamento Roma I non pare idonea a tutelare adeguatamente il passeggero.

In questo senso, come si è già avuto modo di osservare, più che ad effettivo vantaggio del viaggiatore-contraente debole, la disciplina parrebbe, piuttosto, orientata ad introdurre un meccanismo di bilanciamento tra l'interesse dei vettori a poter selezionare e, quindi, imporre la propria legge ad una serie indistinta di contratti di trasporto ed il contestuale interesse del passeggero a non vedersi assoggettato a normative nazionali da lui non prevedibili e/o conoscibili prive di collegamenti rilevanti con la fattispecie, bensì, possibilmente, a quella della propria residenza, sempre a condizione che presenti benché minimi elementi di collegamento con il caso di specie[28].

3. I possibili margini di intervento per una più efficace realizzazione della tutela del passeggero nel diritto internazionale privato e processuale di matrice europea.

Rilevata la percepita esigenza di tutelare il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto di persone e constatata la generale inadeguatezza, a tal fine, della relativa disciplina di diritto internazionale privato e processuale dell'Unione europea, si pone conclusivamente il problema di individuare i possibili margini di intervento per incrementare l'efficacia della protezione in parola.

Questa valutazione non può, tuttavia, prescindere dalla presa d'atto che, indipendentemente dalle dichiarazioni di principio – peraltro non univoche sul punto –, il vigente contesto normativo non equipara lo *status* di passeggero a quello delle categorie di soggetti ritenuti "tradizionalmente" parti deboli.

Se, da un lato, il Regolamento Bruxelles I-*bis* addirittura non riconosce il passeggero quale contraente debole assoggettandolo a tutti gli effetti al regime generale, dall'altro

[28] In questo senso, per tutti, F. GARCIMARTIN ALFÉREZ, *The Rome I Regulation: Much ado about nothing?*, in *The European Legal Forum*, *op. cit.*, p. I-71. V. *supra*.

lato, si è visto come il Regolamento Roma I, pur prevedendo espressamente la necessità di tutelare adeguatamente il viaggiatore, lo distingue nitidamente da consumatori, lavoratori e assicurati, destinandogli un regime protettivo *ad hoc* senz'altro meno incisivo, apparentemente finalizzato alla realizzazione di un bilanciamento tra esigenze di vettori e passeggeri, più che alla mera tutela di questi ultimi.

Non vi sono dubbi, pertanto, che la disciplina internazionalprivatistica delineata ed il grado di tutela garantito al viaggiatore siano il frutto di una scelta ben precisa e consapevole, del "legislatore", che deve, dunque, orientare qualsivoglia valutazione in argomento.

Su tale presupposto, sebbene in dottrina non siano mancate le critiche al dato normativo, in particolare in riferimento alle norme di conflitto di cui al Regolamento Roma I[29], si ritiene che un intervento sul piano legislativo volto alla modifica dei Regolamenti in un'ottica di maggior tutela del passeggero non sia, allo stato, prospettabile.

Se rispetto al Regolamento Bruxelles I-*bis* prevedere l'inserimento di disposizioni *ad hoc* espressamente dedicate allo *status* di passeggero implicherebbe, infatti, un sostanziale e radicale stravolgimento di impostazione sul tema, una revisione delle norme di conflitto rilevanti sarebbe, invece, quanto meno ipotizzabile in relazione al Regolamento Roma I, potendo trovare comunque fondamento nel considerando 32. Anche in questo caso, tuttavia, la previsione di modifiche alle disposizioni improntate alla "massima" tutela del viaggiatore, ossia l'introduzione di più incisivi meccanismi di tutela volti a favorire l'ordinamento maggiormente protettivo degli interessi dello stesso

[29] Rispetto alla formulazione dell'art. 5(2) del Regolamento Roma I si è fatto già riferimento alle critiche rivolte ai limiti imposti alla facoltà di scelta della legge applicabile ad opera delle parti. I confini entro cui tale facoltà può essere esercitata non sono considerati, infatti, idonei a tutelare adeguatamente il passeggero, alla luce della mancanza di meccanismi protettivi che favoriscano l'ordinamento maggiormente favorevole alle esigenze e agli interessi del viaggiatore. A. LA MATTINA, *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in I. QUEIROLO, A. M. BENEDETTI, L. CARPANETO (a cura di), *La tutela dei soggetti deboli tra diritto internazionale, dell'Unione europea e diritto interno*, *op. cit.*, p. 79; ID., *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, *op. cit.*, p. 809. In questo senso, ad esempio, autorevole dottrina, ha sottolineato come si sarebbe rivelato – e sarebbe – senz'altro più efficace prevedere l'introduzione di una limitazione della scelta di legge mediante il richiamo alle disposizioni imperative in vigore nel paese di residenza abituale del passeggero, sul modello di quanto già previsto dall'art. 6 del Regolamento Roma I in materia di contratti conclusi dai consumatori. Cfr. S. TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel regolamento Roma I*, *op. cit.*, p. 319; ID., *Il contratto di trasporto nella Convenzione di Roma del 19 giugno 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, in *Dir. trasp.*, 1994/3, p. 877.

non si ritiene agilmente percorribile. Il risultato sarebbe, infatti, quello di mettere a rischio il perseguimento dell'effettivo obiettivo che ispira la disciplina in parola, ossia non tanto la tutela "ad ogni costo" del passeggero quanto, piuttosto, la realizzazione del sopramenzionato equilibrio tra gli interessi di quest'ultimo e quelli del vettore[30].

L'ampliamento – o comunque la miglior implementazione – della tutela internazionalprivatistica del passeggero può, invece, più agevolmente ed auspicabilmente essere realizzato in via interpretativa, mediante l'adozione da parte della giurisprudenza di un approccio ermeneutico, rispetto alla normativa di riferimento, orientato al *favor* del passeggero.

In questo senso, in materia di radicamento della giurisdizione, può essere richiamato, a titolo di esempio, l'ormai consolidato orientamento della Corte di giustizia, che, a partire dal caso *Rehder*, è giunta ad affermare – in tema di trasporto aereo ma con considerazioni estendibili alle altre tipologie di trasporto di persone – il principio secondo cui entrambi i luoghi di partenza e arrivo dell'aereo devono essere parimente considerati luoghi di fornitura principale dei servizi oggetto del contratto di viaggio, idonei, dunque, a fondare, a discrezione dell'attore, la competenza giurisdizionale ai sensi dell'art. 5(1), lett. *b)*, secondo trattino, del Regolamento Bruxelles I, e, quindi, per analogia, del corrispondente art. 7(1) del Regolamento Bruxelles I-*bis*[31].

Gli effetti favorevoli per il passeggero derivanti da siffatta interpretazione estensiva, pur sempre *ad origine* "neutralizzabili" sul piano pratico dall'esercizio dell'autonomia privata[32], sono evidenti. Ne consegue, infatti, la possibilità per il passeggero di instaurare il procedimento dinanzi i giudici del proprio Stato di residenza, ove questo coincida, come il più delle volte accade, proprio con quello di partenza o di arrivo del

---

[30] V. *supra*.

[31] Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 9 luglio 2009, *Peter Rehder* contro *Air Baltic Corporation*, Causa C-204/08. V. Cap. I, *supra*, cui si rimanda anche per taluni riferimenti dottrinali. V., anche, nella più recente giurisprudenza, Sentenza della Corte (Prima Sezione) del 18 novembre 2020, *Ryanair DAC* contro *DelayFix*, Causa C-519/19, punto 62; Sentenza della Corte (Prima Sezione) del 7 novembre 2019, *Adriano Guaitoli e a.* contro *easyJet Airline Co. Ltd.*, Causa C-213/18, punto 42; Sentenza della Corte (Terza Sezione) dell'11 luglio 2018, *Zurich Insurance PLC e Metso Minerals Oy* contro *Abnormal Load Services (International) Limited*, Causa C-88/17, punti 17 e 18; Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 7 marzo 2018, *flightright GmbH e a.* contro *Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA, Roland Becker* contro *Hainan Airlines Co. Ltd e Mohamed Barkan e a.* contro *Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA*, Cause riunite C-274/16, C-447/16 e C-448/16, punto 75.

[32] Alla luce della possibilità per le compagnie di trasporto di inserire nelle condizioni generali dei propri contratti apposite clausole di scelta del foro, nei limiti, chiaramente, delle norme *ex* Regolamento Bruxelles I-*bis*.

volo[33]: in sostanza, dall'adozione dell'interpretazione in parola si ottengono effetti, in termini di tutela internazionalprivatistica del viaggiatore, analoghi a quelli a cui si giungerebbe qualora fossero applicabili al passeggero le disposizioni in materia di giurisdizione a tutela del consumatore[34].

Tuttavia, bisogna evidenziare che l'opportunità di adottare un approccio ermeneutico tendenzialmente volto a favorire la posizione del passeggero deve, anche in questo contesto, essere mitigata dalla considerazione della più volte menzionata *ratio* alla base della disciplina di cui al Regolamento Roma I, che vuole tenere conto, altresì, degli interessi del vettore[35].

In questo senso, in dottrina[36] si è escluso che l'incerta qualifica di "parte debole" del passeggero possa, quindi, essere utilizzata quale strumento per "forzare" i contenuti della normativa in esame ad esclusivo e pieno svantaggio dei vettori, rivelandosi, invece, necessario tenere sempre in debito conto i limiti posti dal legislatore al *favor* accordato – consapevolmente – al passeggero.

In definitiva, si è suggerito di non adottare in riferimento alla normativa sul trasporto di passeggeri un approccio interpretativo fondato su argomenti in senso lato "teleologici", bensì – in maniera ritenuta più conforme allo stato attuale della disciplina di settore – di seguire un approccio maggiormente prudente e restrittivo, basato sul

---

[33] E. G. ROSAFIO, *Il problema della giurisdizione nel trasporto aereo di persone e nei pacchetti turistici*, *op. cit.*, p. 131; ID., *Contrattazione on line, trasporto low cost e tutela del consumatore*, *op. cit.*, p. 681.

[34] Sul punto, cfr. S. DOMINELLI in ID., P. SANNA, *Sulla determinazione dell'autorità giurisdizionale competente a conoscere di una domanda di compensazione pecuniaria per ritardo di un volo: certezze, dubbi e riflessioni sul coordinamento tra strumenti normativi a margine della causa Ryanair C-464/18 della Corte di giustizia dell'Unione europea*, *op. cit.*, p. 419, che conclude evidenziando che "*laddove la combinazione del drafting normativo del regolamento Bruxelles I bis con l'operare (o l'inoperare) del suo meccanismo di coordinamento con una disciplina internazionale adeguata porti all'applicazione di norme sulla giurisdizione formulate senza tener conto delle specifiche necessità di tutela del contraente debole (art. 7 Bruxelles I bis), la giurisprudenza tenta, nel limite del possibile, di "riguadagnare" alcuni spazi di protezione, pur evidentemente non potendo arrivare a riconoscere il forum actoris al passeggero che attivamente si sposta dal proprio domicilio per volare […]*".

[35] A maggior ragione il discorso può estendersi al sistema Bruxelles I.

[36] A. LA MATTINA, *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in I. QUEIROLO, A. M. BENEDETTI, L. CARPANETO (a cura di), *La tutela dei soggetti deboli tra diritto internazionale, dell'Unione europea e diritto interno*, *op. cit.*, p. 82; ID., *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, *op. cit.*, p. 811.

presupposto che la tutela del passeggero non debba essere ricercata "sempre e ad ogni costo"[37].

[37] Pressoché in questi termini, *Ibidem*. Come già segnalato, in questo senso, l'autore propone come esempio di approccio ermeneutico "eccessivamente" estensivo – tenendone le distanze e segnalandone, altresì, la dubbia utilità – la paventata possibilità – che prenderebbe le mosse dalla Sentenza della Corte (grande sezione) del 15 marzo 2011, *Heiko Koelzsch* contro *État du Granducato del Lussemburgo*, C-29/10 – di interpretare la clausola di eccezione *ex* art. 5(3) del Regolamento Roma I in ottica così favorevole al passeggero da far coincidere il collegamento più stretto del contratto di trasporto proprio con quello tra gli ordinamenti rilevanti nella fattispecie che assicuri la più ampia protezione al passeggero medesimo. V. *supra*.

