

Recensione a

Rachele GENOVESE,

*Limitazioni risarcitorie dell'organizzatore di viaggio e di crociera
e «diritto di rivalsa» nei confronti dei fornitori dei servizi turistici*

Cacucci Editore, Bari, 2025

220 pagg., ISBN 9791259655288

Il volume di Rachele Genovese si inserisce nel filone di studi dedicati al diritto del turismo e al diritto della navigazione con un obiettivo dichiaratamente circoscritto ma affrontato con ambizione sistematica: ricostruire, con riguardo alla fattispecie della crociera, il regime delle limitazioni risarcitorie dell'organizzatore di viaggio e, correlativamente, l'ampiezza del diritto di quest'ultimo di rivalersi nei confronti dei fornitori dei singoli servizi che compongono il pacchetto. La scelta di muovere dalla crociera, anziché dal più generico contratto di pacchetto turistico, non è di poco momento: la crociera costituisce infatti un *unicum* negoziale nel quale confluiscono, in un solo rapporto, prestazioni di natura assai eterogenea – il trasporto marittimo, il trasporto aereo o ferroviario di avvicinamento, l'ospitalità alberghiera, i servizi di intrattenimento e di escursione – ciascuna regolata da fonti normative proprie, talora internazionali, talora unionali, talora di diritto interno. L'operazione condotta dall'Autrice, che consiste nel ricomporre questo mosaico normativo attorno alla figura dell'organizzatore, rappresenta il pregio principale del lavoro e ne giustifica, a mio avviso, l'interesse per lo studioso tanto di diritto della navigazione quanto di diritto dei consumi turistici.

Il volume si articola in sei capitoli, preceduti da un'introduzione metodologica e seguiti da considerazioni conclusive nelle quali l'Autrice non si limita a riepilogare i risultati raggiunti, ma propone, de iure condendo, alcuni correttivi al dato normativo vigente.

Il primo capitolo ricostruisce l'inquadramento giuridico del contratto di crociera, ripercorrendo l'evoluzione dottrinale e giurisprudenziale che, da un iniziale accostamento al contratto di trasporto marittimo (con le prestazioni ulteriori relegate al rango di accessorie), è approdata all'attuale, e ormai mag-



gioritaria, qualificazione della crociera come contratto di viaggio, ossia come pacchetto turistico nel quale il trasporto assume funzione meramente strumentale rispetto alla finalità di svago che sorregge la causa concreta del negozio. Il capitolo prosegue distinguendo con cura le diverse vesti che la compagnia marittima può assumere – organizzatore di viaggio, armatore, vettore – illustrando come tale qualificazione non sia un mero esercizio nominalistico, ma incida direttamente, come si vedrà nei capitoli successivi, sul regime di responsabilità applicabile.

Il secondo capitolo è dedicato alle fonti normative sul contratto di crociera: dalla convenzione di Bruxelles del 1970, di scarsa fortuna applicativa, alla dir. 90/314/Cee, fino all'attuale dir. Ue 2015/2302 e al codice del turismo che ne costituisce l'attuazione interna (d.lgs. n. 79/2011, come riformato dal d.lgs. n. 62/2018). L'Autrice dà altresì conto, in questa sede, delle principali fonti relative ai singoli servizi che possono comporre il pacchetto di crociera – trasporto marittimo, aereo, ferroviario, su strada, ospitalità alberghiera – la cui disciplina di responsabilità, come emergerà nel prosieguo, condiziona in modo decisivo l'estensione della limitazione risarcitoria dell'organizzatore.

Il cuore del lavoro è costituito dai capitoli terzo e quarto, dedicati all'analisi dell'art. 43, c. 4, cod. tur., disposizione che consente all'organizzatore di beneficiare delle limitazioni previste dalle convenzioni internazionali vincolanti per l'Italia o per l'Unione europea relative alla responsabilità dei fornitori dei singoli servizi inclusi nel pacchetto. L'Autrice individua con lucidità il nodo interpretativo della norma – di per sé mutuata, con formulazione non sempre felice, dall'art. 14, § 4, dir. Ue 2015/2302 – ossia se il rinvio alle convenzioni internazionali operi soltanto quanto all'ammontare massimo del risarcimento oppure investa l'intero regime di responsabilità del fornitore del servizio (condizioni di operatività della limitazione, cause di esonero, riparto degli oneri probatori). Muovendo da questo interrogativo, il capitolo quarto ripercorre, per ciascuna delle modalità di trasferimento e di soggiorno che possono comporre la crociera – trasporto marittimo internazionale e nazionale, trasporto aereo, ferroviario, su autobus, sistemazione alberghiera, servizi ulteriori – le conseguenze pratiche, spesso notevolmente divergenti, delle due possibili letture della disposizione, con particolare attenzione ai casi, tutt'altro che infrequenti, in cui la fonte normativa applicabile al singolo prestatore non sia una convenzione internazionale in senso proprio, bensì un regolamento dell'Unione o una con-

venzione non ratificata dall'Italia ma sostanzialmente recepita nel diritto interno (come accade, quest'ultimo, per la responsabilità degli albergatori).

