



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI GENOVA

SCUOLA DI SCIENZE SOCIALI

DIPARTIMENTO DI GIURISPRUDENZA

CORSO DI LAUREA MAGISTRALE IN GIURISPRUDENZA

Tesi Di Laurea In Diritto Della Navigazione

**"IL CONTRATTO DI TRASPORTO DI PERSONE VIA MARE:
FONTI INTERNAZIONALI, EUROPEE E NAZIONALI"**

Relatore:

*Chiar.mo Prof.
Pierangelo Celle*

Candidato:

Matteo Ricci

Anno Accademico 2022/2023

Indice

Introduzione

CAPITOLO I

La Convenzione di Atene 1974 e il codice della navigazione italiano.

- 1.1 L'evoluzione del diritto internazionale.
- 1.2 Atene 1974: definizioni e campo d'applicazione.
- 1.3 La responsabilità del vettore nel diritto internazionale uniforme.
- 1.4 L'azione risarcitoria e l'individuazione del foro competente secondo la Convenzione vigente.
- 1.5 La legislazione nazionale italiana: il codice della navigazione.
- 1.6 La responsabilità del vettore nel trasporto marittimo secondo il codice italiano.
- 1.7 Ripartizione dell'onere probatorio: la prova liberatoria del vettore.

CAPITOLO II

Le fonti UE ed il Regolamento CE n. 392/2009.

- 2.1 L'interesse dell'Unione Europea per il raggiungimento di una normativa comune nel settore del trasporto marittimo di persone.
- 2.2 La normativa europea in materia di responsabilità del vettore marittimo di passeggeri: oggetto e ambito di applicazione.
- 2.3 La responsabilità del vettore marittimo di persone nella normativa Europea, la sua limitazione e l'obbligo di assicurazione.
- 2.4 Il rafforzamento delle tutele del passeggero.

2.5 Competenza giurisdizionale per la risoluzione delle controversie.

2.6 Altre fonti UE: il Regolamento 1177/2010 e la tutela dei diritti del passeggero.

CAPITOLO III

La situazione italiana e l'eventuale recepimento del diritto uniforme.

3.1 L'Italia e la Convenzione di Atene del 1974.

3.2 La formale adozione di Atene 1974, considerazioni e conseguenze.

3.3 La limitazione della responsabilità per crediti marittimi: la Convenzione di Londra 1976 e il suo coordinamento con Atene 1974.

BIBLIOGRAFIA

APPENDICE

Introduzione

Il trasporto marittimo di persone, ovvero il trasferimento di passeggeri da un luogo all'altro via mare, trova la sua disciplina nel titolo I del libro terzo del codice della navigazione, sezione dedicata ai “contratti di utilizzazione di nave” e comprendente il trasporto, anche di merce, il noleggio e la locazione.

Il codice della navigazione non fornisce una definizione della fattispecie contrattuale che rimane invece da ricercare nell'articolo 1678 c.c. secondo il quale << con il contratto di trasporto il vettore si obbliga, verso corrispettivo, a trasferire persone o cose da un luogo ad un altro >>; la disposizione è da leggersi in combinato con l'articolo 1680 c.c. che ne estende la portata ai trasporti su acqua ¹. Infine, rispetto al trasporto di cose, con il quale condivide il *genus*, il trasporto marittimo di persone si differenzia non solamente per l'oggetto ma anche per una serie di responsabilità gravanti sul vettore.

Vista la conformazione del territorio e lo sviluppo del turismo, l'Italia è un paese in cui il settore marittimo è particolarmente sviluppato ed economicamente molto rilevante.

Appare quindi comprensibile come una buona parte dei traffici via mare comprenda navi adibite al trasferimento di passeggeri, come i traghetti o le navi da crociera: da segnalare a tal proposito il sorpasso della Grecia, avvenuto nel 2009, che ha portato il nostro Paese ad essere il primo tra quelli europei per numero di passeggeri trasportati su acqua. I traffici italiani sommati a quelli di Grecia e Danimarca rappresentavano già allora oltre il 50% del totale dei passeggeri marittimi dell'intera Unione ².

¹ Nello specifico l'art. 1680 consente di applicare tutte le disposizioni del capo VII del c.c., dedicato al trasporto, al trasporto via acqua salvo che non vi siano esplicite deroghe nel codice della navigazione. Dall'altra parte anche il cod. nav. prevede, al comma 2 dell'art. 1, che in mancanza di norme specifiche nel codice e nell'impossibilità di far uso dell'analogia venga utilizzato il diritto civile. Con riferimento al reciproco richiamo espresso dalle due norme in questione, la dottrina è divisa sul significato da attribuire all'art. 1680 c.c.: un primo orientamento aderisce all'idea della prevalenza delle norme del codice civile su quelle del codice della navigazione il cui principio di autonomia in materia ne uscirebbe, di conseguenza, attenuato; al contrario c'è chi sostiene un'applicazione solamente sussidiaria delle disposizioni del c.c. in ragione dell'art. 1 cod. nav. che prevederebbe innanzitutto l'applicazione delle norme dello stesso codice e solo eventualmente il ricorso a leggi, regolamenti, norme corporative ed agli usi attinenti alla materia. Questo secondo orientamento risulta inoltre confermato dalla giurisprudenza della Cassazione (15 settembre 1997, n. 9164) che ribadisce la prevalenza e l'autonomia delle fonti primarie e dirette, ovvero il codice della navigazione, in materia di contratto di trasporto marittimo di persone. S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Giuffrè Editore – Milano 2008 pp. 126-132.

² I dati in questione sono stati riportati dall'Avvocato PERRELLA nel corso del convegno AIDIM, *Il trasporto marittimo passeggeri e il contratto di crociera: novità legislative*, tenutosi a Genova nel 2012; gli interventi sono consultabili sul sito AIDIM.org.

Il primato è stato mantenuto negli anni successivi e ancora valido nel 2020 ³.

Questi dati mettono in luce la rilevanza del settore, le sue effettive dimensioni ed evidenziano la necessità di un continuo e puntuale aggiornamento della disciplina e delle sue fonti, non soltanto a livello nazionale, ma soprattutto riguardo al panorama internazionale, con il quale la materia ha per sua natura evidenti connessioni.

