

Corso di Diritto dei Trasporti

di ALFREDO ANTONINI
(Edizioni Giuffrè, Milano, 2004)

APPENDICE DI AGGIORNAMENTO

La materia dei trasporti è in continua evoluzione, sia sotto il profilo dell'innovazione normativa a livello nazionale e sovranazionale, che sotto quello dell'interpretazione giurisprudenziale e dottrinale.

Ciò esige un aggiornamento del *Corso*, dopo soli pochi mesi dalla sua pubblicazione.

Non sembrando opportuno procedere alla stesura di una nuova edizione, do sinteticamente conto in questa *Appendice* delle principali novità normative e interpretative, apportando altresì limitate integrazioni ad alcuni argomenti che ne appaiono meritevoli.

Tramite il sito internet "www.fog.it/corsotrasporti/", gli Studenti e tutti gli interessati potranno accedere a questa *Appendice*, che, per quanto possibile, terrà aggiornata in relazione alle eventuali ulteriori novità.

Accetterò volentieri suggerimenti per eventuali integrazioni o modifiche; risponderò per quanto possibile a richieste di informazioni o di chiarimenti sulla materia trattata (e-mail: stleg.antonini@tiscalinet.it).

Ringrazio i Colleghi e gli Studenti per il favore con cui hanno accolto il *Corso*, che è stato indicato quale testo consigliato per gli insegnamenti di Diritto della navigazione e di Diritto dei trasporti presso numerose Università; ciò costituisce per me un riconoscimento dell'utilità dell'impostazione sistematica e del taglio espositivo adottati.

Nel procedere alle singole integrazioni, per facilitarne la comprensione, farò menzione dei paragrafi del *Corso* ove ciascun argomento forma oggetto di trattazione espressa.

Trieste, 12 settembre 2004.

ALFREDO ANTONINI

* * * * *

Aggiornamento al 18 ottobre 2004

1. *Responsabilità del vettore nel trasporto aereo di persone e di bagagli* (cap. I, § 6; cap. II, § 9, lett. c e d; cap. VI, § 6 e § 7, lett. d).

Il 28 giugno 2004 è entrata in vigore in Italia (e nella Comunità Europea) la Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 sul trasporto aereo internazionale. Contestualmente è divenuto applicabile il Regolamento (CE) n. 889/2002 del 13 maggio 2002, che ha modificato il Regolamento (CE) n. 2027/1997 sulla responsabilità del vettore aereo nel trasporto di persone e di bagagli.

La Convenzione di Montreal si applica ai trasporti internazionali, allorquando il luogo di partenza e quello di arrivo sono situati sul territorio di due Stati contraenti, o sul territorio di un solo Stato contraente se è previsto uno scalo nel territorio di un altro Stato anche non contraente (art. 1, n. 2, Conv. di Montreal del 1999).

La Convenzione di Varsavia del 1929 e i Protocolli modificativi restano applicabili ai trasporti internazionali, alle medesime condizioni appena indicate (art. 1, n. 2, Conv. di Varsavia del 1929), qualora non sia applicabile la Convenzione di

Montreal e, quindi, se gli Stati fra i quali (o l'unico Stato nel quale) il trasporto avviene sono entrambi parti della Convenzione di Varsavia e almeno uno non è parte di quella di Montreal.

Dal momento dell'entrata in vigore della Convenzione di Montreal del 1999, quindi, ai trasporti internazionali (come definiti dalla stessa) il cui luogo di partenza o di arrivo si trovano in Italia si applica tale Convenzione se lo Stato, ove si trovano rispettivamente il luogo di arrivo o di partenza, è anch'esso parte della Convenzione; altrimenti, si applica la Convenzione di Varsavia se tale Stato è parte della stessa; in difetto, si applica la legge individuata dall'art. 10 cod. nav.

Il Regolamento (CE) n. 2027/97, nel testo modificato dal Regolamento (CE) n. 889/2002, stabilisce che la responsabilità del vettore aereo comunitario in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata dalla Convenzione di Montreal del 1999 (art. 3, n. 1, Reg. cit.).