Il quinto capitolo affronta un profilo ulteriore e distinto, quello della limitazione risarcitoria che compete alla compagnia marittima nella sua qualità di armatore della nave da crociera, per i crediti marittimi. L'Autrice ricostruisce con puntualità le incertezze che tuttora affliggono l'ordinamento italiano a seguito della mancata ratifica della convenzione di Londra del 1976 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi (LLMC) e della non lineare attuazione della dir. 2009/20/Ce ad opera del d.lgs. n. 111/2012, segnalando come, per le navi di stazza lorda pari o superiore alle 300 tonnellate – ossia proprio quelle normalmente impiegate nelle crociere di maggiori dimensioni –, il quadro normativo applicabile resti, allo stato, privo di un punto di riferimento certo.

Il capitolo sesto, intitolato «Le azioni di regresso e di surrogazione dell'organizzatore della crociera verso i fornitori dei singoli servizi», rappresenta il naturale completamento dell'indagine sulla responsabilità dell'organizzatore avviata nei capitoli precedenti. L'Autrice muove da una premessa chiara: poiché l'organizzatore risponde verso il crocierista anche per i danni causati da ausiliari, preposti o terzi fornitori di servizi ai sensi dell'art. 42, c. 1, cod. tur., una volta risarcito il danneggiato egli deve poter recuperare quanto versato dal reale responsabile del danno. Il contributo più originale del capitolo risiede proprio nella critica alla scelta lessicale del legislatore italiano nel recepire la direttiva: l'Autrice suggerisce che sarebbe stato più opportuno adottare, nella rubrica della disposizione, una formula generica – «diritto ad azioni di rivalsa» – lasciando al decreto attuativo il compito di specificare il rinvio a regresso e surrogazione, così da evitare le difficoltà interpretative che ne sono derivate. Genovese sottolinea inoltre come regresso e surrogazione, pur distinti sul piano civilistico (differiscono per oggetto, decorrenza della prescrizione e trattamento degli interessi), pongano problemi di sovrapposizione applicativa nel contesto del codice del turismo, poiché non sempre è agevole stabilire se tra organizzatore e fornitore di servizi sussista un vincolo di solidarietà tale da giustificare il regresso, oppure se sia più corretto ricorrere alla surrogazione legale.

Sul piano del metodo, il volume si segnala per l'ampiezza della ricognizione bibliografica e per la costante attenzione, in ciascun capitolo, al dato applicativo: l'Autrice non si limita a esporre le diverse tesi dottrinali, ma ne saggia la tenuta rispetto a ipotesi concrete, così restituendo al lettore – sia esso l'operatore

del settore crocieristico, l'assicuratore o lo studioso – uno strumento realmente utilizzabile per orientarsi in una materia dalla stratificazione normativa fra le più complesse dell'intero diritto dei trasporti.

Le considerazioni conclusive, lungi dal limitarsi a una sintesi, propongono con onestà intellettuale una serie di correttivi *de iure condendo*: una riformulazione dell'art. 43, c. 4, cod. tur. che chiarisca se il rinvio alle convenzioni internazionali riguardi il solo ammontare del risarcimento o l'intero regime di responsabilità, l'estensione della possibilità per l'organizzatore di avvalersi anche di fonti diverse dalle convenzioni internazionali propriamente vincolanti, nonché – coerentemente con quanto già osservato a proposito del capitolo sesto – una riformulazione della rubrica dell'art. 51 *quinquies* cod. tur. in termini generici, quale «diritto ad azioni di rivalsa», demandando al decreto attuativo il compito di specificare, caso per caso, il ricorso al regresso o alla surrogazione, così da superare l'attuale sovrapposizione tra i due istituti.

Nel complesso, il lavoro di Rachele Genovese offre una trattazione ordinata, documentata e criticamente consapevole di una materia che, nonostante la sua crescente rilevanza economica – legata alla costante espansione del mercato crocieristico –, non aveva ancora ricevuto una sistemazione monografica altrettanto puntuale. Più che proporre soluzioni univoche laddove il dato normativo resta oggettivamente ambiguo, il volume ha il merito di mappare con precisione i nodi interpretativi ancora aperti e di offrire al lettore gli strumenti concettuali per orientarsi tra le diverse opzioni ricostruttive. Se ne raccomanda pertanto la lettura a chi si occupa, a qualunque titolo, di responsabilità dell'organizzatore di pacchetti turistici e di crociere.

Nicola Romana