È proprio in relazione alle fonti che si rende necessario delineare un quadro capace di individuare quali siano le norme che regolano la materia e che riesca a presentare, attraverso l'evoluzione e il susseguirsi nel tempo delle diverse fonti nazionali, internazionali e di derivazione europea, la controversa situazione dell'Italia.

Riguardo al contratto di trasporto marittimo di passeggeri, infatti, fino al 31 dicembre 2012, data di entrata in vigore del Regolamento CE/392/2009, l'ordinamento italiano ha continuato ad applicare le norme del proprio codice della navigazione, non aderendo perciò alla Convenzione di Atene del 1974, pur essendo l'Italia tra i Paesi che parteciparono alla conferenza.

La situazione che ne emerge è ancora più particolare considerando che, nonostante siano tuttora in attesa di una ratifica Atene '74 e i successivi Protocolli modificativi sono comunque entrati in vigore nel nostro ordinamento in modo indiretto per tramite della legislazione europea, la quale rimanda esplicitamente alla Convenzione e ne fa suoi i principi di fondo ⁴.

Nel prosieguo verranno perciò analizzate le varie fonti normative sul tema e le loro differenze, nel tentativo di dare una spiegazione del perché un paese come l'Italia, in cui il trasporto di passeggeri marittimi è così centrale, non si sia prontamente adoperato per il raggiungimento di una disciplina uniforme.

Infine, tenendo conto di un futuro recepimento della Convenzione di Atene, si proverà ad analizzarne le eventuali conseguenze sull'ordinamento.

³ Secondo i rilevamenti dell'Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT) nel 2020 l'Italia si confermava ancora prima tra i Paesi europei per numero di passeggeri trasportati via mare, sebbene i traffici risultino diminuiti di circa il 36% rispetto all'anno precedente.

⁴ Sulla situazione italiana e sul rapporto tra la Convenzione e il Regolamento citati si veda S.M. CARBONE, P. CELLE, M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto della navigazione, attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Giappichelli Editore - Torino 2020 pp. 169-173.

CAPITOLO I

La Convenzione di Atene 1974 e il codice della navigazione italiano.

SOMMARIO: 1.1 L'evoluzione del diritto internazionale. - 1.2 Atene 1974: definizioni e campo d'applicazione. - 1.3 La responsabilità del vettore nel diritto internazionale uniforme. - 1.4 L'azione risarcitoria e l'individuazione del foro competente secondo la Convenzione vigente. - 1.5 La legislazione nazionale italiana: il codice della navigazione. - 1.6 La responsabilità del vettore nel trasporto marittimo secondo il codice italiano. - 1.7 Ripartizione dell'onere probatorio: la prova liberatoria del vettore.

1.1 L'evoluzione del diritto internazionale.

Il diritto marittimo è materia caratterizzata da numerosi rapporti tipici del diritto internazionale, ed è per questa ragione che le fonti nazionali si dimostrano sempre più inadeguate a regolare le fattispecie complesse del settore. Se talvolta il problema viene affrontato con l'applicazione del diritto internazionale privato, capace di individuare quale ordinamento sia competente su determinate questioni, spesso i criteri di collegamento usati si dimostrano deboli, facendo apparire la soluzione poco soddisfacente.

La creazione di norme comuni e il raggiungimento di una maggiore armonizzazione tra le diverse fonti statali sono strumenti sicuramente più efficaci a governare una materia che richiede uniformità di trattamento, certezza e prevedibilità delle conseguenze giuridiche⁵.

La Convenzione di Atene del 1974, anche se poi modificata da diversi Protocolli susseguitisi nel tempo, rappresenta il frutto di questo processo di unificazione disciplinare ed è il testo più recente in tema di trasporto via mare di persone e dei relativi bagagli.

⁵ L'applicazione delle norme di diritto privato internazionale ma soprattutto l'adesione a fonti disciplinari di diritto uniforme, strumenti il cui impiego nasce dalla necessità di una maggior coordinamento tra le fonti nazionali, ha condotto nel tempo ad un progressivo mutamento del ruolo del codice della navigazione, prima adoperato come principale dispositivo in ragione della specificità e dell'autonomia della materia rispetto al diritto civile ed ora capace di essere integrato dalle norme e dai principi internazionali ed europei. Sul ruolo del cod. nav. e sull'adeguamento alle esigenze pratiche del diritto marittimo S.M CARBONE, P. CELLE, M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo, attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Giappichelli 2020, pp. 3-11.

Già agli inizi del secolo scorso cominciò ad essere avvertita l'esigenza di una regolamentazione uniforme del contratto di trasporto marittimo di passeggeri, esigenza evidentemente giustificata dalla natura del servizio, che presenta numerosi aspetti di internazionalità sia dal punto di vista oggettivo sia da quello soggettivo.

Uno dei punti centrali dei primi tentativi di unificazione della disciplina era la creazione di un'assicurazione obbligatoria capace di garantire una maggiore tutela risarcitoria per i passeggeri in caso di lesioni dovute al trasporto.

Le numerose divergenze sulla questione costrinsero all'abbandono del percorso intrapreso e di fatto la materia rimase per diversi decenni regolata dalle leggi nazionali dei singoli Paesi: talvolta i differenti criteri di accertamento della responsabilità del vettore usati dai vari Stati portavano ad importanti disparità di trattamento nei confronti di passeggeri coinvolti nello stesso sinistro⁶.

Solamente nel 1961 vide la luce la Convenzione di Bruxelles, risultato di un nuovo processo finalizzato alla realizzazione di una normativa sovranazionale uniforme del trasporto marittimo la cui utilità, avvertita nuovamente dopo gli scarsi risultati ottenuti nei decenni precedenti, fu al centro delle discussioni durante la Conferenza del Comitato Marittimo Internazionale (CMI) tenuta a Napoli nel 1951 e ribadita con la Conferenza di Madrid del 1955.