Ne deriva che il trasporto nazionale (che può essere effettuato solo da vettori comunitari, ai sensi dei Regolamenti CEE n. 2407/92 e 2408/92) è retto dalla Convenzione di Montreal, relativamente alla responsabilità del vettore per i passeggeri e i loro bagagli.

Poiché il Regolamento n. 2027/97, nel testo modificato, si applica ai vettori aerei comunitari, ossia muniti di licenza d'esercizio rilasciata da uno Stato membro (art. 1, n. 1, lett. b Reg. cit.), le disposizioni del codice della navigazione sulla responsabilità nel trasporto aereo di persone e di bagagli conservano una limitatissima sfera applicativa, ai voli effettuati da soggetti non muniti di licenza d'esercizio e, quindi, ai voli turistici effettuati con aeromobili da turismo.

I lineamenti della disciplina della Convenzione di Montreal del 1999 sono i seguenti:

- la responsabilità del vettore aereo in caso di morte o di lesioni è illimitata; per i danni fino a 100.000 DSP il vettore non può esimersi da responsabilità, mentre, per l'eccedenza, può farlo dando la prova liberatoria dell'art. 21, n. 2, Conv. di Montreal; egli deve corrispondere un anticipo di pagamento entro quindici giorni dall'identificazione dell'avente diritto e tale anticipo non può essere inferiore a 16.000 DSP nel caso di morte;

- la responsabilità del vettore aereo in caso di ritardo è limitata a 4.150 DSP nel trasporto di persone e a 1.000 DSP nel trasporto di bagagli; essa sussiste in via presuntiva, salvo che il vettore dia la prova liberatoria dell'adozione di tutte le misure possibili per evitare il ritardo o dell'impossibilità di adottarle;

- la responsabilità del vettore aereo in caso di danno al bagaglio di qualunque genere, o di perdita dello stesso, è limitata a 1.000 DSP; per il bagaglio registrato, il vettore risponde anche se è esente da colpa, salvo che fornisca la prova che il danno deriva dalla natura o da un difetto del bagaglio stesso; per il bagaglio non registrato, egli è responsabile se il passeggero dimostra che il danno deriva da colpa del vettore o dei suoi ausiliari;

- la responsabilità grava tanto sul vettore contrattuale, quanto sul vettore di fatto;
- il termine di prescrizione è di due anni.

2. Responsabilità del vettore nel trasporto marittimo internazionale di persone e di bagagli (cap. I, § 6; cap. II, § 9, lett. d; cap. VI, § 6).

La Convenzione di Atene del 13 dicembre 1974, in vigore sul piano internazionale dal 28 aprile 1987 ma non in vigore in Italia, è stata modificata da ultimo dal Protocollo di Londra del 1° novembre 2002, non ancora in vigore.

Il Protocollo modifica in senso favorevole al passeggero la disciplina della responsabilità del vettore marittimo per i danni alla persona e al bagaglio. In particolare:

- esso distingue, come nel testo originario della Convenzione, fra danni provocati da un sinistro marittimo (naufragio, capovolgimento, urto, incaglio, esplosione, incendio, difetto della nave) e danni provocati da cause diverse;

- per i danni provocati da un sinistro marittimo, la responsabilità del vettore è oggettiva sino a concorrenza di 250.000 DSP, salva la prova da parte sua della derivazione del sinistro da guerra o fatti assimilati, o da atto od omissione intenzionale di un terzo; ed è soggettiva per colpa presunta per l'eccedenza, salva la prova che l'evento dannoso non è imputabile a sua colpa;

- per i danni provocati da cause diverse da un sinistro marittimo, la colpa del vettore deve essere provata da parte del danneggiato;

- per i danni al bagaglio, si distingue il bagaglio a mano dal bagaglio diverso da quello a mano: per il primo, la colpa del vettore deve essere dimostrata dal danneggiato, salvo che il danno derivi da un sinistro marittimo; per il secondo, la stessa è presunta, salva la prova da parte del vettore che l'evento non è imputabile a sua colpa;

- il limite risarcitorio per i danni alla persona è di 400.000 DSP per passeggero; quello per i danni al bagaglio a mano è di 2.250 DSP per passeggero; quello per i danni ai veicoli e ai bagagli trasportati sopra o all'interno degli stessi è di 12.700 DSP per veicolo; quello per i danni ai bagagli diversi da quelli appena indicati è di 3.375 DSP per passeggero;

- è prevista l'assicurazione obbligatoria della responsabilità del vettore (o altra garanzia finanziaria da parte del medesimo), con l'azione diretta in favore del danneggiato.