BIBLIOGRAFIA

ADAM R., TIZZANO A., *Manuale di diritto dell'Unione europea*, 2° ed., Torino, 2017

ADINOLFI A., *Commento all'articolo 67*, in F. POCAR, M. C. BARUFFI (a cura di), *Commentario breve ai Trattati dell'Unione Europea*, 2° ed., Milano, 2014, *op. cit.*, p. 455

ADOBATI E., *I passeggeri di un volo intracomunitario possono richiedere l'indennizzo forfetario tanto al giudice del luogo di partenza quanto a quello di arrivo dell'aereo in caso di annullamento del volo*, in *Dir. com. scambi internaz.*, 2009, p. 545

ADOBATI E., *In caso di consegna di beni mobili in più luoghi di uno stesso Stato membro è competente a dirimere le controversie il giudice del luogo della consegna principale*, in *Dir. com. scambi internaz.*, 2007, p. 746

ALCAMI R. L., *Enhanched Employee Protection in the Brussels Ia Regulation and its Relations with other European Instruments*, in C. E. TUO, L. CARPANETO, S. DOMINELLI (a cura di), *Brussels I bis Regulation and Special Rules: Opportunities to Enhance Judicial Cooperation*, Roma, 2021, p. 339

ANCIS L., *Il contratto di trasporto aereo*, in L. TULLIO, M. DEIANA (a cura di), *Codice dei trasporti*, Milano, 2011, p. 910

ARNOLD K., MENDES DE LEON P., *Regulation (EC) 261/2004 in the light of the recent decisions of the European Court of Justice*, in *Air Space*, 2010, p. 91

ARROYO I., *Notas sobre el contrato de pasaje*, in *An. Der. Mar*., 1993, p. 273

ANTONINI A., *Le figure contrattuali del trasporto aere*, in M. RIGUZZI, A. ANTONINI (a cura di), *Trasporti e turismo*, in *Trattato di diritto privato dell'Unione europea*, a cura di G. AJANI, G. BENACCHIO, Torino, 2008, p. 288

BAERT A., *Crossing Borders: Exploring the Need for a Fourteenth EU Company Law Directive on the Transfer of the Registered Office*, in *European Business Law Review*, 4/2015, p. 581

BALLARINO T., *Dalla Convenzione di Roma del 1980 al Regolamento Roma I, in Riv. dir. int.*, 2009, p. 40

BALLARINO T., *Il regolamento Roma I. Forza di legge, effetti, contenuto*, in *Cuadernos De Derecho Transnacional*, 2009, p. 1

BALLARINO T., BUSTI S., *La responsabilità del vettore aereo internazionale dal punto di vista italiano*, in *Dir. trasp*., 1989/2, p. 7

BALLARINO T., BUSTI S., *Diritto aeronautico e spaziale*, Milano, 1988

BARATTA R., *Commento all'articolo 81 TFUE*, in A. TIZZANO (a cura di), *Trattati dell'Unione europea*, Milano, 2014, p. 859

BARATTA R., *La Convezione di Roma del 19 giugno 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, in A. TIZZANO (a cura di), *Il diritto privato dell'Unione europea*, t. II, Torino, 2000, p. 1373

BARATTA R., *Il collegamento più stretto nel diritto internazionale privato dei contratti*, Milano, 1991

BARIATTI S., *Lo sviluppo delle competenze comunitarie in materia di diritto internazionale privato e processuale*, in ID., *Casi e materiali di diritto internazionale privato comunitario*, 2° ed., Milano, 2009, p. 3

BASEDOW J., *Consumer Contracts and Insurance Contracts in a Future Rome I-Regulation*, in J. MEEUSEN, M. PERTEGÁS, G. STRAETMANS (a cura di), *Enforcement of International Contracts in the European Union. Convergence and Divergence between Brussels I and Rome I*, Anversa, 2004, p. 269

BASEDOW J., *The Communitarization of the Conflict of Laws under the Treaty of Amsterdam*, in *Common law market rev.*, 2000, p. 687

BEAUMONT P. R., MCELEAVY P. E., ANTON A. E., *Private International Law*, Edimburgo, 2011

BEAUMONT P., *Hague Choice of Court Agreements Convention 2005: Background, Negotiations, Analysis and Current Status*, in *Journal of Private International Law*, 2009, p. 509

BELLIS S., *Commento all'art. 293 TCE*, in A. TIZZANO (a cura di), *Trattati dell'Unione europea e della Comunità europea*, Milano, 2004, p. 1309

BELOHLAVEK A. J., *Rome Convention. Rome Regulation. Commentary. New Eu Conflict-of-Laws Rules for Contractual Obligations*, New York, 2010

BENDETTELLI M. V., *Sul trasferimento della sede sociale all'estero*, in *Riv. soc.*, 6/2010, p. 1251

BENEDETTI A. M., QUEIROLO I., CARPANETO L. (a cura di), *La tutela dei "soggetti deboli" tra diritto internazionale, dell'Unione europea e diritto interno*, Roma, 2012

BENTIVOGLIO L., *Conflict Problems in Air Law*, in *Recueil des Cours*, 1966/II, p. 131

BERLINGIERI F., *The Athens Convention on the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea and the European Parliament regulation (EC) No. 392/2009*, in *Dir. mar.*, 2011/IV, p. 1125

BERLINGIERI F., *Le Convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009

BERLINGIERI F., *Il Protocollo del 2002 alla Convenzione di Atene all'assicurabilità del limite di risarcimento*, in *Dir. mar.*, 2007/I, p. 322

BERLINGIERI F., *L'adozione del Protocollo 2002 alla Convenzione di Atene del 1947 sul trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli*, in *Dir. mar.*, 2002/IV, p. 1498

BERLINGIERI F., *La Convenzione di Roma sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali e il trasporto marittimo*, in T. TREVES (a cura di), *Verso una disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti*, Padova, 1983, p. 249

BERTOLI P., *La definizione dell'ambito di applicazione del regolamento Roma I: i criteri generali di responsabilità precontrattuale*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, Torino, 2009, p. 227

BERTOLI P., *Sub art. 1*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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, p. 547 e p. 594

BERTOLI P., *La disciplina della giurisdizione civile nel regolamento n. 44/2001*, in *Riv. dir. int. priv. e proc*., 2002, p. 625

BIAGIONI G., *Il principio dell'armonia delle decisioni civili e commerciali nello spazio giudiziario europeo*, Torino, 2015

BIAGIONI G., *La competenza attributiva di giurisdizione nel regolamento Ce n. 44/2001*, Padova, 2011

BIAGIONI G., *L'abolizione dei motivi ostativi al riconoscimento e all'esecuzione nella proposta di revisione del regolamento Bruxelles I*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, n. 4/2011, p. 971.

BIAGIONI G., *Sub art. 5*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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, p. 717

BIAGIONI G., *Sub art. 3*, in *ibidem*, p. 629

BIAGIONI G., *Sub art. 1*, in *ibidem*, p. 560

BIAGIONI G., *L'ordine pubblico e le norme di applicazione necessaria nella proposta di regolamento «Roma I»*, in P. FRANZINA (a cura di), *La legge applicabile ai contratti nella proposta di regolamento "Roma I"*, Padova, 2006, p. 96

BIANCA C. M., GIARDINA A. (a cura di), *Commentario della Convezione di Roma sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, in *NLCC*, 1995, p. 901

BOCCHESE D., *Passengers' Rights and Carriers' Liability. Two New Regulations Reg. (E.U.) no. 1177/2010 and Reg. (E.C.) no. 392/2009*, Roma, 2013

BOCCHESE D., *La rifusione della disciplina comunitaria sulla prestazione dei servizi aerei*, in *Dir. trasp.*, 2009, p. 307

BOGGIANO A., *International Standard Contracts*, in *Recueil des Cours*, t. 1981-I, p. 17

BOI G., *Trasporto marittimo di persone (responsabilità del vettore nel),* in M. DEIANA (a cura di), *Dizionario di diritto privato – Diritto della navigazione*, Milano, 2010, p. 531

BONFANTI A., *Le relazioni intercorrenti tra il regolamento Roma I e le convenzioni internazionali (in vigore e non)*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, Torino, 2009, p. 383

BON GARCIA I., *L'évolution du droit de transports en Europe*, in *Rev. dr. tr.*, 2008, p. 10

BONOMI A., *Jurisdiction over Consumer Contracts'*, in A. DICKINSON, E. LEIN (a cura di), *The Brussels I Regulation Recast*, Oxford, 2015, p. 213

BONOMI A., *Il sistema della competenza giurisdizionale nel Regolamento "Bruxelles I"*, in ID. (a cura di), *Diritto internazionale privato e cooperazione giudiziaria in materia civile*, Torino, 2009, p. 60

BONOMI A., *The Rome I Regulation on the Law Applicable to Contractual Obligations. Some General Remarks*, in *Yearbook of Private International Law*, 2008, p. 165

BONOMI A., *Il diritto internazionale privato dell'Unione europea: considerazioni generali*, in *Diritto internazionale e le controversie europee. Dalla convenzione di Bruxelles del 1968 alla convenzione di Lugano del 1988 ed al regolamento (CE) n. 44/2001*, Milano, 2004, p. 5

BONOMI A., *Conversion of the Rome Convention Contracts into an EC Instrument. Some Remarks on the Green Paper of the EC Commission*, in *Yearbook of Private International Law*, 2003, p. 53

BONOMI A., *Il nuovo diritto internazionale privato in materia di contratti: La Convenzione di Roma del 19 giugno 1980 è entrata in vigore*, in *Banca, borsa, tit.. cred.*, 1992, p. 104

BORRÁS A., DE MAESTRI M. E., *Articolo 71*, in T. SIMONS, R. HAUSMANN, I. QUEIROLO (a cura di), *Regolamento "Bruxelles I". Commento al Regolamento (CE) 44/2001 e alla Convenzione di Lugano*, Monaco di Baviera, 2012, p. 939

BORRÁS A., DE MAESTRI M. E., *Articolo 67*, in *ibidem*, p. 928

BOSCHIERO N. (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, Torino, 2009

BOSCHIERO N., *I limiti al principio d'autonomia posti dalle norme generali del regolamento Roma I. Considerazioni sulla "conflict involution" europea in materia contrattuale*, in *ibidem*, p. 67

BOSCHIERO N., *Spunti critici sulla nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti relativi alla proprietà intellettuale in mancanza di scelta ad opera delle parti*, in G. VENTURINI, S. BARIATTI (a cura di), *Nuovi strumenti del diritto internazionale privato*, Milano, 2009, p. 141

BOSCHIERO N., *Verso il rinnovamento e la trasformazione della Convenzione di Roma: problemi generali*, in P. PICONE (a cura di), *Diritto internazionale privato e diritto comunitario*, Padova, 2004, p. 319

BOSCHIERO N., *Obbligazioni contrattuali (diritto internazionale privato)*, in *Enc. dir.*, IV agg., 2000, p. 801

BOSCHIERO N., *Il coordinamento delle norme in materia di vendita internazionale*, Padova, 1990

BOSCHIERO N., *Profili dell'autonomia privata nelle Convenzioni di diritto uniforme sulla vendita internazionale*, in *L'unificazione del diritto internazionale privato e processuale in memoria di Mario Giuliano*, 1989, p. 75

BRIGGS A., *Civil Jurisdiction and Judgments*, 6ª ed., Londra, 2015

BRIGNARDELLO M., *I diritti dei passeggeri marittimi in caso di cancellazione o di ritardo della partenza della nave*, in *Riv. dir. nav.*, 2014, p. 573

BRIGNARDELLO M., ROSAFIO E., *Il contratto di trasporto aereo di persone*, in F. MORANDI (a cura di), *I contratti del trasporto*, I, Bologna, 2013, p. 3

BRIGNARDELLO M., *I diritti dei passeggeri nel trasporto marittimo e nelle altre modalità: uniformità e differenze*, in *Dir. mar*., 2012, p. 786

BRIGNARDELLO M., *Problematiche relative alla firma della convenzione di Montreal del 1999 da parte della Comunità europea*, in *Dir. mar*., 2001/I, p. 3

BUSTI S., *Il difficile varo del diritto privato comunitario sul trasporto ferroviario di persone*, in *Dir. trasp.*, 2008, p. 30

BUSTI S., *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007

BUSTI S., *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001

BUSTI S., *I fori competenti per l'azione di responsabilità contro il vettore aereo internazionale*, in *Trasporti. Diritto, economia, politica*, 82/2000, p. 45

BUSTI S., *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, in L. TULLIO (a cura di), La *nuova disciplina del trasporto aereo. Commento alla Convenzione di Montreal del 1999*, Napoli, 2006, p. 140

CAAMIÑA DOMÍNGUEZ C. M., *Los litigios en materia de seguros en la Unión europea – Cuestiones de Derecho Internacional Privado*, Granada, 2014

CADET F., *Le nouveau règlement Bruxelles I ou l'itinéraire d'un enfant gâtè*, in *Clunet*, 2013, p. 774

CALABUIG R. E., *EU Law on Package Travel and Different Issues of Coordination with the Brussels Ia Regulation*, in C. E. TUO, L. CARPANETO, S. DOMINELLI (a cura di), *Brussels I bis Regulation and Special Rules: Opportunities to Enhance Judicial Cooperation*, Roma, 2021, p. 237

CALVO CARAVACA A. L., CARRASCOSA GONZÁLEZ J., *Article 2*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI, (a cura di), *Rome I Regulation*, Colonia, 2017, p. 82

CALVO CARAVACA A. L., CARRASCOSA GONZÁLEZ J., *Article 1*, in *ibidem*, p. 60

CALVO CARAVACA A. L., CARRASCOSA GONZÁLEZ J., *Article 26*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, Colonia, 2016, p. 676

CAMARDA G., *Il trasporto di disabili - Profili giuridici pluriordinamentali*, in *Dir. mar.*, 2011/I, p. 749

CAPOZZOLO M., *Introduzione alla libera circolazione delle decisioni in materia civile e commerciale nello Spazio giudiziario europeo. Il regolamento (UE) n. 1215/2012 e gli altri regolamenti "settoriali"*, Napoli, 2019

CARBONE S. M., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, 6° ed., Torino, 2020

CARBONE S. M., *From Speciality and Primacy of Uniform Law to its Integration in the European Judicial Area*, in S. M. CARBONE (a cura di), *Brussels Ia and Conventions on Particular Matters. The case of Transports*, Roma, 2017, p. 17

CARBONE S. M., TUO C. E., *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Il regolamento UE n. 1215/2012*, 7° ed., Torino, 2016

CARBONE S. M., *La legge ed il regime previdenziale applicabile ai rapporti di lavoro marittimo nella U.E.*, in *Dir. mar.*, 2015, p. 52

CARBONE S. M., TUO C. E., *Non-EU States and Brussels I: New Rules and some Solutions for Old Problems*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, n. 1/2015, p. 9

CARBONE S. M., *Autonomia privata e commercio internazionale. Principi e casi*, Milano, 2014