La Convenzione di Bruxelles 1961, pur essendo limitata alla regolamentazione del solo trasporto di persone, senza quindi occuparsi anche dell'aspetto dei bagagli, è di fatto il primo apprezzabile risultato nel progetto di armonizzazione delle diverse legislazioni nazionali in materia.

Dopo aver indicato all'art. 2 la sua applicabilità nei confronti di navi battenti bandiera di Stati contraenti o in relazione a contratti di trasporto da eseguire all'interno degli stessi la Convenzione del 1961 passa, negli articoli successivi, a definire la responsabilità del vettore.

Secondo l'art. 4 il vettore marittimo è responsabile della morte e delle lesioni subite dal passeggero durante il trasporto se queste gli sono imputabili per colpa o negligenza. Sempre in base all'art. 4 la colpa o la negligenza del vettore e del suo personale sono presunte nei casi previsti dal secondo capoverso ovvero nei casi di naufragio, abbordaggio,

⁶ È del 1907 la prima proposta di una Convenzione internazionale quale strumento per una regolamentazione comune, mentre risale al 1923 il progetto del Comitato Marittimo Internazionale, presentato alla Conferenza di Göteborg, di introdurre un'assicurazione obbligatoria a favore del passeggero. S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Giuffrè Editore – Milano 2008 pp. 17 e 18.

incagliamento, esplosione ed incendio. Negli altri casi deve esserne data prova dal danneggiato.

In favore del vettore, sempre che questo sia in grado di stabilire che la morte o i danni subiti dal passeggero siano allo stesso imputabili per colpa o negligenza, può operare l'art. 5 che prevede la possibilità di un'attenuazione della responsabilità da parte del tribunale. Importante novità circa il regime della responsabilità è l'introduzione dell'istituto della limitazione risarcitoria all'art. 6, il quale fissa i limiti di valore entro i quali il vettore marittimo è ritenuto responsabile ⁷. Secondo l'art. 7 tuttavia << il vettore non beneficia della limitazione della responsabilità se è provato che il danno sia risultato da atto od omissione del vetturale, fatti intenzionalmente per recare danno, sia temerariamente e con la consapevolezza di provocare un probabile danno >>.

Bruxelles '61 entrò in vigore nel 1965, ottenendo però scarse adesioni. Infatti, solamente dodici Paesi, tra i quali non figura l'Italia, ratificarono il Trattato formulando inoltre numerose riserve.

Ulteriore passo sarebbe stato quello di rivolgere le attenzioni del diritto internazionale alla materia dei bagagli dei passeggeri, seguendo quei progetti già elaborati al tempo del Progetto di Madrid del 1955 e che non avevano però trovato spazio all'interno della Convenzione del 1961.

L'opportunità di completare la disciplina del contratto di trasporto di persone via mare tramite l'unificazione di norme in tema di bagagli si presentò nel 1967 con una nuova Convenzione di Bruxelles.

Tale Convenzione si apre, all'art. 1, con una definizione di "bagagli" ⁸ per definire con il successivo art. 2 il suo campo di applicazione: il testo è volto a disciplinare i trasporti internazionali quando la nave è registrata in uno Stato contraente, quando il contratto è stato concluso in uno di essi oppure quando vi si trovi il porto di partenza.

L'art. 4 passa poi a delineare, similmente a quanto previsto nei confronti dei passeggeri nella precedente Convenzione del 1961, la responsabilità del vettore in casi di perdita o danni ai bagagli.

⁷ L'art. 6 individua nella somma di 250.000 franchi il limite massimo che il vettore è tenuto a versare come corrispettivo per morte o lesioni corporali di un passeggero. La stessa disposizione prevede la possibilità di stabilire un limite più alto tramite un accordo stipulato direttamente con il vettore.

⁸ Secondo la Convenzione del 1967 è "bagaglio" <<ogni articolo o veicolo trasportato dal vettore in virtù di un contratto di trasporto di passeggero...>> mentre fanno eccezione, secondo lo stesso articolo, quelle cose da trasportare in ragione di una polizza di carico e gli animali vivi.

L'onere della prova rimane a carico del passeggero, il quale deve dare dimostrazione della perdita o del danno e che questi siano avvenuti nel corso del viaggio.

Anche in questo caso la rigida applicazione del principio di attribuzione della responsabilità al vetturale risulta attenuata, sia dalla previsione di casi di irresponsabilità, ovvero nelle circostanze in cui i danni ai bagagli siano diretta conseguenza di un comportamento tenuto dal passeggero, come sancito dall'art. 5, sia dall'istituto della limitazione risarcitoria prevista dall'art. 6⁹, dalla quale il vettore può comunque essere escluso, in base all'art.7, qualora sia data prova della sua consapevolezza circa la possibilità di recare un danno.

Innovativa rispetto al testo della precedente Bruxelles 1961, la Convenzione del '67 introduce all'art. 13 una clausola di giurisdizione. Secondo la disposizione le parti contraenti possono, prima che si realizzi l'evento causa del danno, decidere davanti a quale Corte il danneggiato possa agire per ottenere un risarcimento.

La Convenzione di Bruxelles del 1967 non entrò mai in vigore; sebbene alla conferenza parteciparono 51 Paesi le adesioni non furono sufficienti, mentre successivamente solo Algeria e Cuba ratificarono il progetto.

La situazione venutasi a creare con la realizzazione delle due Convenzioni di Bruxelles era di fatto particolarmente sconveniente: l'esistenza di due testi capaci di regolare diversi aspetti della stessa fattispecie ma di cui solamente uno applicabile a livello internazionale, visto il fallimento di Bruxelles 1967, rimise al centro dell'attenzione l'esigenza di un testo unitario capace di racchiudere tutta la materia del trasporto marittimo di passeggeri e di bagagli.

Il 4 aprile 1969 venne quindi approvato il Progetto di Tokyo. La sua funzione fu duplice: se da una parte portò alla fusione delle due convenzioni di Bruxelles in un corpo unico, dall'altra permise di aggiornare la disciplina della Convenzione del 1961 già ritenuta, sotto alcuni punti di vista, obsoleta¹⁰.