3. *Responsabilità del vettore nel trasporto di bagagli* (cap. VI, fra il § 6 e il § 7, e § 10, lett. c).

a. *Trasporto stradale.*

La disciplina è la medesima della responsabilità del vettore per i danni alla persona del passeggero, che l'art. 1681 cod. civ. estende alle "cose che il passeggero porta con sé". Pertanto, il vettore è responsabile del danno al bagaglio, se non prova di avere adottato tutte le misure idonee ad evitarlo.

b. *Trasporto ferroviario.*

Nel trasporto nazionale, le C.T. relative al trasporto di persone prevedono che le cose e gli animali ammessi al trasporto restano sotto la custodia esclusiva del viaggiatore, e che il vettore risponde dei danni ai medesimi solo in conseguenza di un sinistro di cui egli debba rispondere; in tali casi, il vettore è tenuto alla corresponsione di un'indennità di importo predeterminato; egli comunque non risponde degli oggetti di valore contenuti nei bagagli (art. 13, § 4 bis). Poiché le C.T. hanno, oggi, natura di condizioni generali di contratto, le suddette limitazioni sono sottoposte al disposto degli artt. 1341 e 1469 bis segg. cod. civ.

Nel trasporto internazionale, le Regole CIV (Convenzione di Berna del 9 maggio 1980, come modificata dal Protocollo di Londra del 20 dicembre 1990; infatti la Convenzione di Vilnius del 3 giugno 1999 non è ancora entrata in vigore) prevedono che:

- il vettore è responsabile dei danni agli oggetti che il viaggiatore porta addosso e al bagaglio a mano, compresi gli animali, che egli porta con sé, salva la prova liberatoria coincidente con quella relativa ai danni alla persona (art. 26, n. 1, co. 2 e n. 2 Regole CIV);

- egli è responsabile dei danni ai bagagli per i quali è stato emesso un bollettino (bagaglio registrato), salvo che provi che il danno è dovuto a colpa del viaggiatore, o deriva da una richiesta di questi, o da vizio proprio dei bagagli a mano, o da circostanze che egli non poteva evitare o alle cui conseguenze non poteva ovviare (artt. 34, n. 1, 35, n. 2, e 36, n. 1, Regole CIV); egli, inoltre, è esonerato da responsabilità per i danni

derivanti dai rischi particolari relativi ad assenza o difetto dell'imbballaggio, natura speciale del bagaglio, spedizione come bagaglio di oggetti esclusi dal trasporto (art. 35, n. 3, Regole CIV);

- il limite risarcitorio, nel caso di oggetti portati addosso e di bagaglio a mano, è di 700 DSP per ciascun viaggiatore (art. 31 Regole CIV);

- lo stesso, nel caso di bagaglio registrato, è di 40 DSP per chilogrammo di bagaglio mancante o di 600 DSP per collo (art. 38, n. 1, lett. *a*, Regole CIV); il limite è ridotto rispettivamente a 10 DSP e a 150 DSP se l'ammontare del danno non è provato (risarcimento forfettario; art. 38, n. 1, lett. *b*, Regole CIV);

- nel caso di veicoli al seguito del passeggero (ovviamente non qualificabili come bagaglio), il limite è di 8.000 DSP; per gli oggetti all'interno dei veicoli (in relazione ai quali il passeggero è onerato della prova della colpa del vettore), il limite è di 700 DSP; non vi è responsabilità per gli oggetti lasciati all'esterno dei veicoli, salvo il caso di *wilful misconduct* (art. 41 Regole CIV);

- nel caso di ritardo nella riconsegna del bagaglio, è prevista la corresponsione di un'indennità, il cui ammontare è diversificato in reazione alle varie ipotesi (artt. 40 e 41 Regole CIV);

- il vettore decade dal beneficio del limite risarcitorio nel caso di dolo o di *wilful misconduct* (art. 42 Regole CIV).

c. Trasporto marittimo.