CARBONE S. M., *Gli accordi di proroga della giurisdizione e le convenzioni arbitrali nella nuova disciplina del Regolamento (UE) 1215/2012*, in *Diritto del commercio internazionale*, 2013, p. 651

CARBONE S. M., SCHIANO DI PEPE L., *Conflitti di sovranità e di leggi nei traffici marittimi tra diritto internazionale e diritto dell'Unione europea*, Torino, 2010

CARBONE S. M., *Dallo stato della nazionalità della nave allo stato di radicamento territoriale non occasionale della nave nella disciplina del lavoro marittimo*, in *Dir. mar.*, 2009, p. 8

CARBONE S. M., LA MATTINA A., *L'ambito di applicazione del diritto uniforme dei trasporti marittimi internazionali dalla convenzione di Bruxelles alla Convenzione Unictral*, in *Riv. int. priv. proc.*, 2008, p. 951

CARBONE S. M., *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni in materia civile e commerciale nello spazio giudiziario europeo: dalla Convenzione di Bruxelles al Regolamento (CE) n. 44/2001*, in S. M. CARBONE, M. FRIGO, L. FUMAGALLI (a cura di), *Diritto processuale civile e commerciale comunitario*, Milano, 2004, p. 3

CARBONE S. M., *Criteri di collegamento giurisdizionale e clausole arbitrali nel trasporto aereo: la soluzione della Convenzione di Montreal del 1999*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 2000, p. 5

CARBONE S. M., *La Convenzione di Bruxelles sulla giurisdizione e l'esecuzione delle sentenze*, in A. TIZZANO (a cura di), *Il diritto privato dell'Unione europea*, t. II, Torino, 2000, p. 1431

CARBONE S. M., *Lezioni, casi e modelli contrattuali di diritto marittimo*, Torino, 1997

CARBONE S. M., *Commento all'articolo 4*, in S. BARIATTI (a cura di), *Legge 31 maggio 1995 n. 218, Riforma del sistema italiano di diritto internazionale privato*, in *Le nuove leggi civili commentate*, 1996, p. 919

CARBONE S. M., *La disciplina giuridica del traffico marittimo*, Milano, 1982

CARBONE S. M., *Legge della bandiera e ordinamento italiano*, Milano, 1970

CARELLA G., *Fondamenti di diritto internazionale privato. Tra sovranità, cooperazione e diritti umani*, Torino, 2018

CARPANETO L., *On Collisions and Interactions between EU law and International Transport Conventions*, in S. M. CARBONE (a cura di), *Brussels Ia and Conventions on Particular Matters. The case of Transports*, Roma, 2017, p. 63

CARPANETO L., *Il trasporto ferroviario*, in V. ROPPO (a cura di), *Trattato dei contratti*, vol. IV, Opere e servizi – 2, Milano, 2014, p. 86

CARPANETO L., *Il diritto comunitario dei trasporti tra sussidiarietà e mercato. Il caso del trasporto ferroviario*, Torino, 2009

CARRASCOSA GONZÁLEZ J., *Foro del domicilio del demandado y Reglamento Bruselas 'I-bis 1215/2012'. Análisis crítico de la regla actor sequitur forum rei*, in *Cuadernos de Derecho Transnacional*, 2019, p. 112

CARREA S., *Brussels Ia and the Arrest of Ships: from the 1952 to the 1999 Arrest Convention*, in S. M. CARBONE (a cura di), *Brussels Ia and Conventions on Particular Matters. The case of Transports*, Roma, 2017, p. 237

CARRIZO AGUADO D., ÁLVAREZ RODRÍGUEEZ A., *Determinación de la competencia judicial internacional en aquellos contratos con condiciones generales celebrados vía on line: análisis de la validez formal del pacto de sumisión expresa materializado con un "clic" en página WEB*, in *Revista Aranzadi Unión Europea*, 2015, n. 7, p. 73

CASANOVA M., BRIGNARDELLO M., *Diritto dei trasporti - La disciplina contrattuale*, 2° ed., vol. II, Milano, 2012

CASANOVA M., *La tutela del passeggero nella Convenzione di Atene*, in *Dir. mar.*, 2006/IV, p. 1089

CASOLARI F., *Le nuove regole internazionali per il trasporto via mare dei passeggeri e l'ordinamento comunitario*, in *Dir. turismo*, 2003, p. 380

CELLE P., *Jurisdiction and Conflict of Laws Issues between Contracts of Transport and Insurance*, in S. M. CARBONE (a cura di), *Brussels Ia and Conventions on Particular Matters. The case of Transports*, Roma, 2017, p. 215

CELLE P., *Il "Port State Control" nel diritto internazionale*, in *Dir. mar.*, 2007, p. 712

CELLE P., MUNARI F., *Tutela del passeggero e concorrenza nella prospettiva comunitaria*, in *Diritto del commercio internazionale*, 2006, p. 25

CHIARLONI S., *Requisiti di forma di clausole attributive di competenza concluse online*, in *Giur. it.*, 2015, p. 2099

CLARONI A., *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, p. 505

CLERICI R., *Commento all'articolo 81. Cooperazione giudiziaria in materia civile*, in F. POCAR, M. C. BARUFFI (a cura di), *Commentario breve ai Trattati dell'Unione Europea*, 2° ed., Padova, 2014, p. 500

CLERICI R., *Quale* favor *per il lavoratore nel regolamento Roma I?*, in G. VENTURINI, S. BARIATTI (a cura di), *Nuovi strumenti del diritto internazionale privato*, Milano, 2009, p. 215

COLLINS D. M., *Admirability – International Uniformity and the Carriage of Goods by Sea*, in *Tulane Law Review*, 1985, p. 169

COMENALE PINTO M. M., *Le tendenze unificatrici nella disciplina del trasporto di persone*, in AA. VV., *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, 2010, vol. I, p. 385

COMENALE PINTO M. M., *Il trasporto marittimo di passeggeri, disciplina attuale e prospettive*, in *Dir. Turismo*, 2006, p. 114

COMENALE PINTO M. M., *La responsabilità del vettore aereo dalla Convenzione di Varsavia del 1929 alla Convenzione di Montreal del 1999*, in *diritto@storia*, 2003

COMENALE PINTO M. M., *Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo*, in *Dir. mar.*, 2000, p. 399

COMUZZO M., *La responsabilità del vettore ferroviario di persone*, in R. LOBIANCO (a cura di), *Compendio di diritto ferroviario*, Milano, 2012, p. 103

CONDINANZI M., *Libertà di stabilimento*, in G. STROZZI (a cura di), *Diritto dell'Unione europea. Parte speciale*, 5° ed., Torino, 2017, p. 175

CONETTI G., TONOLO S., VISMARA F., *Manuale di diritto internazionale private*, 4° ed., Torino, 2020

CONETTI G., *Verso una disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti*, in *Studiom iuris*, 2003, n. 12, p. 1

CONTALDI G., *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, Torino, 2009, p. 364

CORTESE B., *Brexit e diritto internazionale privato tra Roma, Bruxelles e Lugano: "How can I just let you walk away?"*, in *Cuadernos de Derecho Transnacional*, vol. 13, n. 1, 2021, p. 153

CRAWFORD E. B., CARRUTHERS J. M., *International Private Law: A Scots Perspective*, Edimburgo, 2015, p. 173

CUNIBERTI G., RUEDA I., *Article 46*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, Colonia, 2016, p. 953

CUNIBERTI G., RUEDA I., *Article 39*, in *ibidem*, p. 836

D'ALESSANDRO E., *Il riconoscimento delle sentenze straniere*, Torino, 2007

D'ALESSIO M. T., *Carattere residuale della legge nazionale della nave nel sistema italiano di diritto internazionale privato della navigazione*, in *Dir. mar.*, 1994, p. 786

DE CESARI P., *Diritto internazionale privato dell'Unione europea*, Torino, 2011

DE CESARI P., *L'esecuzione delle decisioni civili straniere nello spazio giudiziario europeo*, in *Dir. comm. int.*, 2002, p. 287

DE DONATIS A., *L'autonomia delle parti e la scelta della legge applicabile al contratto internazionale*, Padova, 1991

DEIANA M. (a cura di), *Studi su: negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari, 2005

DE LIMA PINHEIRO L., *Article 19*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI, (a cura di), *Rome I Regulation*, Colonia, 2017, p. 801

DE LIMA PINHEIRO L., *Article 24*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, Colonia, 2016, p. 558

DE MAESTRI M. E., *Il trasporto marittimo di merci e di persone: profili sostanziali*, in V. ROPPO (a cura di), *Trattato dei contratti*, vol. IV, Opere e servizi – 2, Milano, 2014, p. 183

DE MAESTRI M. E., *La proroga della giurisdizione nel nuovo Regolamento UE n. 1215/2012 (Bruxelles I bis)*, in *Dir. comm. int.*, 2014, p. 607

DE MIGUEL ASENSIO P. A., *La evolución del derecho internacional privado comunitario en el Tratado de Amsterdam*, in *Rev. esp. der. int.*, 1998, p. 373

DICKINSON A., UNGERER J., *"Click wrapping" Choice of Court Agreements in the Brussels I Regime*, in *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 2016, p. 15

DICKINSON A., LEIN E. (a cura di), *The Brussels I Regulation Recast*, Oxford, 2015

DICKINSON A., *Free Movement of Judgments in the EU: Knock Down the Walls but Mind the Ceiling*, in E. LEIN (a cura di), *The Brussels I Review Proposal Uncovered*, Londra, 2012, p. 135

DICKINSON A., *Surveying the Proposed Brussels I bis Regulation - Solid Foundations but Renovation Needed*, in *Yearbook of Private International Law*, 2010, p. 284

DOMINELLI S., *Diverse Unities of Law: Coordination, Application of Heads of Jurisdiction, and Enforcement of Policies for the Protection of Weaker Parties*, in C. E. TUO, L. CARPANETO, S. DOMINELLI (a cura di), *Brussels I bis Regulation and Special Rules: Opportunities to Enhance Judicial Cooperation*, Roma, 2021, p. 259

DOMINELLI S., *Coordination between Lex Generalis and Lex Specialis: Principles, Recommendations and Guidelines (with Comments)*, in C. E. TUO, L. CARPANETO, S. DOMINELLI (a cura di), *Brussels I bis Regulation and Special Rules: Opportunities to Enhance Judicial Cooperation*, Roma, 2021, p. 395

DOMINELLI S., *Disruption of flights and competent court(s): Severability of claims under the Air passenger rights regulation and the 1999 Montreal convention in Italy after Guaitoli C-213/18*, in *The European Legal Forum*, Issue 5/6, 2020, p. 112

DOMINELLI S., SANNA P., *Sulla determinazione dell'autorità giurisdizionale competente a conoscere di una domanda di compensazione pecuniaria per ritardo di un volo: certezze, dubbi e riflessioni sul coordinamento tra strumenti normativi a margine della causa Ryanair C-464/18 della Corte di giustizia dell'Unione europea*, in *Dir. mar.*, 2020/2, p. 402

DOMINELLI S., *Party Autonomy and Insurance Contracts in Private International Law. A European Gordian Knot*, Roma, 2016

DUTSON S., *A dangerous Proposal: the European Commission's Attempt to Amend the Law applicable to Contractual obligations*, in *Journal of Business Law*, 2006, p. 608

ELMASRY C., GIORGINI G. C., *Reconciling the Brussels Ia Regulation and other European private international law instruments*, in C. E. TUO, L. CARPANETO, S. DOMINELLI (a cura di), *Brussels I bis Regulation and Special Rules: Opportunities to Enhance Judicial Cooperation*, Roma, 2021, p. 215

ESPINOSA CALABUIG R., *Brussels Ia Regulation and Maritime Transport*, in S. M. CARBONE (a cura di), *Brussels Ia and Conventions on Particular Matters. The case of Transports*, Roma, 2017, p. 107

ESPLUGUES MOTA C., PALAO MORENO G., *Article 21*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, Colonia, 2016, p. 542

ESPLUGUES MOTA C., PALAO MORENO G., *Articolo 23*, in T. SIMONS, R. HAUSMANN, I. QUEIROLO (a cura di), *Regolamento «Bruxelles I». Commento al Regolamento (CE) 44/2001 e alla Convenzione di Lugano*, Monaco di Baviera, 2012, p. 554

ETTORI P.-C., BERGÉ J.-S., *Connections, Disconnections and Fragmentation in International Civil Procedure: the Case of Intellectual Property Rights*, in C. E. TUO, L. CARPANETO, S. DOMINELLI (a cura di), *Brussels I bis Regulation and Special Rules: Opportunities to Enhance Judicial Cooperation*, Roma, 2021, p. 175

FABADO I. R., *The Partial Universal Effectiveness for the Individual Employment Contracts of Brussels I Bis Regulations and its Effects in the EU Regulatory Context*, in C. E. TUO, L. CARPANETO, S. DOMINELLI (a cura di), *Brussels I bis Regulation and Special Rules: Opportunities to Enhance Judicial Cooperation*, Roma, 2021, p. 319

FARINA M., *Titoli esecutivi europei ed esecuzione forzata in Italia*, Roma, 2012

FAWCETT J., *A United Kingdom perspective on the Rome I regulation*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, Torino, 2009, p. 191

FENTINAM R., *Article 5*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI, (a cura di), *Rome I Regulation*, Colonia, 2017, p. 457

FENTIMAN R., *Article 32*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, Colonia, 2016, p. 755

FENTIMAN R., *Article 29*, in *ibidem*, p. 725

FERACI O., *L'ordine pubblico nel diritto dell'Unione europea*, Milano, 2012

FERRARI F., RAGNO F. (a cura di), *Cross-border Litigation in Europe: the Brussels I Recast Regulation as a Panacea?*, Milano, 2016