⁹ I limiti risarcitori previsti dalla Convenzione si differenziano a seconda della natura del bene danneggiato o smarrito: 10.000 franchi per i bagagli "di cabina", ovvero quelli che il passeggero si porta appresso, 30.000 franchi se si tratta di un veicolo ed infine 16.000 per tutte quelle cose non rientranti nelle prime due categorie.

¹⁰ Sull'evoluzione nel tempo della disciplina internazionale, dalle prime proposte di inizio secolo scorso fino alle due convenzioni di Bruxelles ed il successivo Progetto di Tokyo, e sui principali istituti di questi ultimi quali definizioni, campo applicativo, responsabilità del vettore e limitazione risarcitoria, si veda nuovamente S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Giuffrè Editore – Milano 2008 con riferimento alle pp. 17-33.

1.2 Atene 1974: definizioni e campo d'applicazione.

Elaborazione dell'International Maritime Organization (IMO), la Convenzione di Atene del 1974 è attualmente la vigente normativa di diritto uniforme nel settore del trasporto marittimo di passeggeri e dei loro bagagli.

La sua nascita è collegata agli insuccessi delle Convenzioni del 1961 e del 1967, è lo stesso *incipit* che sottolinea come gli Stati abbiano nuovamente riconosciuto << ...l'utilità di stabilire di comune accordo certe regole in materia di trasporto per mare... >>. L'analisi della Convenzione e dei suoi articoli richiede le precisazioni di cui all'art.1. Esso, rubricato "definizioni", fornisce il significato che assumono determinati termini all'interno del testo.

Il primo punto della disposizione si occupa di definire cosa si intenda per "vettore": è tale colui il quale o per conto del quale è stato concluso un contratto di trasporto.

Nei punti 2, 3 e 4 sono precisati i significati di "contratto di trasporto", "nave" e "passeggero", che rispettivamente si riferiscono a: il contratto concluso da un vettore o per suo conto per il trasporto via mare di un passeggero e dei suoi bagagli, le navi marittime (con esclusione degli *hovercrafts*) e qualsiasi persona trasportata su una nave. Il punto 5 dell'art. 1 è dedicato ai bagagli; questi sono tutti gli oggetti o i veicoli trasportati dal vettore in virtù di un contratto di trasporto. Fanno eccezione gli animali vivi e ciò che viene trasportato in relazione ad un contratto di noleggio, di una polizza di carico o a titolo di trasporto di merci.

La definizione di "trasporto" è data dal punto 8 della norma. Qui, con qualche precisazione in merito alle differenze tra bagaglio semplice e bagaglio a mano, viene identificato il periodo costituente trasporto come l'intervallo di tempo intercorrente tra l'imbarco e lo sbarco. Inoltre, se il prezzo del biglietto lo comprende, è da considerare trasporto il tragitto via mare dalla banchina alla nave per tramite di imbarcazioni messe a disposizione per tale scopo dal vettore.

Da ultimo, se il contratto di trasporto deve effettuarsi in un luogo situato in uno Stato differente rispetto a quello di partenza oppure se i porti appartengono al territorio dello stesso Paese ma sia prevista una tappa intermedia fuori da esso, il trasporto si definisce "internazionale" secondo il punto 9 dell'art. 1 ¹¹.

¹¹ S. ZUNARELLI, A. ROMAGNOLI, *Contratto di trasporto marittimo di persone*, Giuffrè Editore 2012 pp. 292 ss. ma anche S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Giuffrè 2008 pp.

La caratteristica dell'internazionalità del trasporto è fondamentale ai fini dell'applicazione di Atene 1974. Secondo l'art. 2 la Convenzione si applica ai soli contratti di trasporto internazionale se: *a)* la nave batte bandiera di uno Stato contraente o è immatricolata in uno di essi; *b)* il contratto è stato concluso in un Paese parte; *c)* se il luogo di partenza o quello di arrivo si trovano in uno Stato aderente alla Convenzione. Del tutto privi di rilevanza sarebbero invece la nazionalità del passeggero, quella del vettore e il luogo dell'incidente.

Quanto appena delineato rappresenta un meccanismo funzionante in via residuale. La Convenzione di Atene, in base al punto 2 dell'art.2, non si applica se il trasferimento in questione è soggetto a disposizioni previste da un'altra fonte internazionale sul trasporto di persone e bagagli mediante altre modalità e che sia obbligatoriamente applicabile a quella via mare.

È opportuno a questo punto fare una importante considerazione sulle conseguenze pratiche dell'art.2: un'interpretazione letterale della norma identifica la necessità che i porti di partenza o di arrivo appartengano ad uno Stato contraente solamente come un criterio alternativo; può accadere perciò che la disciplina di Atene 1974, qualora sia soddisfatto il criterio dell'internazionalità del rapporto, sia riconosciuta come applicabile da un giudice straniero in relazione ad un contratto stipulato in uno Stato contraente ed eseguito per nave battente bandiera italiana ¹².

1.3 La responsabilità del vettore nel diritto internazionale uniforme.

Atene '74 regola l'aspetto della responsabilità del vetturale in maniera analoga a quanto previsto in Bruxelles 1961.

33-40 per l'introduzione della Convenzione di Atene del 1974 nel panorama internazionale e sul contenuto dell'art. 1 "definizioni".

¹² A proposito dell'applicabilità di Atene 1974, un'analisi della normativa e della relativa giurisprudenza è stata fornita dagli autori infra. nota 11: ZUNARELLI e ROMAGNOLI op. cit. pp. 296 ss. POLLASTRELLI op. cit. pp. 41-43. È quest'ultimo a riportare inoltre, nelle pagine indicate, un caso in cui la *Court d'Appel de Paris*, giudice di un paese che non ha ratificato la Convenzione, ne ha applicato la disciplina. La controversia in questione sarebbe sorta a seguito delle lesioni subite da un passeggero imbarcato in un porto francese e diretto nel Regno Unito: richiamando l'applicabilità di Atene 1974 ai trasporti marittimi internazionali il cui luogo di partenza o quello di arrivo si trovino in uno Stato contraente, sancita dall'art. 2 c), il giudice francese ne ha riconosciuto l'operatività nel caso in questione ed ha escluso che ai fini della sua applicazione tutti gli Stati coinvolti nel rapporto debbano esserne contraenti. Tale scelta sarebbe stata poi criticata e discussa dalla giurisprudenza francese.