Si distingue a seconda che il bagaglio sia consegnato o non consegnato.

Nel primo caso, il vettore è responsabile, se non prova che il danno è derivato da causa a lui non imputabile (art. 412, 1° co., cod. nav.); il regime coincide, quindi, con quello relativo alla responsabilità per i danni alla persona del passeggero (art. 409 cod. nav.).

Nel secondo caso, il vettore è responsabile solo se il passeggero prova che il danno è stato determinato da causa imputabile al vettore (art. 412, 3° co., cod. nav.).

Le disposizioni suindicate si applicano tanto al trasporto nazionale, quanto a quello internazionale, poiché, per quest'ultimo, non è ancora in vigore in Italia la Convenzione di Atene del 1974 (cfr. il punto 2)

d. Trasporto aereo.

Con l'entrata in vigore della Convenzione di Montreal del 1999 e del Regolamento CE n. 889/2002, non ricevono più applicazione le disposizioni del codice della navigazione, che prendevano in considerazione il bagaglio consegnato e quello non consegnato (artt. 944 e 945 cod. nav.).

Tale Convenzione distingue a seconda che il bagaglio sia registrato o non registrato.

Nel primo caso, la responsabilità del vettore è oggettiva: egli risponde della distruzione, della perdita e dei danni al bagaglio alla sola condizione del verificarsi dell'evento, causa del danno, a bordo dell'aeromobile o durante il tempo in cui il bagaglio è sotto la sua custodia (art. 17, n. 2, 1° periodo, Conv. di Montreal); costituisce fattore esonerativo la derivazione del danno da un vizio proprio del bagaglio (ivi, 2° periodo); l'ammissione della perdita del bagaglio registrato, o il mancato arrivo dello stesso entro ventuno giorni dalla data prevista, danno titolo al passeggero di agire contro il vettore (art. 17, n. 3, Conv. di Montreal).

Nel secondo caso, la responsabilità del vettore è soggettiva e senza inversione dell'onere probatorio, che resta a carico del danneggiato: il vettore risponde dei danni derivanti da colpa sua o dei suoi dipendenti e preposti; la colpa deve essere dimostrata dal passeggero interessato (art. 17, n. 2, 3° periodo, Conv. di Montreal).

4. *Overbooking* (cap. VI, § 3); cancellazione del volo (cap. V, § 8, lett. *c*); ritardo (cap. VI, § 4).

Il Regolamento (CE) n. 261/2004 dell'11 febbraio 2004 ha abrogato il vigente Regolamento (CEE) n. 295/91, a decorrere dalla sua entrata in vigore, stabilita per il 17 febbraio 2005.

Esso disciplina, oltre al negato imbarco dipendente da *overbooking*, anche la cancellazione del volo e il ritardo prolungato; si applica ai passeggeri in partenza da un aeroporto comunitario, qualunque sia la nazionalità del vettore, e a quelli in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo con destinazione comunitaria, se il vettore è comunitario; si applica tanto ai voli di linea, quanto a quelli non di linea e tanto al vettore contrattuale, quanto a quello operativo; non si applica al trasporto a titolo gratuito e a quello effettuato a condizioni di favore (art. 3 Reg. cit.).