FERRARI F., RAGNO F., *European Union*, in D. P. FERNÁNDEZ ARROYO (a cura di), *Consumer Protection in International Private Relationships*, Asunción, 2010, p. 581

FERRARI F., *The Rome I regulation: the law applicable to contractual obligations in Europe*, Monaco di Baviera, 2009

FERRARI F., *Il diritto oggettivamente applicabile ex art. 4 alla Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (Roma I)*, in *Giur. it.*, 2007, n. 6, p. 149

FOCARELLI C., *Lezioni di diritto internazionale privato*, Milano, 2006

FOIS P., *Articolo 220*, in R. QUADRI, R. MONACO, A. TRABUCCHI (a cura di), *Trattato istitutivo della CEE. Commentario*, Milano, 1965, p. 1609

FONTANA C., *La circolazione delle decisioni in materia civile e commerciale dalla Convenzione di Bruxelles al regolamento comunitario*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 2003, p. 263

FORLATI PICCHIO L., *Contratto nel diritto internazionale*, in *Digesto, disc. priv., sez. civ.*, vol. IV, Torino, 1989, p. 196

FRAGOLA M., *Prime note sul regolamento CE 261/2004 che istituisce nuove norme comuni in materia di "overbooking" aereo*, in *Diritto comunitario e degli scambi internazionali*, 2005, p. 129

FRANCHI B., *La tutela del passeggero aereo nel Regolamento CE 2111/2005*, in *Dir. turismo*, 2006, p. 219

FRANCQ S., *Article 45*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, Colonia, 2016, p. 867

FRANCQ S., *Article 34*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels I Regulation*, 2° ed., Monaco di Baviera, 2012, p. 647

FRANZINA P., *Litispendenza e connessione tra Stati membri e Stati terzi nel Regolamento Bruxelles I bis*, in *Dir. comm. int.*, 2014, p. 621

FRANZINA P., *La garanzia dell'osservanza delle norme sulla competenza giurisdizionale nella proposta di revisione del regolamento «Bruxelles I»*, in *Cuadernos de Derecho Transnacional*, vol. 3, n. 1, 2011, p. 150

FRANZINA P., *Struttura e funzionamento del foro europeo della materia contrattuale alla luce delle sentenze Car Trim e Wood Floor della Corte di Giustizia*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 2010, p. 683

FRANZINA P., *Sul carattere "esaustivo" della disciplina comunitaria della giurisdizione in materia di contratti individuali di lavoro*, in *Nuova giurisprudenza civile commentata*, 2009, p. 1093

FRANZINA P., *Sub artt. 25 e 26*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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, p. 311

FRANZINA P., *Sub art. 4*, in *ibidem*, p. 671

FRANZINA P., *Sub art. 2*, in *ibidem*, p. 606

FRANZINA P., *Sub art. 1*, in *ibidem*, p. 586

FRANZINA P. (a cura di), *La legge applicabile ai contratti nella proposta di regolamento "Roma I"*, Padova, 2006

FRANZINA P., *La giurisdizione in materia contrattuale. L'art. 5 n. 1 del regolamento n. 44/2002/CE nella prospettiva della armonia delle decisioni*, Padova, 2006

FRIGESSI DI RATTALMA M., *Le prime esperienze giurisprudenziali sulla Convenzione di Roma del 19 giugno 1980*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 1992, p. 819

GALIČ A., *Extension of the Weaker Party Protection in the Brussels I Recast to Third-State Defendants: Removing National Law or Providing for Minimum Standards?*, in *The European Legal Forum*, 2016, p. 1

GARCIMARTIN ALFÉREZ F., *The Rome I Regulation: Exceptions to the Rule on Consumer Contracts and Financial Instruments*, in *JPIL*, 2009, p. 87

GARCIMARTIN ALFÉREZ F., *The Rome I Regulation: Much ado about nothing?*, in *The European Legal Forum*, 2/2008, p. I-61

GARDELLA A., *Sub art. 4*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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, p. 713

GARDELLA A., *Sub art. 3*, in *ibidem*, p. 611

GARDELLA A., *Sub art. 1*, in *ibidem*, p. 568

GARDELLA A., *The ECJ in Search of Legal Certainty for Jurisdiction in Contract: The Color Drack Decision*, in *Yearbook of private international law*, 2007, p. 439

GEIGER R., KHAN D.-E., KOTZUR M. (a cura di), *European Union Treaties. A Commentary*, Monaco di Baviera, 2015

GENOVESE R., *I diritti dei passeggeri in caso di cancellazione o ritardata partenza alla luce dei recenti provvedimenti dell'Autorità di regolazione dei trasporti*, in *Giureta*, 2019, p. 411

GIARDINA A., *Le norme di diritto internazionale privato in un nuovo codice della navigazione*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 1987, p. 44

GIARDINA A., *Volontà delle parti, prestazione caratteristica e collegamento più significativo*, in T. TREVES (a cura di), *Verso una disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti*, Padova, 1983, p. 18

GIULIANO M., *Osservazioni introduttive*, in *Verso una disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti*, Padova, 1983, p. XXI

GOGGIA A., *Il trasporto ferroviario di persone*, in F. MORANDI (a cura di), *I contratti del trasporto*, II, Bologna, 2013, p. 1425

GRIGGS P., *Le Protocol d'Athens*, in *Dir. mar. fr.*, 2002, p. 291

GUALCO E., RISSO G., *Il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni giudiziarie nel Regolamento Bruxelles I bis*, in *Dir. comm. int.*, 2014, p. 637

HALEN T. J., *The new Warsaw Convention: the Montreal Convention*, in *Air Space Law*, 2000, p. 12

HARTLEY T., *Civil Jurisdiction and Judgments in Europe. The Brussels I Regulation, the Lugano Convention, and the Hague Choice of Court Convention*, New York, 2017

HAUSMANN R., DE MAESTRI M. E., *Articolo 73*, in T. SIMONS, R. HAUSMANN, I. QUEIROLO (a cura di), *Regolamento «Bruxelles I». Commento al Regolamento (CE) 44/2001 e alla Convenzione di Lugano*, Monaco di Baviere, 2012, p. 946

HERMIDA J., *The new Montreal Convention: the international passenger's perspective*, in *Air Space Law*, 2001, p. 150

HERNÀNDEZ RODRÌGUEZ A., *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: algunas consideraciones sobre competencia judicial internacional y derecho aplicable*, in *Cuadernos de Derecho Transnacional*, vol. 3, n. 1, 2011, p. 190

INGRATOCI C., *Trasporto ferroviario e tutela del consumatore*, in *Dir. mar.*, 2019, p. 384

INVERNIZZI S., *Ritardo nel trasporto ferroviario, danno alla persona e disciplina applicabile: le difficoltà del supremo collegio*, in *Resp. civ. prev.*, 2019, p. 245

INVERNIZZI S., *Ritardo nel trasporto ferroviario: la responsabilità dell'impresa tra rimedi restitutori e forza maggiore*, in *Resp. civ. prev.*, 2014, p. 84

IVALDI P., CARPANETO L., *Trasporti*, in R. BARATTA (a cura di), *Diritto internazionale privato*, in N. IRTI (promossi da), *Dizionari del diritto privato*, Milano, 2010, p. 492

IVALDI P., *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, Milano, 1990

JAULT-SESEKE F., LA MATTINA A., *Articolo 5 n. 1*, in T. SIMONS, R. HAUSMANN, I. QUEIROLO (a cura di), *Regolamento «Bruxelles I». Commento al Regolamento (CE) 44/2001 e alla Convenzione di Lugano*, Monaco di Baviera, 2012, p. 355

JESSURUN D'OLIVEIRA U., *Characteristics Obligation in the Draft EEC Obligation Convention*, in *Am. Jour. Comp. Law*, 1977, p. 303

JOUBERT N., SOLETI P. F., *Articolo 35*, in T. SIMONS, R. HAUSMANN, I. QUEIROLO (a cura di), *Regolamento «Bruxelles I». Commento al Regolamento (CE) 44/2001 e alla Convenzione di Lugano*, Monaco di Baviera, 2012, p. 750

KELLERBAUER M., KLAMERT M., TOMKIN J. (a cura di), *The EU Treaties and the Charter of Fundamental Rights. A Commentary*, Oxford, 2019

KUIPERS J. J., *Choice-of-court Agreement under the European and International Instruments. The Revised Brussels I Regulation, the Lugano Convention, and the Hague Convention*, in *Common Market Law Review*, 2014, p. 1549

LA CHINA S., *Il riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze nel regolamento comunitario n. 44/2001*, in *Riv. dir. int. priv. e proc*., 2002, p. 386

LAGARDE P., TENNEMBAUM A., *De la convention de Rome au réglement Rome I*, in *Rev. crit. dr. internat. privé*, 2008, p. 762

LAGARDE P., *Remarques sur la proposition de règlement de la Commission européenne sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I)*, in *Revue critique*, 2006, p. 331

LA MATTINA A., SCHIANO DI PEPE L., *Il trasporto su strada: profili generali*, in V. ROPPO (a cura di), *Trattato dei contratti*, vol. IV, Opere e servizi – 2, Milano, 2014, p. 5

LA MATTINA A., *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in *I. Queirolo, A.M. Benedetti, L. Carpaneto* (a cura di), *La tutela dei soggetti deboli tra diritto internazionale, dell'Unione europea e diritto interno*, Roma, 2012, p. 65

LA MATTINA A., *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in *Dir. mar.*, 2012/III, p. 798

LA MATTINA A., *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, p. 597

LANDO O., NIELSEN P. A., *The Rome I Regulation*, in *Common Market Law Rev.*, 2008, p. 1687

LANDO O., NIELSEN P. A., *The Rome I Proposal*, in *Journal of Private International Law*, 2007, p. 29

LANDO O., *Consumer Contracts and Party Autonomy in Choice of Law*, in *Nordisk Tidsskrift for International Ret*, 1972, p. 208

LANG A., *Commento all'articolo 67 TFUE*, in A. TIZZANO (a cura di), *Trattati dell'Unione europea*, Milano, 2014, p. 805

LAURIA F., *Bandiere ombra e situazioni giuridiche di comodo*, in *Trasp.*, 11/1977, p. 83

LAZIĆ V., *Procedural Position of a 'Weaker Party' in the Regulation Brussels Ibis*, in ID., S. STUIJ (a cura di), *Brussels Ibis Regulation. Changes and Challenges of the Renewed Procedural Scheme*, The Hague, 2017, p. 51

LAZIĆ V., *Procedural Justice for 'Weaker Parties' in Cross-Border Litigation under the EU Regulatory Scheme*, in *Utrecht Law Review*, 2014, p. 100

LEANDRO A., *Prime osservazioni sul regolamento (UE) n. 1215/2012 («Bruxelles I-bis»)*, in *Il giusto processo civile*, 2013, p. 583

LEANDRO A., *Trasporti marittimi: nella formula tutto compreso non basta un sito per dirigere l'attività all'estero*, in *Guida al Diritto*, 2011, n. 2, p. 111

LEANDRO A., *Lecito anche nelle controversie assicurative accettare la giurisdizione in modo tacito*, in *Guida al Diritto*, 2010, 23, p. 100

LEANDRO A., *Sub art. 4*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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, p. 637

LEFEBVRE D'OVIDIO A., PESCATORE G., TULLIO L., *Manuale di diritto della navigazione*, 15° ed., Milano, 2019

LEHMANN M., *Special Jurisdiction*, in A. DICKINSON, E. LEIN (a cura di), *The Brussels I Regulation Recast*, Oxford, 2015, p. 131

LEIN E. (a cura di), *The Brussels I Review Proposal Uncovered*, Londra, 2012

LIEBMAN A., *Giurisdizione in materia di contratti di trasporto aereo conclusi online: verso l'applicazione del diritto europeo*, in *Dir. mar.*, 2020/II, p. 448

LOPES PEGNA O., *I procedimenti relativi all'efficacia delle decisioni straniere in materia civile*, Padova, 2009

LOPES PEGNA O., *Il rilievo del collegamento più stretto dalla convenzione di Roma alla proposta di regolamento «Roma I»*, in *Riv. dir. int.*, 2006, p. 756

LOPES PEGNA O., *Il nuovo procedimento per l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale negli Stati membri della Comunità europea*, in *Riv. dir. int.*, 2001, p. 629

LOPEZ DE GONZALO M., *Un'altra decisione delle Sezioni Unite in tema di giurisdizione e trasporto aereo*, in *Dir. comm. int.*, 2020, p. 877

LOPEZ DE GONZALO M., *Quali (e quanti) fori per le controversie in materia di trasporto?*, in *Dir. comm. int.*, 2019, p. 161

LOPEZ DE GONZALO M., *Carriage of Passengers*, in J. BASEDOW, G. RÜHL, F. FERRARI, P. DE MIGUEL ASENSIO (a cura di), *Encyclopedia of Private International Law*, Cheltenham, 2017, p. 269

LOPEZ DE GONZALO M., *La nuova direttiva sui pacchetti turistici e la normativa internazionale comunitaria in tema di trasporto di persone*, in *Dir. mar.*, 2016/III, p. 416

LOPEZ DE GONZALO M., *The International Regime of Carriage of Passengers*, in *Dir. comm. int.*, 2014/3, p. 673

LOPEZ DE GONZALO M., *La responsabilità del vettore marittimo di persone dal Codice della Navigazione al Regolamento (CE) 392/2009*, in *Dir. mar.*, 2012, p. 756

LOPEZ DE GONZALO M., *Tribunale di Genova, 27 febbraio 2007*, in *Dir. mar.*, 2008/II, p. 989