Secondo l'art. 3, il vettore è chiamato a rispondere dei danni, delle lesioni o della morte del passeggero verificatesi durante il trasporto per colpa o negligenza sua e dei suoi ausiliari nello svolgimento delle loro mansioni, salvo che riesca a dimostrare che l'incidente sia dovuto a: a) atti di guerra, ad ostilità, una guerra civile, un'insurrezione o ad un fenomeno naturale di carattere eccezionale inevitabile ed irresistibile; b) atto od omissione intenzionale di terzo.

Rimane a carico del danneggiato l'onere di provare il manifestarsi dell'evento dannoso durante il trasporto e la sua entità. Solamente nei casi di "incidente marittimo", definito dal punto 5 lett. a dell'art. 3, ed entro la soglia di valore dei 250.000 DSP (Diritti Speciali di Prelievo) la responsabilità del vettore è presunta. Il sistema così delineato, introdotto con le modifiche apportate dal Protocollo di Londra del 2002, viene definito "teoria del doppio binario": tale soluzione prevede, accanto a casi di responsabilità per colpa, l'individuazione di un regime di responsabilità oggettiva capace di offrire una tutela ulteriore alle vittime di eventi dannosi ¹³.

In ogni caso, indipendentemente dalla causa del danno o della morte del passeggero, in base a quanto previsto dall'art. 7, la responsabilità del vettore è limitata a 400.000 DSP. Non diversamente da quanto previsto dalla prima convenzione di Bruxelles sul trasporto di passeggeri, il diritto ad avvalersi dell'istituto della limitazione può però essere negato qualora sia data prova che il danno è conseguenza di atto od omissione del vettore intenzionalmente finalizzato a provocarlo o nella consapevolezza della possibilità che esso si realizzi ¹⁴.

Per ciò che concerne il regime della responsabilità del vetturale marittimo per la perdita o i danni al bagaglio ¹⁵, la Convenzione di Atene del 1974 adotta una disciplina conforme a quanto previsto per i danni a persone.

¹³ Per le modifiche apportate al testo della Convenzione nel 2002 sia S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Giuffrè Editore – 2008 pp. 49-62 e 198-205 sia S. ZUNARELLI, A. ROMAGNOLI, *Contratto di trasporto marittimo di persone*, Giuffrè Editore – 2012 pp. 318-328. In particolare, sono da attribuire al Protocollo di Londra del 1° novembre 2002, oltre all'innalzamento dei limiti risarcitori, due importanti novità: l'introduzione di un regime di responsabilità del vettore marittimo in caso di morte o lesioni del passeggero a titolo oggettivo che sia aggiunge alla responsabilità per colpa, la c.d. "teoria del doppio binario" e l'obbligo per il vettore di munirsi di una copertura assicurativa, sancito nel nuovo art. 4 bis, elementi entrambi migliorativi nell'efficacia della tutela del passeggero.

¹⁴ In merito al meccanismo della decadenza del vettore marittimo di persone dal beneficio della limitazione risarcitoria, contenuto nell'art.13, sono puntuali S. ZUNARELLI e A. ROMAGNOLI op. cit. p. 352.

¹⁵ Sulla definizione di "bagagli" contenuta al punto 5 del già citato art. 1 sub. nota 11 si veda S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Giuffrè Editore – Milano 2008, p. 252 e S. ZUNARELLI, A. ROMAGNOLI, op. cit. pp. 432 e 433.

Il già citato art. 3 nei punti 3 e 4 sancisce come il vettore sia ritenuto responsabile dei danni o della perdita del bagaglio a mano se questi gli sono imputabili per colpa o negligenza; queste ultime sono presunte nei casi di incidente marittimo, ovvero in situazioni di naufragio, capovolgimento, collisione, esplosione, incendio a bordo o difetto di nave. Invece, nei confronti del bagaglio diverso da quello a mano, la presunzione opera a prescindere dalla causa origine del danno, ma viene lasciata al vettore la possibilità della prova liberatoria.

In tutti gli altri casi l'onere probatorio grava su chi agisce per ottenere il risarcimento.

Come per i danni al passeggero, anche la responsabilità verso i bagagli è limitata: l'art. 8 descrive i valori massimi, espressi in DSP, per i quali è responsabile il vetturale in caso di perdita o danni al bagaglio e al veicolo del passeggero ¹⁶.

Dalla responsabilità del vettore sono tuttavia esclusi la perdita o i danni a quelle cose che secondo l'art. 5 sono riconosciute come "oggetti di valore" ¹⁷.

A completare la disciplina della responsabilità del vettore marittimo, l'art. 6 della Convenzione permette a quest'ultimo di esserne esonerato in tutto o in parte, dal tribunale, qualora riesca a dimostrare che le lesioni alla persona o il danno subito dai suoi bagagli siano conseguenza di un evento imputabile al passeggero per sua colpa o negligenza.

La disciplina appena descritta tende ad essere, nel suo insieme, sbilanciata a favore del passeggero, il quale, all'interno del rapporto, viene giustamente identificato come il soggetto che necessita di maggiore tutela. Alcune norme della convenzione in esame sono, infatti, dichiaratamente finalizzate alla realizzazione di un regime risarcitorio vantaggioso per la controparte del vettore ¹⁸.

Il contratto di trasporto, ad esempio, riconosce la possibilità di essere modificato in virtù di atti di autonomia privata capaci di derogare la normativa di diritto uniforme e, talvolta,

¹⁶ Questi sono 2.250 unità di conto per ogni passeggero se si parla di danno o perdita del bagaglio a mano, 12.700 per i veicoli ed il loro contenuto, 3.375 unità di conto per tutti quei bagagli non rientranti nelle prime due categorie.

¹⁷ Per la disciplina sulla responsabilità nei confronti dei bagagli si veda S. POLLASTRELLI op. cit. pp 252 ss. mentre per un ulteriore approfondimento sui dati numerici della limitazione risarcitoria del vettore in materia di bagagli si guardi S.M. CARBONE, P. CELLE, M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo, attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Giappichelli Editore - Torino 2020 p. 172.