Nei casi di negato imbarco (art. 4 Reg. cit.) e di cancellazione del volo (art. 5 Reg. cit.), il passeggero ha diritto, cumulativamente:

- al rimborso del prezzo del biglietto e se del caso al volo di ritorno verso il punto di partenza iniziale, oppure a un volo alternativo verso la destinazione finale da prendere immediatamente o in una data successiva di suo gradimento, oppure a un volo verso un aeroporto diverso da quello prenotato e in tal caso con il rimborso delle spese di trasferimento dall'aeroporto di arrivo a quello per il quale era stata effettuata la prenotazione (art. 8 Reg. cit.);

- ad una "compensazione pecuniaria" per il mancato imbarco, che deve qualificarsi come risarcimento determinato forfettariamente (piuttosto che come indennizzo, stante il fatto che si riconduce ad un atto illecito contrattuale, e non a un atto lecito dannoso); l'importo è pari a duecentocinquanta euro per i voli di lunghezza non superiore a millecinquecento chilometri, a quattrocento euro per quelli infracomunitari di lunghezza superiore a millecinquecento chilometri e per tutti gli altri compresi fra millecinquecento e tremilacinquecento chilometri, a seicento euro per tutti i voli diversi da quelli appena indicati (art. 7, n. 1, Reg. cit.); l'entità della somma si riduce della metà se il volo alternativo offerto dal vettore non eccede le due, le tre o le quattro ore di ritardo, rispettivamente per le tre categorie di volo suindicate (art. 7, n. 2, Reg. cit.);

- all'assistenza, consistente in pasti e bevande, sistemazione alberghiera, trasporto per il luogo di sistemazione, due chiamate telefoniche o messaggi via telex, fax o posta elettronica (art. 9 Reg. cit.).

Nel caso di cancellazione del volo, e non anche in quello di mancato imbarco, il vettore non è tenuto al pagamento della compensazione pecuniaria se ha informato il passeggero della cancellazione con il preavviso indicato nell'art. 5, n. 1, lett. c, Reg. cit., oppure se prova che la cancellazione è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso, ai sensi dell'art. 5, n. 3, Reg. cit.

Per ritardo prolungato si intende quello eccedente le due ore per i voli di lunghezza non superiore a millecinquecento chilometri, le tre ore per i voli infracomunitari di lunghezza superiore a millecinquecento chilometri e per tutti gli altri compresi fra millecinquecento e tremilacinquecento chilometri, le quattro ore per tutti i voli diversi da quelli appena indicati. In tali casi, il vettore è tenuto a prestare al passeggero l'assistenza nei termini sopra indicati, e, se il ritardo è superiore a cinque ore, a rimborsargli del prezzo del biglietto (art. 6, n. 1, Reg. cit.). La nozione di ritardo prolungato, rilevante ai fini del Regolamento in esame, si rivela utile anche allo scopo di valutare il ritardo che, secondo il regime normativo proprio del trasporto aereo di persone, impegna la responsabilità del vettore nonostante la previsione, contenuta nelle condizioni generali di trasporto, del carattere non vincolante degli orari indicati nel biglietto (cap. V, § 6, lett. e).

In tutte le fattispecie in riferimento (negato imbarco, cancellazione del volo, ritardo prolungato), resta salvo il diritto al risarcimento del danno ulteriore (art. 12, n. 1, Reg. cit.), che deve essere provato nell'entità. Ciò vuol dire che il regime, fissato dal

Regolamento, rappresenta il livello minimo di tutela per il passeggero, cui non sottrae la possibilità di avvalersi del regime generale relativo alla responsabilità del vettore per inadempimento (art. 942 cod. nav.).

5. Prescrizione in materia di trasporto (cap. V, § 9).

a. Nel trasporto stradale di merci, l'art. 2, 1° co., d. l. 29 marzo 1993, n. 82, convertito in l. 27 maggio 1993, n. 162, ha introdotto il termine di prescrizione di cinque anni (in deroga rispetto al termine di un anno previsto dall'art. 2951 cod. civ.) per "i diritti derivanti dal contratto di autotrasporto di cose per conto terzi, per i quali è previsto il sistema di tariffe a forcella".

L'interpretazione immediata di tale disposizione è stata che il termine quinquennale riguarda tutti i diritti relativi ai contratti di autotrasporto di merci per conto terzi assoggettati al regime delle tariffe a forcella, tanto se il contratto è sottoposto al relativo obbligo tariffario, quanto se ne è esentato, e tanto ai diritti spettanti al vettore (anzitutto, quello al nolo), quanto a quelli spettanti al mittente e al destinatario (riconsegna delle merci, risarcimento del danno da inadempimento, ritardo, perdita, avaria).