LOPEZ DE GONZALO M., *La tutela del passeggero debole nel regolamento CE 261/2004*, in *Rivista italiana di diritto pubblico comunitario*, 2006, p. 203

LOPEZ DE GONZALO M., *Giurisdizione civile e trasporto marittimo*, Milano, 2005

LOPEZ DE GONZALO M., *Trasporto internazionale marittimo e aereo di passeggeri, danno alla persona, foro competente*, in *Dir. turismo*, 2005, p. 246

LUMINOSO A., *Le condizioni generali vettori di trasporto marittimo di persone*, in *Resp. civ. prev.*, 2000, p. 868

LUONGO N., *Persons with disabilities and their right to fly*, in *Air Space Law*, 2009, p. 149

LUPOI M. A., *La nuova disciplina della litispendenza e della connessione tra cause nel Regolamento UE n. 1215 del 2012*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, n. 4/2013, p. 1425

LUTZI T., *Internet Cases in EU Private International Law – Developing a Coherent Approach*, in *International and Comparative Law Quarterly*, 2017, p. 687

LUZZATTO R., *Riflessioni sulla c.d. comunitarizzazione del diritto internazionale privato*, in G. VENTURINI, S. BARIATTI (a cura di), *Nuovi strumenti del diritto internazionale privato. Liber Fausto Pocar*, Milano, 2009, p. 613

LUZZATTO R., *Giurisdizione e competenza nel sistema della Convenzione di Bruxelles del 27 settembre 1968*, in *Dir. comm. int.*, 1991, p. 63

LUZZATTO R., *Competenza giurisdizionale o diretta e competenza internazionale o indiretta nelle convenzioni dell'Aja e di Bruxelles*, in *Riv. dir. int. proc.*, 1969, p. 66

MACKEL N., Art. 293, in P. LEGER (a cura di), *Commentaire article par article del Traités UE et CE*, Bruxelles, 2000, p. 1875

MAESTRE CASAS P., *El pasajero aéreo desprotegido: Obstáculos a la tutela judicial en litigios transfronterizos por incumplimientos de las compañías aéreas (A propósito de la STJUE de 9 julio 2009, Rehder, As. C-204/08)*, in *Cuadernos de Derecho Transnacional*, 2011, vol. 3, nº 2, p. 282

MAGAGNI M., *La prestazione caratteristica nella Convenzione di Roma del 19 giugno 1980*, Milano, 1989, p. 318

MAGNUS U., MANKOWSKI P. (a cura di), *Rome I Regulation*, Colonia, 2017

MAGNUS U., *Article 4*, in *ibidem*, p. 312

MAGNUS U., MANKOWSKI P. (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, Colonia, 2016

MAGNUS U., *Article 25*, in *ibidem*, p. 591

MAGNUS U., MANKOWSKI P. (a cura di), *Brussels I Regulation*, 2° ed., Monaco di Baviera, 2012

MAGNUS U., *Article 23*, in *ibidem*, p. 436

MAGNUS U., *Choice of Court Agreements in the Review Proposal for the Brussels I regulation*, in E. LEIN (a cura di), *The Brussels I Review Proposal Uncovered*, Londra, 2012, p. 92

MALATESTA A., NISI N., *Le novità in materia di riconoscimento ed esecuzione delle decisioni*, in A. MALATESTA (a cura di), *La riforma del Regolamento Bruxelles I. Il Regolamento (UE) n. 1215/2012 sulla giurisdizione e l'efficacia delle decisioni in materia civile e commerciale*, Milano, 2016, p. 134

MALATESTA A., VITELLINO G., *Le novità in materia di proroga della giurisdizione*, in A. MALATESTA (a cura di), *La riforma del Regolamento Bruxelles I. Il Regolamento (UE) n. 1215/2012 sulla giurisdizione e l'efficacia delle decisioni in materia civile e commerciale*, Milano, 2016, p. 63

MALATESTA A., *Some Answers to the Green Paper on the Conversion of the Rome Convention of 1980 on the Law Applicable to Contractual Obligations into a Community Instrument. Contribution to the Revision of art. 12 and art. 13*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2004, p. 47

MALINTOPPI A., *Diritto uniforme e diritto internazionale privato in materia di trasporto*, Milano, 1955

MANKIEWICZ H., *The liability regime of the international air carrier - A Commentary on the present Warsaw System*, Deventer, 1981

MANKOWSKI P. (a cura di), *Research Handbook on the Brussels Ibis Regulation*, Cheltenham, 2020

MANKOWSKI P., *Article 25*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI, (a cura di), *Rome I Regulation*, Colonia, 2017, p. 877

MANKOWSKI P., *Article 23*, in *ibidem*, p. 861

MANKOWSKI P., *Article 3*, in *ibidem*, p. 103

MANKOWSKI P., *Article 80*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, Colonia, 2016, p. 1111

MANKOWSKI P., *Article 71*, in *ibidem*, p. 1044

MANKOWSKI P., *Article 67*, in *ibidem*, p. 1020

MANKOWSKI P., P. NIELSEN, *Article 19*, in *ibidem*, p. 515

MANKOWSKI P., NIELSEN P., *Article 18*, in *ibidem*, p. 509

MANKOWSKI P., NIELSEN P., *Article 17*, in *ibidem*, p. 504

MANKOWSKI P., *Article 7*, in *ibidem*, p. 316

MANKOWSKI P., *Article 73*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels I Regulation*, 2° ed., Monaco di Baviera, 2012, p. 876

MANKOWSKI P., *Article 71*, in *ibidem*, p. 876

MANKOWSKI P., *Article 67*, in *ibidem*, p. 741

MANKOWSKI P., *Article 5*, in *ibidem*, p. 105

MANSI F. P., *Il giudice italiano e le controversie europee: i principali regolamenti comunitari di diritto processuale civile. I principali regolamenti comunitari di diritto processuale civile*, 2° ed., Milano, 2010

MARI L., *Il diritto processuale civile della convenzione di Bruxelles. Il sistema della competenza*, Padova, 1999

MARINO S., *I contratti di consumo on line e la competenza giurisdizionale in ambito comunitario*, in *Contratto e impresa/Europa*, 2011, n. 1, p. 247

MARINO S., *Metodi di diritto internazionale privato e tutela del contraente debole nel diritto comunitario*, Milano, 2010

MARINO S., *La proroga tacita di giurisdizione nei contratti conclusi dalla parte debole: la sentenza Bilas*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2010, p. 915

MARONGIU BONAIUTI F., *Sub art. 23*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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, p. 923

MARONGIU BONAIUTI F., *Sub art. 19*, in *ibidem*, p. 892

MARONGIU BONAIUTI F., *Sub art. 4*, in *ibidem*, p. 691

MARRELLA F., *Funzione ed oggetto dell'autonomia della volontà nell'era della globalizzazione del contratto*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, Torino, 2009, p. 15

MARRELLA F., *Prime note circa la scelta del diritto applicabile alle obbligazioni contrattuali nella proposta di regolamenti «Roma I»*, in P. FRANZINA (a cura di), *La legge applicabile ai contratti*, Padova, 2006, p. 28

MASALA L., ROSAFIO E. (a cura di), *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, Milano, 2006

MASEDA RODRÍGUEZ J., *Sentencia del Tribunal de Justicia de 21 de mayo de 2015, asunto C-322/14, Jaouad El Majdoub vs. CarsOnTheWeb.Deutschland GmbH*, in *Revista española de Derecho Internacional*, 2015, n. 67, p. 193

MASOTTI M., *Volo cancellato: si può ricorrere al giudice del luogo di partenza e di arrivo*, in *Dir. trasp.*, 2010, p. 101

MASTROANDREA G., *Trasporto aereo di persone (responsabilità del vettore nel)*, in M. DEIANA (a cura di), *Dizionari di diritto privato – Diritto della navigazione*, Milano, 2010, p. 478

MASUTTI A., *Il ritardo nel trasporto aereo ed i rimedi del legislatore comunitario*, in *Dir. mar.*, 2007, p. 1083

MASUTTI A., *Genuine link e bandiere ombra*, in A. ANTONINI (a cura di), *Trattato breve di diritto marittimo*, vol. I, Milano, 2007, p. 417

MCPARLAND M., *The Rome I Regulation on the Law Applicable to Contractual Obligations*, Oxford, 2015

MENGOZZI P., *I contratti di trasporto in generale*, in T. TREVES (a cura di), *Verso una disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti*, Padova, 1983, p. 232

MERLIN E., *Riconoscimento ed esecutività della decisione straniera nel Regolamento «Bruxelles I»*, in *Riv, dir. proc.*, 2011, p. 433

MICHAELS R., *Recognition and Enforcement of Foreign Judgments*, in R. WOLFRUM (a cura di), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Oxford, 2012, VIII, p. 672

MIUR-WATT H., *"Party Autonomy" in International Contracts: from the Makings of a Myth to the Requirements of Global Governance*, in *European Review of Contract Law*, 2010, p. 250

MONTEBELLO C., *Bandiere di convenienza, sistemi di registrazione "alternativi" e Port State Control*, in *Trasp.*, 85/2001, p. 149

MORENO G. P., *Art. 67 Brussels Ibis Regulation and Intellectual Property Litigation in the field of European Trade Mark and Community design: European and Spanish Practice*, in C. E. TUO, L. CARPANETO, S. DOMINELLI (a cura di), *Brussels I bis Regulation and Special Rules: Opportunities to Enhance Judicial Cooperation*, Roma, 2021, p. 155

MOSCONI F., CAMPIGLIO C., *Diritto internazionale privato e processuale, Volume I, Parte generale e obbligazioni*, 8° ed., Milano, 2017

MUNARI F., SCHIANO DI PEPE L., *Standard di tutela dei lavoratori marittimi: profili sostanziali e internazionalprivatistici nel diritto dell'Unione europea*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 2012, p. 37

MUTZ G., *Vers un nouveau droit de transport international ferroviaire*, in *Rev. dr. unif.*, 1996, p. 442

NASCIMBENE B., *Operatività e limiti al mutuo riconoscimento nella circolazione delle sentenze e degli atti*, in S. M. CARBONE (a cura di), *L'Unione europea a vent'anni da Maastricht: verso nuove regole. XVII Convegno Genova 31 maggio – 1° giugno 2012*, Napoli, 2013, p. 285

NIELSEN P. A., *Article 15*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels I Regulation*, Colonia, 2016, p. 369

NIELSEN P. A., *The New Brussels I Regulation*, in *Common Market Law Review*, 2013, p. 503

NIELSEN P. A., *The Rome I Regulation and Contracts of Carriage*, in F. FERRARI, S. LIEBLE (a cura di), *Rome I Regulation. The Law Applicable to Contractual Obligations in Europe*, Monaco di Baviera, 2009, p. 100

NORTH P. M. (a cura di), *Contract Conflicts. The ECC Convention on the Law Applicable to Contractual Obligations: A Comparative Study*, Amsterdam-New York-Oxford, 1982

PASCHALIDIS P., *Freedom of establishment and private international law for corporations*, Oxford, 2012

PENASA L., *Corte di giustizia: decisioni in materia di giurisdizione*, *Corr. giur.*, 2016, p. 5

PENASA L., *La nuova disciplina degli accordi sulla giurisdizione alla luce del Reg. n. 1215/2012*, in *Int'l Lis*, 2013, p. 117

PEPE A., *Il rafforzamento della tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario: il Reg. CE n. 1371/2007 e l'apparato sanzionatorio di cui al d.lgs. n. 70/14*, in *Nuove leggi civili*, 2015, p. 703

PERONI G., *In caso di cancellazione di un volo "privato", spetta al passeggero aereo la compensazione pecuniaria*, in *Dir. mar.*, 2017/IV, p. 1099

PERRELLA C., *Ancora sul caso "West Tankers" (ovvero come le Corti inglesi si stanno riappropriando dello spazio ridimensionato dalla Corte di Giustizia*, in *Dir. mar.*, 2013/II, p. 437

PERSANO F., *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, p. 206

PESCE F., *Protection of the so-called Weak Parties in the new Brussels I Recast*, in I. QUEIROLO, B. HEIDERHOFF (a cura di), *Party Autonomy in European Private (and) International Law*, tomo I, Roma, 2015, p. 125

PESCE F., *La tutela dei cd. contraenti deboli nel nuovo regolamento UE n. 1215/2012 (Bruxelles I bis)*, in *Diritto del commercio internazionale*, 2014, p. 579

PICCININI V., *L'entrata in vigore del Regolamento CE n. 1371/2007 sui diritti e gli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario*, in *Giur. mer.*, 2010, p. 1773

PIRAS M., *International Recent Developments: European Union - Maritime Passengers Transports*, in *Tul. Mar. L. J.*, 2011-2012, p. 634

PIZZOLANTE G., *Sub art. 6*, in F. SALERNO, P. FRANZINA (a cura di), *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, p. 727

PIZZOLANTE G., *Sub art. 1*, in *ibidem*, p. 601

PLENDER R., WILDERSPIN M., *The European Contracts Convention*, 2° ed., Londra, 2001

PLENDER R., *The European Contracts Convention. The Rome convention on the Choice of Law for Contracts*, Londra, 1991

POCAR F., BARUFFI M. C. (a cura di), *Commentario breve ai Trattati dell'Unione Europea*, 2° ed., Padova, 2014

POCAR F., *Brevi riflessioni in tema di revisione del regolamento Bruxelles I e clausole di scelta del foro*, in *Dir. comm. int.*, 2012, p. 327

POCAR F., VIARENGO I., VILLATA F. C. (a cura di), *Recasting Brussels I*, Milano, 2012

POCAR F., *Commentario breve ai trattati della Comunità e dell'Unione europea*, Milano, 2001