¹⁸ Importante spunto di riflessione sull'effettiva possibilità di qualificare il passeggero come "parte debole" all'interno del contratto di trasporto, per come regolato dalla normativa di diritto uniforme, è stato offerto dall'Avvocato LA MATTINA durante il già segnalato convegno AIDIM del 2012 (vedi nota 2). Secondo l'analisi presentata da LA MATTINA il passeggero sarebbe correttamente individuato dalla disciplina internazionale come la parte del rapporto nei confronti della quale è, almeno in parte, garantita particolare tutela; sebbene questo sbilanciamento a favore della controparte del vetturale, viene sottolineato come talvolta la sola rigida applicazione del regime della responsabilità non sia comunque sufficiente alla realizzazione di una protezione adeguata.

alterare il regime della responsabilità o l'effettiva tutela del contraente debole. Per questo motivo, l'art. 18 della Convenzione del 1974 stabilisce che ogni clausola contrattuale inserita anteriormente al verificarsi dell'evento dannoso occorso al passeggero o ai relativi bagagli, ed avente l'effetto di escludere la responsabilità del vettore, di fissare un limite risarcitorio inferiore a quello previsto, nonché qualsiasi clausola limitativa sulla scelta del foro competente, deve ritenersi nulla e mai conclusa ¹⁹.

Infine, con il Protocollo di Londra 2002 il testo originario di Atene '74 si arricchisce dell'art. 4. *bis*.

La norma, evidentemente ispirata ad una maggiore tutela del danneggiato prevede che << ...qualora si applichi la presente convenzione, il vettore ... è tenuto a sottoscrivere un'assicurazione o altra garanzia finanziaria ... a copertura della responsabilità ... Il limite dell'assicurazione obbligatoria ... non deve essere inferiore a 250.000 unità di conto per passeggero per ogni singolo evento. >>. La copertura assicurativa è resa obbligatoria e gli Stati contraenti devono autorizzare ad operare le navi battenti la propria bandiera solamente quando siano munite del relativo certificato che ne attesti la conformità con quanto previsto dall'art. 4 bis, contestualmente, provvedono ad accertare che le navi in entrata o in uscita dai propri porti siano dotate di assicurazione o altra garanzia finanziaria ²⁰.

1.4 L'azione risarcitoria e l'individuazione del foro competente secondo la Convenzione vigente.

Alcune delle norme dettate dalla Convenzione di Atene 1974 si occupano di aspetti procedurali ai fini di un corretto svolgimento dell'azione promossa dal passeggero danneggiato.

¹⁹ S. POLLASTRELLI, op. cit. p. 198 e ZUNARELLI, ROMAGNOLI op. cit. p. 545 sul contenuto dell'art. 18 della Convenzione di Atene del 1974.

²⁰ Tra le modifiche apportate dal Protocollo del 2002 (vedi anche nota 13) l'introduzione dell'art. 4 bis nel testo di Atene 1974 il cui contenuto obbliga il vettore a munirsi di una copertura assicurativa: sull'argomento S. ZUNARELLI, A. ROMAGNOLI, *Contratto di trasporto marittimo di persone*, Giuffrè Editore – 2012 Milano, pp. 328 ss., S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Giuffrè Editore – 2008 Milano, pp. 214 ss. ma si guardi pure all'intervento del Professore PIERANGELO CELLE nel corso del Convegno AIDIM *Il trasporto marittimo di passeggeri e il contratto di crociera: le novità legislative*, Genova 11 giugno 2012.

Secondo l'art. 14 qualsiasi azione per il risarcimento dei danni nei confronti del vettore, sia per le lesioni personali sia per perdita o danno ai bagagli, deve essere promossa in conformità con il contenuto della convenzione.

Il passeggero ha la possibilità di agire entro il termine prescrizione di due anni, come previsto dall'art. 16, ma la decorrenza del limite temporale differisce a seconda della tipologia del danno sofferto dal passeggero e del momento del suo verificarsi. Nello specifico, secondo il punto 2 della norma in esame, in caso di lesioni alla persona il termine prescrizione decorre dallo sbarco del passeggero; per contro, in riferimento a danni o perdita del bagaglio, il limite decorre dalla data di sbarco o dal giorno in cui si suppone sarebbe dovuto avvenire. Nell'ipotesi di decesso invece, la normativa uniforme distingue a seconda che l'evento si sia verificato a bordo della nave oppure in un momento successivo allo sbarco e conseguentemente alle lesioni patite durante il trasporto: nel primo caso il computo della scadenza prescrizione inizia dalla data prevista per lo sbarco, mentre nel secondo a partire dalla data della morte, ma sempre che questa non si sia verificata oltre i tre anni dal giorno dello sbarco.

Il termine ai fini della prescrizione può, in base all'ultimo punto della disposizione, essere prorogato mediante dichiarazione del vettore o accordo tra le parti, conclusi in forma scritta, dopo il verificarsi dell'evento dannoso.

Infine, il terzo punto dell'art. 16, come modificato dal Protocollo del 2002, stabilisce che le cause di sospensione ed interruzione del termine prescrizione sono regolate dalla *lex fori* e che in nessun caso l'azione possa essere proposta se trascorsi cinque anni dallo sbarco del passeggero, oppure scaduti tre anni dalla data in cui il ricorrente ha o avrebbe dovuto avere conoscenza della lesione, della perdita o del danno causato dall'incidente²¹.

La disciplina di diritto uniforme, inoltre, si preoccupa di fornire i criteri di collegamento per l'individuazione del foro competente innanzi al quale promuovere le azioni di responsabilità civile. A tal proposito, l'art. 17 della Convenzione di Atene del 1974, le cui modifiche risalgono al Protocollo del 2002, elenca le possibili alternative nella scelta del tribunale: a) quello del luogo in cui il convenuto ha residenza abituale o la sede della propria attività; b) quello del luogo di partenza o di destinazione previsti dal contratto; c) quello in cui l'attore ha domicilio o residenza abituale, a condizione che il convenuto

²¹ Sul contenuto dell'art. 16 S. ZUNARELLI, A. ROMAGNOLI, op. cit. pp. 526 ss. e S. POLLASTRELLI, op. cit. 301-303 per i diritti derivanti dal trasporto di persone e p. 305 per quelli relativi al trasporto dei bagagli.

abbia, in quello stesso Stato, una sede della propria attività; d) quello del luogo in cui è stato concluso il contratto, sempre che in tale Paese il convenuto abbia una sede. Tuttavia, lo stesso articolo, permette, a condizione che l'evento dannoso abbia già avuto luogo, che le parti possano accordarsi sulla scelta del foro al quale sottoporre la controversia ²².