Di recente è stata affacciata una differente interpretazione, fondata sul dato testuale dell'art. 2 in riferimento, che menziona "i diritti ... per i quali è previsto il sistema di tariffe a forcella": il termine in questione riguarderebbe solo il diritto al corrispettivo spettante al vettore, e non anche gli altri diritti, fra i quali quelli spettanti al mittente e al destinatario (riconsegna e risarcimento), che resterebbero sottoposti al termine annuale dell'art. 2951 cod. civ.

Tale ultima soluzione si rivela maggiormente rispondente allo spirito della legge speciale sull'autotrasporto (tutela del vettore nei confronti della grande committenza) e all'esigenza, di cui il presente *Corso* costituisce espressione, di uniformità normativa fra i vari sottotipi di trasporto (caratterizzati dal termine breve di prescrizione).

b. Nel trasporto aereo, con l'entrata in vigore della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 e del Regolamento (CE) n. 889/2002, il termine biennale di estinzione dei diritti nei confronti del vettore previsto dalla prima (art. 35 Conv. di Montreal) si applica, in virtù del secondo, anche al trasporto nazionale, relativamente alla responsabilità del vettore comunitario nel trasporto aereo di passeggeri e di bagagli.

Il dibattito dottrinale e giurisprudenziale circa la natura di prescrizione o di decadenza, propria del termine in questione, ha registrato di recente un ulteriore orientamento, per il quale tale termine sarebbe di decadenza (secondo la previsione testuale dell'originale in lingua francese della Convenzione di Montreal) e concorrerebbe con quello di prescrizione (sei mesi o un anno) previsto dagli artt. 438 e 955 cod. nav.; ne conseguirebbe che i diritti in questione sarebbero assoggettati tanto all'uno, quanto all'altro dei termini suddetti, e che l'avente diritto dovrebbe sia interrompere la prescrizione (artt. 2943 e 2944 cod. civ.), che impedire il verificarsi della decadenza (artt. 2964 e 2967 cod. civ.).

Gli altri diritti nascenti dal contratto di trasporto di persone e di bagagli (es. quello del vettore al corrispettivo) e tutti quelli nascenti dal contratto di trasporto di cose rimangono soggetti al termine di prescrizione previsto dal codice della navigazione.

Come già chiarito in precedenza, mentre il termine di prescrizione previsto dal codice della navigazione può essere interrotto anche da un atto di costituzione in mora (art. 2943 cod. civ.), il termine previsto dalla Convenzione di Montreal (di prescrizione o di decadenza, a seconda delle differenti ricostruzioni) può essere interrotto solo dall'esercizio dell'azione contro il vettore (art. 35 Conv. di Montreal).

6. Noleggio di unità da diporto (cap. III, § 3).

L'art. 2 della l. 8 luglio 2003, n. 172, che ha modificato la l. 11 febbraio 1971, n. 50 sulla navigazione da diporto, ha introdotto la seguente nuova definizione del contratto di noleggio di unità da diporto: "il contratto con cui una delle parti, in corrispettivo del nolo pattuito, si obbliga a mettere a disposizione dell'altra parte l'unità da diporto per un determinato periodo da trascorrere a scopo ricreativo in zone marine o acque interne di sua scelta, da fermo o in navigazione, alle condizioni stabilite nel contratto".

Rispetto alla precedente definizione, contenuta nell'art. 10, co. 8, lett. *b*, del d. l. 21 ottobre 1996, n. 535, convertito in l. 23 dicembre 1996, n. 647, risulta aggiunta la previsione dell'utilizzazione dell'unità da diporto anche "da fermo", e risulta omessa quella relativa al numero massimo dei passeggeri.