POCAR F., *La comunitarizzazione del diritto internazionale privato: una european conflict of laws revolution?*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2000, p. 873

POCAR F., *La Convenzione di Bruxelles sulla giurisdizione e l''esecuzione delle sentenze*, 3° ed., Milano, 1995

POCAR F., *La protection de la partie faible en droit international privé*, in AA. VV., *Recueil des cours 1984: collected courses of The Hague Academy of International Law*, Tomo 184, The Hague, 1984, p. 339

POLLASTRELLI S., *Rassegna di giurisprudenza in tema di trasporto marittimo di persone*, in *Riv. dir. nav.*, 2011, p. 245

POLLASTRELLI S., *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2008

POLLASTRELLI S., *Il rimedio della quinta giurisdizione e l'efficacia della tutela dell'utente-consumatore*, in *Studi in memoria di Elio Fanara*, vol. 1, Milano, 2007, p. 335

PRETELLI I., *Il regolamento comunitario sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, in *Europa e dir. priv.*, 2009, p. 1083

PUETZ A., *Brussels Ia and International Conventions on Land Transport*, in S. M. CARBONE (a cura di), *Brussels Ia and Conventions on Particular Matters. The Case of Transports*, Roma, 2017, p. 141

QUEIROLO I., TUO C. E., CELLE P., CARPANETO L., PESCE F., DOMINELLI S., *Art. 67 Brussels I bis Regulation: An Overall Critical Analysis*, in C. E. TUO, L. CARPANETO, S. DOMINELLI (a cura di), *Brussels I bis Regulation and Special Rules: Opportunities to Enhance Judicial Cooperation*, Roma, 2021, p. 13

QUEIROLO I., DOMINELLI S., *Coordination between Lex Generalis and Lex Specialis: Principles, Recommendations and Guidelines (with Comments),* in *The European Legal Forum*, Issue 5/6, 2020, p. 85

QUEIROLO I., *Jurisdiction in Cross-Border Contractual Maritime Claims: European and International Principles and Rules on Choice of Court Agreements*, in I. QUEIROLO (a cura di), *Private International Law within the EU. Current Issues and Regulatory Perspectives*, Ariccia, 2016, p. 13

QUEIROLO I., *Article 28*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, Colonia, 2016, p. 696

QUEIROLO I., *Il trasporto marittimo: fonti internazionali e profili processuali*, in V. ROPPO (a cura di), *Trattato dei contratti*, vol. IV, Opere e servizi – 2, Milano, 2014, p. 147

QUEIROLO I., *Choice of Court Agreements in the New Brussels I-bis Regulation: a Critical Appraisal*, in *Yearbook of Private International Law*, vol. XV, 2013/2014, p. 113

QUEIROLO I., *Private International Law and Submission in a recent Decision of the German Bundesarbeitgericht*, in *The European Legal Forum*, 2013, p. 9

QUEIROLO I., CELLERINO C., *The discipline of maritime transport contracts under the Rome I and Brussels I Regulations: conflicts of laws and jurisdictional issues*, in E. VASSILAKAKIS, N. NATOV, R. BALZAN (a cura di), *Regulations ROME I and ROME II and Maritime Law*, Torino, 2013, p. 81

QUEIROLO I., *Articolo 24*, in T. SIMONS, R. HAUSMANN, I. QUEIROLO (a cura di), *Regolamento «Bruxelles I». Commento al Regolamento (CE) 44/2001 e alla Convenzione di Lugano*, Monaco di Baviera, 2012, p. 535

QUEIROLO I., *Prorogation of Jurisdiction in the Proposal for a Recast of the Brussels I Regulation*, in F. POCAR, I. VIARENGO, F. C. VILLATA (a cura di), *Recasting Brussels I*, Milano, 2012, p. 196

QUEIROLO I., DE MAESTRI M. E., *The effects of the Proposal for a recast of the Brussels I Regulation on rules concerning prorogation of jurisdiction*, in *The European Legal Forum*, 2/2011, p. 61

QUEIROLO I., *Gli accordi sulla competenza giurisdizionale. Tra diritto comunitario e diritto interno*, Padova, 2000

QUEIROLO I., *La "residualità" della nazionalità della nave nelle norme di conflitto in campo marittimo*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 1994, p. 539

RAGNO F., *The Law Applicable to Consumer Contracts Under the Rome I Regulation*, in F. FERRARI, S. LEIBLE (a cura di), *Rome I Regulation*, Monaco di Baviera, 2009, p. 129

REALE G., *Il contratto di trasporto di persone e di cose su strada*, in L. TULLIO, M. DEIANA (a cura di), *Il Codice dei trasporti*, Milano, 2011, p. 1264

RICCIUTELLI D., *Riflessioni sulla normativa di recente applicazione nell'Unione europea per la tutela dei passeggeri marittimi*, in *Italian mar. J.*, 2013, p. 2

RIGHINI A., *Il trasferimento transnazionale della sede sociale*, in *Contratto e Impresa*, 3/2006, 2006, p. 755

RODRÍGUEZ VAZQUEZ M. A., *Una nueva fórmula para la supresión del exequátur en la reforma Bruselas I*, in *Cuadernos de Derecho Transnacional*, vol. 6/2014, n. 1, p. 330

ROGERSON P., *Special Jurisdiction*, in A. DICKINSON, E. LEIN (a cura di), *The Brussels I Regulation Recast*, Oxford, 2015, p. 567

ROMANA N., *Il contratto di trasporto di persone e cose per ferrovia*, in L. TULLIO, M. DEIANA (a cura di), *Il codice dei trasporti*, Milano, 2011, p. 1371

ROMANELLI G., *Diritto uniforme dei trasporti e Convenzione di Montreal del 1999*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, Milano, 2001, p. 581

ROMANELLI G., *I trasporti aerei ed i trasporti terrestri in relazione alla convenzione del 1980*, in T. TREVES (a cura di), *Verso una disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti*, Padova, 1983, p. 239

ROMANO G. P., *Riconoscimento ed esecuzione delle decisioni nel Regolamento Bruxelles I*, in A. BONOMI (a cura di), *Diritto internazionale privato e processuale e cooperazione giudiziaria in materia civile*, Torino, 2009, p. 149

ROPPO V., *Diritto privato*, 7° ed., Torino, 2020

ROPPO V., *Il contratto*, 2° ed., Milano, 2011

ROSAFIO E. G., *Il problema della giurisdizione nel trasporto aereo di persone e nei pacchetti turistici*, in *Riv. dir. nav*., vol. XLV, n. 1, 2016, p. 108

ROSAFIO E. G., *Contrattazione on line, trasporto low cost e tutela del consumatore*, in *Riv. dir. nav*., 2013/2, p. 667

ROSAFIO E. G., *Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999: problemi applicativi*, in *Dir. tur.*, 2004, p. 10

ROSOEG E., *New laws on passengers' rights*, in *Scandinavian Inst. Mar. Law*, 2010, p. 325

ROSSI DAL POZZO F., *Servizi di trasporto aereo e i diritti dei singoli nella disciplina comunitaria*, Milano, 2008, p. 187

RÜHL G., *The Protection of Weaker Parties in the Private International Law of the European Union: A Portrait of Inconsistency and Conceptual Truancy*, in *Journal of Private International Law*, 2014, p. 335

SACERDOTI G., FRIGO M. (a cura di), *La convezione di Roma sul diritto applicabile ai contratti internazionali*, 2° ed., Milano, 1994

SADIKOV N., *Conflicts of Laws in International Transports Law*, in *Recueil des Cours*, 1985, I, p. 233

SALERNO F., *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (UE) n. 1215/2012 (rifusione). Evoluzione e continuità del "sistema Bruxelles-I" nel quadro della cooperazione giudiziaria civile europea in materia civile*, Vicenza, 2015, p. 1

SALERNO F., FRANZINA P. (a cura di), *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*, n. 3-4, 2009, p. 521

SALERNO F., *Giurisdizione ed efficacia delle decisioni straniere nel Regolamento (CE) n. 44/2001*, 3° ed., Padova, 2006

SALVADORI M., *Gli accordi di scelta del foro nello spazio giudiziario europeo*, Torino, 2018

SANCHEZ J., BERGÉ J.-S., *Enforcing and Coordinating Brussels I bis and International Law: Future Perspectives*, in C. E. TUO, L. CARPANETO, S. DOMINELLI (a cura di), *Brussels I bis Regulation and Special Rules: Opportunities to Enhance Judicial Cooperation*, Roma, 2021, p. 287

SANDROCK O., *The Impact of European Developments on German Codetermination and German Corporate Law*, in J. J. DU PLESSIS, B. GROßFELD, C. LUTTERMAN, I. SAENGER, O. SANDROCK, M. CASPER (a cura di), *German Corporate Governance in International and European Context*, 3° ed., Berlino-Heidelberg, 2017, p. 249

SANNA P., *La determinazione della giurisdizione in materia di lavoro marittimo al vaglio delle Sezioni Unite della Corte di Cassazione: il criterio dello "stabilimento di assunzione" e la (ir)rilevanza della nazionalità della nave*, in *Dir. mar.*, 2019/II, p. 782

SCHRAMM D., *Enforcement and the Abolition of Exequatur under the 2012 Brussels I Regulation*, in *Yearbook of Private International Law*, vol. XV, 2013/2014, p. 143

SCHWARTZE A., PESCE F., *Articolo 15*, in T. SIMONS, R. HAUSMANN, I. QUEIROLO (a cura di), *Regolamento «Bruxelles I». Commento al Regolamento (CE) 44/2001 e alla Convenzione di Lugano*, Monaco di Baviera, 2012, p. 355

SERRANÒ G., *Cancellazione del volo e giurisdizione in materia di trasporto aereo: il caso Air Baltic*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 2010, p. 77

SIMONS T., CARPANETO L., *Articolo 27*, in T. SIMONS, R. HAUSMANN, I. QUEIROLO (a cura di), *Regolamento «Bruxelles I». Commento al Regolamento (CE) 44/2001 e alla Convenzione di Lugano*, Monaco di Baviera, 2012, p. 604

SILVESTRI C., *Gli accordi sulla giurisdizione nella nuova disciplina degli artt. 25 e 31 nel reg. 1215/2012*, in *IJPL*, 2015, p. 16

SILVESTRI C., *Recasting Brussels I: il nuovo regolamento n. 1215 del 2012*, in *Rivista trimestrale di diritto processuale*, 2013, p. 677

SIMONS T., HAUSMANN R., QUEIROLO I. (a cura di), *Regolamento «Bruxelles I». Commento al Regolamento (CE) 44/2001 e alla Convenzione di Lugano*, Monaco di Baviera, 2012

SOLETI P. F., *Brussels Ia and International Air Transport*, in S. M. CARBONE (a cura di), *Brussels Ia and Conventions on Particular Matters. The Case of Transports*, Roma, 2017, p. 198

STAMATIADIS D. K., *Contracts of Carriage for Air Passengers in European Private International Law – a specific aspect of consumer protection –*, reperibile *on-line* al seguente *link*: https://ssrn.com/abstract=3179701

STEENNOT R., *The protection of consumers in cross-border airline's contracts of carriage at the level of private international law*, in *Liber Amicorum Johan Erauw*, 2014, p. 175

STRNAD J., *Determining the Existence of Consent for Choice-of-Court Agreements under the Brussels I-bis Regulation*, in *The European Legal forum*, 2014, p. 113

SZABADOS T., *The Transfer of the Company Seat: The Freedom of Establishment and National Laws*, in *Acta Universitatis Sapientiae – Legal Studies*, vol. 2, 1/2013, p. 153

SZABADOS T., *The Transfer of the Company Seat within the European Union: the Impact of Freedom of Establishment on National Laws*, Budapest, 2012

TANG Z. S., *Aviation Jurisdiction and Protection of Passengers*, in *European Journal of Consumer Law - Revue Européenne De Droit De La Consommation*, 2011, n. 2, p. 333

TEDOLDI A., *La proroga tacita della giurisdizione nelle controversie contro assicurati, consumatori e lavoratori nel reg. UE n. 44/2001*, in *Rivista di diritto processuale*, 2011, p. 1255

TEN WOLDE M., KNOT J.-G., DE MAESTRI M. E., *Articolo 60*, in T. SIMONS, R. HAUSMANN, I. QUEIROLO (a cura di), *Regolamento «Bruxelles I». Commento al Regolamento (CE) 44/2001 e alla Convenzione di Lugano*, Monaco di Baviera, 2012, p. 907

TEN WOLDE M., KNOT J.-G., DE MAESTRI M. E., *Articolo 59*, in *ibidem*, p. 901

TESAURO G., *Diritto dell'Unione europea*, 7° ed., Padova, 2012

TEXEIRA DE SOUSA M., SOLETI P. F., *Articolo 34*, in T. SIMONS, R. HAUSMANN, I. QUEIROLO (a cura di), *Regolamento «Bruxelles I». Commento al Regolamento (CE) 44/2001 e alla Convenzione di Lugano*, Monaco di Baviera, 2012, p. 718

TIMMER L., *Abolition of Exequatur under Brussels I Regulation: Ill Conceived and Premature?*, in *Journal of Private International Law*, 2013, p. 129; E. LEIN (a cura di), *The Brussels I Review Proposal Uncovered*, Londra, 2012

TONOLO S., *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel regolamento Roma I*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2009/2, p. 309

TONOLO S., *Il contratto di trasporto nella Convenzione di Roma del 19 giugno 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, in *Dir. trasp.*, 1994/3, p. 825