1.5 La legislazione nazionale italiana: il codice della navigazione.

Nella realtà dei fatti, la normativa di diritto uniforme introdotta con la Convenzione di Atene del 1974 non ha raggiunto apprezzabili risultati poiché, seppur intervenuta in un periodo in cui altri settori del diritto marittimo avevano già ottenuto progressi nel raggiungimento di una regolamentazione comune, l'unificazione della disciplina sul trasporto di persone via mare è sempre stata penalizzata dallo scetticismo del panorama internazionale.

Fin dalla sua entrata in vigore, il 28 aprile 1987, Atene '74 non ha mai incontrato ampio successo tra i vari Stati, soprattutto tra quelli caratterizzati da importanti tradizioni marittimistiche. Tra questi ultimi anche l'Italia che, pur risultando tra i 32 Paesi sottoscrittori del testo, non lo ha attualmente ratificato ²³.

Non essendo lo Stato italiano parte contraente nella disciplina internazionale uniforme in tema di trasporto marittimo di persone e bagagli, il nostro ordinamento ha continuato per diverso tempo a fare affidamento sulle proprie disposizioni interne, contenute nel codice della navigazione.

Il codice della navigazione (cod. nav.), *corpus* di norme risalente al 1942 e volutamente distinto dal codice civile a causa delle specificità che contraddistinguono l'ambiente marittimo, dedica al contratto di trasporto di persone gli artt. 396 – 418, contenuti nel capo III del libro primo del titolo terzo.

Inoltre, essendo il Codice una fonte interna, qualora il rapporto giuridico sia caratterizzato da elementi di estraneità rispetto all'ordinamento italiano, è lo stesso a fornire le indicazioni circa il collegamento con la legge nazionale applicabile, attraverso il sistema normativo internazionalprivatistico delineato nelle disposizioni preliminari, artt. 4 – 14 cod. nav.

²² In merito S. ZUNARELLI, A. ROMAGNOLI, op. cit. pp. 542-546. Si veda anche nota 18 in ragione della possibilità di derogare alle opzioni offerte dall'art. 17.

²³ Questo il quadro delineato da S. POLLASTRELLI in *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Giuffrè Editore – Milano 2008, pp. 33-35.

In particolare, l'art. 10 cod. nav. si occupa di determinare la legge regolatrice dei contratti di utilizzazione di navi e aeromobili: << i contratti di locazione, di noleggio e di trasporto sono regolati dalla legge nazionale della nave ..., salva la diversa volontà delle parti >>. Il criterio di collegamento appena descritto, cosiddetto "legge della bandiera", si è poi dimostrato inadeguato ed incapace di regolare le nuove fattispecie, caratterizzate da una sempre maggiore autonomia contrattuale delle parti, di cui si è nel tempo arricchito il diritto della navigazione. L'art. 10 cod. nav. è oggi da considerarsi inapplicabile, essendo stato soppiantato prima dalla Convenzione di Roma del 1980 e successivamente dal Regolamento Roma I (CE/593/2008)²⁴.

1.6 La responsabilità del vettore nel trasporto marittimo secondo il codice italiano.

L'intera disciplina della responsabilità del vettore marittimo, contenuta nel codice della navigazione, va analizzata contestualmente al sistema della responsabilità civile, ed in particolare partendo dall'art. 1218 c.c., il quale prevede che il debitore inadempiente sia tenuto al risarcimento del danno derivante dalla mancata esecuzione o dal ritardo della prestazione dovuta, salva la dimostrazione che l'impossibilità di adempiere correttamente non sia a lui imputabile.

Mentre però il codice civile, nel disciplinare il contratto di trasporto terrestre, prevede un regime di responsabilità del vetturale limitato ai soli danni fisici subiti dal passeggero durante il viaggio, il codice della navigazione estende la casistica ampliando le tipologie di danno risarcibile. Infatti, se l'art. 1681 c.c. fa riferimento ai sinistri che colpiscono il viaggiatore e ciò che egli porta con sé, l'art. 408 cod. nav. attribuisce al vettore marittimo anche la responsabilità per i danni derivanti dal ritardo del trasporto o dalla sua mancata esecuzione, a meno che non sia data prova che l'evento è derivato da causa a lui non imputabile.

Per quel che riguarda il risarcimento del danno subito dalle persone è, invece, l'art. 409 cod. nav. a prevedere un regime di responsabilità presunta del vetturale per tutti i sinistri,

²⁴ Il REG 593/2008, prevede all'art. 5.2, che la legge applicabile al contratto di trasporto di persone, qualora non sia stata scelta dalle parti tra quelle con cui il rapporto presenti un contatto obbiettivo, debba ritenersi quella del luogo della residenza abituale del passeggero purché sia quest'ultimo luogo di partenza o di destinazione, altrimenti trova applicazione la legge del luogo in cui il vettore ha la residenza abituale. Sul tema F. MOSCONI, C. CAMPIGLIO, *Diritto internazionale privato e processuale* Vol. 1 nona edizione, UTET- 2020 pp. 436-438.

S. POLLASTRELLI op. cit. pp. 70 ss. per la parte sull'art. 10 cod. nav. e S. CARBONE, P. CELLE, M. LOPEZ DE GONZALO op. cit. pp 8-10 sull'evoluzione della normativa internazionalprivatistica.

ovvero per tutti quei pregiudizi sofferti dal passeggero durante l'esecuzione del trasporto, dipendenti da fatti verificatisi dall'inizio dell'imbarco fino allo sbarco dei passeggeri.