Ne è derivato un ulteriore scostamento rispetto al tipo contrattuale del noleggio regolato dal codice della navigazione, poiché la prestazione principale del noleggiante nel caso del diporto non ha ad oggetto il compimento di viaggi, ma la "messa a disposizione" dell'unità da diporto, sia da fermo che in navigazione. A tale espressione non può attribuirsi il significato giuridico proprio della stessa, che consisterebbe nella dazione in godimento del bene (da fermo), oppure nel compimento di viaggi (in navigazione). In realtà, l'unità da diporto resta nella disponibilità del proprietario noleggiante e rappresenta lo strumento con il quale questi dà esecuzione alla prestazione complessa, o alla somma di prestazioni, oggetto del contratto, consistenti nella fruizione, da parte del noleggiatore e dei soggetti che si trovano con lui, dell'unità da diporto e dei servizi di cabine e di tavola, nonché nel trasferimento dei medesimi nei luoghi previsti all'origine o volta a volta indicati.

Il noleggio di unità da diporto, dunque, non costituisce un sottotipo del noleggio regolato dal codice della navigazione, essendone diversa la causa, ricavabile dall'oggetto della prestazione contrattuale.

Esso non costituisce neppure un tipo contrattuale nuovo, perché la legge, pur dandone la definizione, si astiene dal dettarne la disciplina giuridica completa.

Quest'ultima deve essere quindi desunta da quella delle singole prestazioni rientranti nel contratto, il quale evidenzia tutti gli aspetti del contratto di crociera turistica, a sua volta riconducibile al contratto di viaggio organizzato disciplinato dall'art. 1, n. 2, della CCV e dall'art. 3, co. 1, del d. lgs. 111/95 (cap. III, §§ 8 e 9).

Sembra corretto qualificare il noleggio di unità da diporto come sottotipo contrattuale rispetto al tipo rappresentato dal contratto di viaggio organizzato, del quale presenta tutte le caratteristiche (fornitura di una combinazione di almeno due prestazioni aventi rilevanza turistica) e quella ulteriore dell'esecuzione delle prestazioni stesse tramite un'unità da diporto ferma o in navigazione, che contraddistingue il sottotipo rispetto al tipo.

Ne deriva che il c.d. noleggiante assume nei confronti del c.d. noleggiatore gli obblighi relativi alla prestazione dell'alloggio nell'unità da diporto, del vitto e di altri servizi accessori se previsti, nonché del trasferimento nei luoghi indicati dal noleggiatore.

La responsabilità dello stesso (che assume la qualifica di organizzatore di viaggi, normalmente svolgente in proprio tutte le prestazioni previste) è retta dall'art. 14, co. 1, del d. lgs. 111/95: egli risponde dell'inadempimento delle proprie obbligazioni, salvo che dia la prova che il mancato o l'inesatto adempimento è stato determinato da impossibilità della prestazione derivante da causa a lui non imputabile.

7. *Franchising* (cap. IV, § 11).

Il *franchising* o affiliazione commerciale è stato regolato nel nostro ordinamento dalla l. 6 maggio 2004, n. 129.

Essa lo ha definito come “il contratto, comunque denominato, fra due soggetti giuridici, economicamente e giuridicamente indipendenti, in base al quale una parte concede la disponibilità all'altra, verso corrispettivo, di un insieme di diritti di proprietà industriale o intellettuale relativi a marchi, denominazioni commerciali, insegne, modelli di utilità, disegni, diritti di autore, know how, brevetti, assistenza o consulenza tecnica e commerciale, inserendo l'affiliato in un sistema costituito da una pluralità di affiliati distribuiti sul territorio, allo scopo di commercializzare determinati beni o servizi”.

E' prevista la forma scritta *ad substantiam*; sono regolati gli obblighi delle parti.

Il *franchising* aeronautico si discosta in parte da tale nozione, almeno per il profilo dell'organizzazione commerciale: questa, nella figura contrattuale definita dalla legge cit., è realizzata secondo una formula che prevede il ricorso ad una rete di affiliati come sistema ordinario di commercializzazione dei prodotti o dei servizi dell'imprenditore affiliante; mentre nel campo aeronautico l'esercente *franchisor* gestisce direttamente la gran parte delle proprie linee e si avvale solo marginalmente di uno o più *franchisee* per la gestione di singole linee, per le ragioni commerciali a suo tempo indicate.