TRANQUILLI-LEALI R., *Il trasporto aereo di persone*, in M. RIGUZZI, A. ANTONINI (a cura di), *Trasporti e turismo*, in *Trattato di diritto privato dell'Unione europea*, a cura di G. AJANI, G. BENACCHIO, Torino, 2008, p. 311

TREVES T. (a cura di), *Verso una disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti*, Milano, 1983

TULLIO L. (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo*, Napoli, 2006

TULLIO L., *Protocollo di Londra del 1° novembre 2002 alla Convenzione di Atene del 1974 sul trasporto marittimo di passeggeri e del loro bagaglio*, in *Dir. trasp.*, 2003, p. 337

TUO C. E., *The Consequences of Brexit for Recognition and Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters: Some Remarks*, in *Riv. dir. int priv. e proc*., 2019, p. 302

TUO C. E., *La nozione di "luogo di abituale svolgimento dell'attività lavorativa" ancora al vaglio della Corte di giustizia UE: il caso degli assistenti di volo*, in *Dir. mar.*, 2018/II, p. 403

TUO C. E., *Brussels Ia and International Transports Conventions: the Regulation's «Non Affect» Clause through the Lens of the CJEU Case Law*, in S. M. CARBONE (a cura di), *Brussels Ia and Conventions on Particular Matters. The Case of Transports*, Roma, 2017, p. 33

TUO C. E., CARPANETO L., *Connections and Disconnections between Brussels Ia Regulation and International Conventions on Transport Matters*, in I. QUEIROLO (a cura di), *Private International Law within the EU. Current Issues and Regulatory Perspectives*, Ariccia, 2016, p. 47

TUO C. E., *Il trasporto aereo*, in V. ROPPO (a cura di), *Trattato dei contratti*, vol. IV, Opere e servizi – 2, Milano, 2014, p. 205

TUO C. E., *Armonia delle decisioni e ordine pubblico*, in *Studi int. eur.*, n. 3/2013, p. 507

TUO C. E., *La rivalutazione della sentenza straniera nel regolamento Bruxelles I: tra divieti e reciproca fiducia*, Milano, 2012

TUO C. E., *La tutela del lavoratore subordinato tra diritto internazionale privato e libertà economiche dell'UE*, in *Dir. comm. int.*, 2011, p. 1163

TUO C. E., *Il trasporto aereo nell'Unione europea tra libertà fondamentali e relazioni esterne. Diritto internazionale e disciplina comunitaria*, Torino, 2008

UBERTAZZI B., *Il regolamento Roma I sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, Milano, 2008

VACCARO E., *Transfer of Seat and Freedom of Establishment in European Company Law*, in *European Business Law Review*, vol. 16, 6/2005, p. 1348

VALLAR G., *La Commissione fornisce ulteriori indicazioni relative all'impatto della Brexit sull'applicazione del diritto internazionale privato e processuale europeo nel Regno Unito e negli Stati membri in relazione a situazioni che coinvolgono il Regno Unito*, in *Eurojus.it*, 2020

VAN HECKE G., *Principes et méthodes de solution de conflicts de lois*, in *Recueil des Cours*, 1969, vol. 126, p. 468

VAN HOEK A. A. H., *CJEU - Pammer and Alpenhof - Grand Chamber 7 December 2010, joined cases 585/08 and 144/09*, in *European Review of Contract Law*, 2012, p. 93

VASSILAKAKIS E., *International Jurisdiction in Insurance Matters under Regulation Brussels I*, in *Revue Hellénique de Droit International*, 2013, p. 273

VILLANI U., *La Convenzione di Roma sulla legge applicabile ai contratti*, 2° ed., Bari, 2002

VILLANI U., *La convenzione di Roma sulla legge applicabile ai contratti*, Bari, 1997

VILLANI U., *Aspetti problematici della prestazione caratteristica*, in *La Convezione di Roma sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali, Limiti di applicazione*, Milano, 1994, p. 19

VILLANI U., *L'azione comunitaria in materia di diritto internazionale privato*, in *Riv. dir. eur.*, 1981, p. 373

VILLATA F. C., *Choice-of-Courts Agreements and "Third Parties" in Light of Refcomp and Beyond*, in F. FERRARI, F. RAGNO (a cura di), *Cross-border Litigation in Europe: the Brussels I Recast Regulation as a Panacea?*, Milano, 2016, p. 127

VILLATA F. C., *Sulla legge applicabile alla validità sostanziale degli accordi di scelta del foro: appunti per una revisione dell'art. 4 della legge n. 218/1995*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2015, p. 973

VILLATA F. C., *L'attuazione degli accordi di scelta del foro nel Regolamento Bruxelles I*, Milano, 2013

VILLATA F. C., *Choice-of-Court Agreements in Favour of Third States' Jurisdiction in Light of the Suggestions by Members of the European Parliament*, in F. POCAR, I. VIARENGO, F.C. VILLATA (a cura di), *Recasting Brussels I*, Milano, 2012, p. 219

VILLATA F. C., *Sulla riforma degli articoli 4 e 7 della legge n. 218/1995 alla luce della proposta della Commissione di revisione del regolamento Bruxelles I*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2011, p. 661

VILLATA F. C., *La legge applicabile alla negoziazione di strumenti finanziari nel regolamento Roma I*, in N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, Torino, 2009, p. 417

VITELLINO G., *Le novità in materia di fori protettivi della parte debole*, in MALATESTA A. (a cura di), *La riforma del Regolamento Bruxelles I. Il Regolamento (UE) n. 1215/2012 sulla giurisdizione e l'efficacia delle decisioni in materia civile e commerciale*, Milano, 2016, p. 47

VITELLINO G., *La c.d. proroga tacita*, in A. MALATESTA (a cura di), *La riforma del Regolamento Bruxelles I. Il Regolamento (UE) n. 1215/2012 sulla giurisdizione e l'efficacia delle decisioni in materia civile e commerciale*, Milano, 2016, p. 78

VITTA E., *Diritto internazionale privato*, Torino, 1972

VLAS P., *Article 63*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, Colonia, 2016, p. 993

VLAS P., *Article 62*, in *ibidem*, p. 990

VLAS P., *Article 6*, in *ibidem*, p. 116

VLAS P., *Article 4* in *ibidem*, p. 107

VLAS P., *Article 60*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels I Regulation*, 2° ed., Monaco di Baviera, 2012, p. 810

VLAS P., *Article 59*, in *ibidem*, p. 807

VON OVERBECK A. E., *L'irrésistible extension de l'autonomie de la volonté en droit international privé*, in *Nouveaux itinéraires en droit, Hommage à François Rigaux*, Bruxelles, 1993, p. 619

WAUTELET P., *Article 36*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI (a cura di), *Brussels Ibis Regulation*, Colonia, 2016, p. 813

WILDERSPIN M., *Article 81*, in M. KELLERBAUER, M. KLAMERT, J. TOMKIN (a cura di), in *The EU Treaties and the Charter of Fundamental Rights. A Commentary*, Oxford, 2019, p. 253

WILDERSPIN M., *Article 6*, in U. MAGNUS, P. MANKOWSKI, (a cura di), *Rome I Regulation*, Colonia, 2017, p. 468

WILDERSPIN M., *The Rome I Regulation: Communitarisation and modernisation of the Rome Convention*, in *ERA Forum*, 2008, p. 259

WINKLER M., *Understanding Claim Proximity in the EU Regime of Jurisdiction Agreements*, in *International and Comparative Law Quarterly*, 2020, p. 431

WOUTERS M., *A new European Regulation 261/2004 on compensation and assistance in the event of denied boarding, cancellation or long delay of flights extends the rights of air passengers*, in *Eur. Tr. Law*, 2004, p. 151

WYMEERSCH E., *Il trasferimento della sede della società nel diritto societario europeo*, in *Riv. soc.*, 4/2003, p. 723

ZAMPONE A., *Il trasporto marittimo di persone*, in F. MORANDI (a cura di), *I contratti del trasporto*, I, Bologna, 2013, p. 496

ZANOBETTI A., *Il rapporto internazionale di lavoro marittimo*, Bologna, 2008, p. 143

ZANOBETTI A., *Convenzione di Roma sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (1980)*, in F. FERRARI (a cura di), *Le convenzioni di diritto del commercio internazionale*, Milano, 2002, p. 187

ZUNARELLI S., COMENALE PINTO M. M., *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, 3° ed., Vicenza, 2016

ZUNARELLI S., *L'attuazione nell'ordinamento italiano della disciplina europea in materia di tutela degli utenti dei servizi di trasporto marittimo di persone*, in E. TURCO BULGHERINI, F. SALERNO (a cura di), *Infrastrutture e navigazione: nuovi profili della sicurezza marittima ed aerea*, Roma, 2013, p. 227

ZUNARELLI S., ROMAGNOLI A., *Contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2012

ZUNARELLI S., *Il Regolamento (UE) n. 1177/2010 sui diritti dei passeggeri che viaggiano per mare: obblighi di vettori e di operatori terminalisti e problemi applicativi*, in *Dir. mar*., 2012, p. 779

ZUNARELLI S., *La direttiva CEE n. 90/314 del 13 giugno 1990 concernente i viaggi e le vacanze ed i circuiti "tutto compreso"*, in *Dir. trasp.*, 1999, p. 3

ZUNARELLI S., *Le bandiere di convenienza e l'evolversi dei principi di liberà di navigazione e di commercio marittimo*, in *Dir. mar.*, 1980, p. 400

RIFERIMENTI GIURISPRUDENZIALI

Corte di giustizia dell'Unione europea.

Sentenza della Corte (Prima Sezione) del 18 novembre 2020, *Ryanair DAC* contro *DelayFix*, Causa C-519/19

Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 9 luglio 2020, *SL* contro *Vueling Airlines SA*, Causa C-86/19

Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 19 dicembre 2019, *GN, in persona del suo legale rappresentante HM* contro *ZU, nella sua qualità di liquidatore della Niki Luftfahrt GmbH*, Causa C-532/18

Sentenza della Corte (Prima Sezione) del 7 novembre 2019, *Adriano Guaitoli e a.* contro *easyJet Airline Co. Ltd.*, Causa C-213/18

Sentenza della Corte (Sesta Sezione) dell'11 aprile 2019, *ZX* contro *Ryanair DAC*, Causa C-464/18

Sentenza della Corte (Terza Sezione) dell'11 luglio 2018, *Zurich Insurance PLC e Metso Minerals Oy* contro *Abnormal Load Services (International) Limited*, Causa C-88/17

Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 12 aprile 2018, *Finnair Oyj* contro *Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia*, Causa C-258/16

Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 7 marzo 2018, *flightright GmbH e a.* contro *Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA, Roland Becker* contro *Hainan Airlines Co. Ltd e Mohamed Barkan e a.* contro *Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA*, Cause riunite C-274/16, C-447/16 e C-448/16

Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 18 ottobre 2016, *Republik Griechenland* contro *Grigorios Nikiforidis*, Causa C-135/15

Sentenza della Corte (Seconda Sezione) del 28 luglio 2016, *Gazdasági Versenyhivatal* contro *Siemens Aktiengesellschaft Österreich*, Causa C-102/15

Sentenza della Corte (Seconda Sezione) del 7 luglio 2016, *Hőszig Kft.* contro *Alstom Power Thermal Services*, Causa C-222/15

Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 21 gennaio 2016, *"ERGO Insurance" SE* contro *"If P&C Insurance" AS e "Gjensidige Baltic" AAS* contro *"PZU Lietuva" UAB DK*, Cause riunite C-359/14 e C-475/14

Sentenza della Corte (Settima Sezione) del 17 dicembre 2015, *Virpi Komu e a.* contro *Pekka Komu e Jelena Komu*, Causa C-605/14

Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 21 maggio 2015, *Cartel Damage Claims (CDC) Hydrogen Peroxide SA* contro *Akzo Nobel NV e a.*, Causa C-352/13

Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 21 maggio 2015, *Jaouad El Majdoub* contro *CarsOnTheWeb.Deutschland GmbH*, Causa C-322/14

Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 23 ottobre 2014, *flyLAL-Lithuanian Airlines AS* contro *Starptautiskā lidosta Rīga VAS* e *Air Baltic Corporation AS*, Causa C‑302/13

Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 3 aprile 2014, *Hi Hotel HCF SARL* contro *Uwe Spoering*, Causa C‑387/12

Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 27 febbraio 2014, *Cartier parfums – lunettes SAS* e *Axa Corporate Solutions assurances SA* contro *Ziegler France SA* e *altri*, Causa C‑1/13

Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 19 dicembre 2013, *Nipponkoa Insurance Co. (Europe) Ltd* contro *Inter-Zuid Transport BV*, Causa C‑452/12

Sentenza della Corte (Ottava Sezione) del 14 novembre 2013, *Armin Maletic e Marianne Maletic* contro *lastminute.com Gmbh e TUI Österreich GmbH*, Causa C‑478/12

Sentenza della Corte (Ottava Sezione) del 14 novembre 2013, *Armin Maletic e Marianne Maletic* contro *lastminute.com Gmbh e TUI Österreich GmbH*, Causa C‑478/12

Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 17 ottobre 2013, *Lokman Emrek* contro *Vlado Sabranovic*, Causa C‑218/12

Sentenza della Corte (Quinta Sezione) del 18 luglio 2013, *ÖFAB, Östergötlands Fastigheter AB* contro *Frank Koot e Evergreen Investments BV*, Causa C‑147/12, punto 28

Sentenza della Corte (Prima Sezione) del 14 marzo 2013, *Česká spořitelna, a.s.* contro *Gerald Feichter*, Causa C-419/11, punto 33

Sentenza della Corte (Prima Sezione) del 7 febbraio 2013, *Refcomp S.p.a.* contro *Axa Corporate Solutions Assurance SA* e altri, Causa C-543/10, punto 26

Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 15 novembre 2012, *Gothaer Allgemeine Versicherung AG* e *altri* contro *Samskip GmbH*, Causa C‑456/1, punto 25

Sentenza della Corte (Prima Sezione) del 25 ottobre 2012, *Folien Fischer AG e Fofitec AG* contro *Ritrama SpA*, Causa C‑133/11, punti 30 e 32

Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 6 settembre 2012, *Daniela Mühlleitner* contro *Ahmad Yusufi e Wadat Yusufi*, Causa C-190/11, punto 39

Sentenza della Corte (Prima Sezione) del 20 ottobre 2011, *Interedil Srl, in liquidazione* contro *Fallimento Interedil Srl e Intesa Gestione Crediti SpA*, Causa C-396/09, punto 55

Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 18 ottobre 2011, *Realchemie Nederland BV* contro *Bayer CropScience AG*, Causa C-406/09, punto 38

Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 15 marzo 2011, *Heiko Koelzsch* contro *État du Granducato del Lussemburgo*, Causa C-29/10, punto 33

Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 7 dicembre 2010, *Peter Pammer* contro *Reederei Karl Schlüter GmbH & Co KG* e *Hotel Alpenhof GesmbH* contro *Oliver Heller*, Cause riunite C-585/08 e C-144/09

Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 20 maggio 2010, *Česká podnikatelská pojišťovna as, Vienna Insurance Group* contro *Michal Bilas*, Causa C-111/09

Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 6 maggio 2010, *Axel Walz* contro *Clickair SA*, Causa C-63/09, punto 20

Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 4 maggio 2010, *TNT Express Nederland BV* contro *AXA Versicherung AG*, Causa C-533/08, punto 36

Sentenza della Corte (grande sezione) del 6 ottobre 2009, *Intercontainer Interfrigo SC (ICF)* contro *Balkenende Oosthuizen BV e MIC Operations BV*, Causa C-133/08

Sentenza della Corte (Prima Sezione) del 16 luglio 2009, *Zuid-Chemie BV* contro *Philippo's Mineralenfabriek NV/SA*, Causa C-189/08, punto 18

Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 9 luglio 2009, *Peter Rehder* contro *Air Baltic Corporation*, Causa C-204/08

Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 28 aprile 2009, *Meletis Apostolides* contro *David Charles Orams* e *Linda Elizabeth Orams*, Causa C-420/07, punto 41

Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 10 luglio 2008, *Emirates Airlines - Direktion für Deutschland* contro *Diether Schenkel*, Causa C-173/07, punto 43

Sentenza della Corte (Quarta Sezione) del 3 maggio 2007, *Color Drack GmbH* contro *Lexx International Vertriebs GmbH*, C-386/05

Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 17 gennaio 2006, *Susanne Staubitz-Schreiber*, C-1/04, punto 29.

Sentenza della Corte (grande sezione) del 10 gennaio 2006, *The Queen, ex parte International Air Transport Association e European Low Fares Airline Association* contro *Department for Transport*, Causa C-344/04, punto 36

Sentenza della Corte (Grande Sezione) dell'8 novembre 2005, *Götz Leffler* contro *Berlin Chemie AG*, Causa C-443/03, punto 43

Sentenza della Corte (grande sezione) del 1° marzo 2005, *Andrew Owusu* contro *N. B. Jackson, che opera con il nome commerciale "Villa Holidays Bal-Inn Villas" e altri*, Causa C-281/02, punto 40

Sentenza della Corte (Seconda Sezione) del 20 gennaio 2005, *Johann Gruber* contro *BayWa AG*, Causa C-464/01, punto 34

Sentenza della Corte (Seconda Sezione) del 20 gennaio 2005, *Petra Engler* contro *Janus Versand GmbH*, Causa C-27/02, punto 39

Sentenza della Corte del 17 settembre 2002, *Fonderie Officine Meccaniche Tacconi SpA* contro *Heinrich Wagner Sinto Maschinenfabrik GmbH (HWS)*, Causa C-334/00, punto 20

Sentenza della Corte (Sesta Sezione) dell'11 luglio 2002, *Rudolf Gabriel*, Causa C-96/00, punto 39

Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 30 aprile 2002, *Club-Tour, Viagens e Turismo SA* contro *Alberto Carlos Lobo Gonçalves Garrido*, in presenza di *Club Med Viagens Ld[a]*, Causa C-400/00, punto 13

Sentenza della Corte del 19 febbraio 2002, *Besix SA* contro *Wasserreinigungsbau Alfred Kretzschmar GmbH & Co. KG (WABAG) e Planungs- und Forschungsgesellschaft Dipl. Ing. W. Kretzschmar GmbH & KG (Plafog)*, Causa C-256/00

Sentenza della Corte (Quinta Sezione) del 9 novembre 2000, *Ingmar GB Ltd* contro *Eaton Leonard Technologies Inc.*, Causa C-381/98

Sentenza della Corte del 5 ottobre 1999, *Leathertex Divisione Sintetici SpA* contro *Bodetex BVBA*, Causa C-420/97

Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 27 ottobre 1998, *Réunion européenne SA e a.* contro *Spliethoff's Bevrachtingskantoor BV e Capitano della nave "Alblasgracht V002"*, Causa C-51/97, punto 17

Sentenza della Corte (Sesta Sezione) del 3 luglio 1997, *Francesco Benincasa* contro *Dentalkit Srl*, Causa C-269/95, punto 15

Sentenza della Corte del 19 gennaio 1993, *Shearson Lehmann Hutton Inc.* contro *TVB Treuhandgesellschaft für Vermögensverwaltung und Beteiligungen mbH*, Causa C-89/91, punto 21

Sentenza della Corte del 17 giugno 1992, *Jakob Handte & Co. GmbH* contro *Traitements mécano-chimiques des surfaces SA (TMCS)*, Causa C-26/91, punti 14 e 15

Sentenza della Corte del 26 febbraio 1992, *Elisabeth Hacker* contro *Euro-Relais GmbH*, Causa C-280/90, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 1992, p. 105

Sentenza della Corte (Sesta Sezione) del 15 febbraio 1989, *Six Constructions Ltd* contro *Paul Humbert*, Causa 32/88

Sentenza della Corte (Sesta Sezione) dell'8 marzo 1988, *SPRL Arcado* contro *SA Haviland*, Causa 9/87, punto 10

Sentenza della Corte del 15 gennaio 1987, *Hassan Shenavai* contro *Klaus Kreischer*, Causa 266/856

Sentenza della Corte (Prima Sezione) del 7 marzo 1985, *Hannelore Spitzley* contro *Sommer Exploitation SA*, Causa 48/84, punto 20

Sentenza della Corte del 26 maggio 1982, *Roger Ivenel* contro *Helmut Schwab*, Causa 133/81

Sentenza della Corte del 24 giugno 1981, *Elefanten Schuh GmbH* contro *Pierre Jacqmain*, Causa 150/80, punti 10 e 11

Sentenza della Corte del 21 giugno 1978, *Bertrand* contro *Paul Ott KG*, Causa 150/77, punto 21

Sentenza della Corte del 14 ottobre 1976, *LTU Lufttransportunternehmen GmbH & Co. KG* contro *Eurocontrol*, Causa 29-76

Sentenza della Corte del 6 ottobre 1976, *A. De Bloos, SPRL* contro *Société en commandite par actions Bouyer*, Causa 14/76, punti 15 e 13

Corti italiane.

C. Cost., 24 ottobre 2007, n. 348, in *Riv. dir. int.*, 2008, I, p. 197

C. Cost., 24 ottobre 2007, n. 348, in *Riv. dir. int.*, 2008, I, p. 229

C. Cost., 6 maggio 1985, n. 132, in *Giur. it.*, 1986, I, 1, p. 340

Cass., S.U., 5 novembre 2020, n. 24632, *R.V, G.F. e altri* contro *Easyjet Airline Company Ltd*, in *Giust. civ. Mass.*, 2021

Cass., S.U., 13 febbraio 2020, n. 3561, *D.F.A. e M.B.J.* contro *Ryanair DAC*, in *Dir. comm. int.*, 2020, p. 872

Cass., S.U., ordinanza, 13 dicembre 2018, n. 32362, *Bariven S.A.* contro *L.C.M. Italia S.p.a.*, in *Giust. civ. Mass.*, 2019

Cass., S.U., 14 luglio 2017, n. 17549, *Carnival Cruise Line* contro *A.C.*, in *Dir. mar.*, 2009/IV, p. 781

Cass., S.U., 12 aprile 2012, n. 5765, *Fata Engineering S.p.a.* contro *Bank Mellat*, in *Giust. civ. Mass.*, 2012/4, p. 481

Cass., S.U., 20 febbraio 2013, n. 4211, *Banca agricola commerciale S.p.a.* contro *M.M.* e *P.V.*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 2013, p. 482

Cass., S.U., 9 marzo 2012, n. 3693, *If P&C Insurance Ltd* contro *Allianz S.p.a.*, in *Dir. mar.*, 2013/2, p. 437

Cass., S.U., 4 novembre 2011, n. 22883, *Società generale del latte e derivati* contro *IN.AL.PI S.p.a.*, in *Dir. mar.*, 2013/II, p. 420

Cass., S.U., 14 febbraio 2011, n. 3568, *Soc. Fond. Sai* contro *Soc. Coscos et. al.*, in *Giust. civ. Mass.*, 2011/2, p. 234

Cass., S.U., 21 ottobre 2009, n. 22239, *Giacometti Group S.r.l.* contro *S.C.S. David & CIE*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 2010, p. 481

Cass., S.U., ordinanza, 1° ottobre 2009, n. 21053, *M.B.M* contro *A.J.*, in *Giust. civ. Mass.*, 2009/10, p. 1393

Cass., S.U., 26 maggio 2009, n. 12105, *Air France* contro *Viaggidea S.r.l.*, in *Dir. trasp.*, 2010/1, p. 193

Cass., S.U., 17 luglio 2008, n. 19595, *T.I.* contro *B.A.*, in *Dir. mar.*, 2009/I, p. 144

Cass., ord., 3 maggio 2005, n. 9106, *LKW Walter Internationale Transportorganisation AG* contro *Trans Italia S.r.l.*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2006, p. 429

Cass., S.U., 27 settembre 2006, n. 20887, *Soc. Saneco* contro *Soc. Toscoline*, in *Dir. mar.*, 2007/4, p. 1164

Cass., S.U., 17 gennaio 2005, n. 731, *Soc. S.G.L. Carbon* contro *Agenzia maritt. La Rosa*, in *Foro it.*, 4, I, p. 1178

Cass., S. U., 11 giugno 2001, n. 7860, *Otto Kogler ditta individuale* contro *Eurogames S.r.l.*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2002, p. 157

Cass., S.U, 10 marzo 2000, n. 58, *Krauss Maffei Verfahrenstechnik GmbH, Krauss Maffei AG* contro *Bristol Myers Squill s.p.a.*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2000, p. 773

Cass., 9 maggio 1983, n. 3146, *Ditta Xaver Hecht* contro *Soc. ceramica Matildica*, in *Giur. it.*, 1984, I, p. 116

Cass., 22 giugno 1961, n. 1505, *American Export Lines* contro *FIAT*, in *Giust. civ.*, 1961, I, p. 601

Trib. Genova, 27 febbraio 2007, *Omar Medjdoub* contro *Saimare S.p.a.*, in *Dir. mar.*, 2008/II, p. 989

Trib. Vigevano, 12 luglio, 2000, *Soc. land Versicherungen* contro *Soc. AltraAltarex e altri*, in *Giur. it.*, 2001, p. 280

Trib. Pavia, 29 dicembre 1999, *Fall. Soc. Tessile 21* contro *Soc. Ixela*, in *Corriere giur.*, 2000, p. 932

Corti straniere.

LG Bremen (DE), 5.06.2015, 3 S 315/14

BArbG 23.08.2012 - 8 AZR 394/11, in *unalex*, DE-2901

BGH (DE) 24.05.2007, in *unalex*, DE-1595

LG Hamburg (DE) 2.5.2005, 415 O 184/04, in *unalex*, DE-631

OLG Düsseldorf 29.06.2000 - 2 U 76/99, in *unalex*, DE-44

OLG Düsseldorf 13.02.1978 - 6 U 184/77, in *unalex*, DE-456

OGH 24.11.2009 - 5Nc15/09i, in *unalex*, AT-651

OGH 11.02.1999 - 2 Ob 22/99w, in *unalex*, AT-223

BGH, 14.01.1999, in *NJW*, 1999, p. 813

Kantonsgericht Graubünden 13 marzo 2013 - ZK2 12 22, in *unalex* CH-522

Audiencia Provincial de Pontevedra 30.07.2002 - 2086/2002 - *Cia. De Seguros Y Reaseguros Zurich / Nedlloyd Lijnen B.V.*, in *unalex*, ES-372

Cour de Cassation (FR) 16.11.2010, 09-66.955, in *unalex*, FR-2125

Sentenza del trib. d'Arrondissement Lussemburgo, 7 luglio 1988, in *RIPP*, 1991, p. 1092

Sentenza della High Court (Ireland) del 26 febbraio 2010, *Ryanair Ltd* contro *Billigfluege.de Gmbh*, in *Int. lit. proc.*, 2010, p. 439

Sentenza della High Court - Queen's Bench Division England and Wales 19 febbraio 2009 - [2009] EWHC 257 (Comm) - *Maple Leaf Macro Volatility Master Fund and Astin Capital Management Limited / Jacques Rouvroy and Krzystof Trylinski*, in *unalex*, UK-376

Sentenza della High Court - Queen's Bench Division England and Wales, 20 ottobre 1999, in *Int. Lit. Proc.*, 2000, p. 517