Il legislatore del 1942 ha quindi preferito operare una scissione degli obblighi di prestazione e di protezione in capo al vettore, predisponendo due norme separate: l'art. 408 cod. nav. si occupa di regolare la responsabilità del vettore per inadempimento o per inesatto adempimento del trasferimento del passeggero, diversamente, il successivo art. 409 disciplina l'inadempimento dell'obbligazione di tutela del viaggiatore dai pericoli che possono manifestarsi durante il trasporto.

Tuttavia, mentre l'art. 408 è derogabile qualora le parti dispongano diversamente nella loro pattuizione, l'art. 409 cod. nav., al contrario, non può essere derogato a favore del vetturale secondo l'art. 415 cod. nav.²⁵.

Il contratto di trasporto marittimo prevede, normalmente, che l'oggetto della prestazione del vettore, ovvero il trasferimento da un posto all'altro via nave, non riguardi esclusivamente la persona ma comprenda anche i suoi bagagli. La definizione di questi ultimi si può desumere dal testo del già citato art. 1681 c.c. che li individua come << cose che il viaggiatore porta con sé >>.

Appare quindi coerente che, fatte salve le differenze tra bagaglio registrato e bagaglio non registrato, di cui agli articoli 410 e 411 cod. nav., sul vettore gravi anche una responsabilità per i danni che colpiscono gli oggetti del passeggero.

Tale aspetto non viene però inquadrato nell'ambito della responsabilità del vettore marittimo per il trasporto di cose, che resta invece contenuta nell'art. 422 cod. nav., ma viene regolato da una norma dedicata, la cui previsione all'interno della sezione del codice dedicata al contratto di trasporto di persone è capace di configurare il trasferimento dei bagagli come una prestazione accessoria rispetto all'obbligazione principale del trasporto passeggeri²⁶.

Secondo l'art. 412 infatti, il vettore è responsabile della perdita e delle avarie del bagaglio che gli è stato consegnato chiuso, sempre che non provi che queste siano derivate da causa che non gli sono imputabili. Se, invece, i danni sono stati riportati da oggetti non consegnati, la regola generale sulla responsabilità non opera automaticamente e affinché

²⁵ In questo senso S. ZUNARELLI, A. ROMAGNOLI, op. cit. pp. 237-240 mentre sulla scissione tra art. 408 e 409 cod. nav. S. POLLASTRELLI op. cit. p. 149.

²⁶ Sulla natura giuridica del trasporto del bagaglio del passeggero si veda S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Giuffrè Editore – Milano 2008 pp. 239-241.

il vettore sia tenuto ad un risarcimento spetta al proprietario dimostrare che la perdita o le avarie siano dovute ad un suo comportamento.

È lo stesso articolo, infine, a contemplare il diritto del vettore a limitare la propria capacità risarcitoria per i danni subiti dal bagaglio: nello specifico, il primo punto dell'art. 412 cod. nav. consente al vetturale di contenere l'importo del danno risarcibile entro i 6,20 euro per chilogrammo o di una cifra maggiore se risultante da una dichiarazione di valore. La norma si applica però nei soli confronti del bagaglio consegnato all'impresa trasportatrice, mentre per il bagaglio non consegnato, e quindi mantenuto nella disponibilità del passeggero, il legislatore italiano non ha previsto nessun limite massimo entro il quale contenere la somma che il vettore potrebbe doversi trovare a corrispondere come risarcimento²⁷.

1.7 Ripartizione dell'onere probatorio: la prova liberatoria del vettore.

L'intera materia della responsabilità nel settore dei trasporti e le conseguenze risarcitorie che ne scaturiscono, per come regolate all'interno del codice della navigazione, e del codice civile per ciò che attiene al trasporto via terra, si basano sul meccanismo della presunzione; spetta sempre al vettore fornire la prova liberatoria, in base ai requisiti previsti dalle norme dedicate alle diverse modalità di trasporto, ovvero dimostrare l'esistenza di circostanze capaci di sollevarlo dall'obbligo risarcitorio nei confronti del danneggiato.

Mentre però ai vettori aereo e terrestre viene concesso di liberarsi della responsabilità dando dimostrazione di aver tenuto una condotta diligente e di aver adottato tutte le precauzioni idonee ad evitare il realizzarsi dell'evento pregiudizievole, il vettore di passeggeri marittimi è onerato da una disciplina più rigida che gli richiede una prova di maggiore complessità. Nello specifico, a norma degli artt. 408 e 409 cod. nav., al vettore che cerchi di liberarsi dalla responsabilità per i danni occorsi alla persona e al suo bagaglio, viene richiesto di provare che l'infortunio sofferto dal passeggero non sia dipeso da una causa a lui imputabile²⁸. L'impostazione trova conferma anche in una recentissima pronuncia della Corte di Cassazione: <<...grava, infatti, sul vettore l'onere di fornire la

²⁷ Per il contenuto dell'art. 412 del codice della navigazione nuovamente POLLASTRELLI op. cit. pp. 242-247, e ZUNARELLI, ROMAGNOLI, *Contratto di trasporto marittimo di persone*, Giuffrè Editore – Milano 2012, pp. 414-421.

²⁸ A tal proposito S. POLLASTRELLI op. cit. pp. 150 e 151.

prova liberatoria ai sensi degli artt. 1861 c.c. e 409 cod. nav. ... Il danneggiato deve dunque dimostrare il nesso di causa, spettando al vettore la dimostrazione della causa a lui non imputabile >> ²⁹.

La giurisprudenza italiana prevalente ha fornito, tuttavia, un'evoluzione interpretativa delle norme del codice in modo da attenuarne il rigore in senso favorevole al vettore; il nuovo orientamento, condiviso anche dalla Suprema Corte, tende a distinguere tra sinistri "in occasione" e sinistri "a causa" del trasporto, e prevede a seconda del caso una differente configurazione della prova liberatoria.

I sinistri "in occasione" del trasporto ricomprendono quella casistica in cui il danno patito dal passeggero è riconducibile al comportamento negligente dello stesso o di soggetti terzi, perciò, si ritiene che spetti al danneggiato individuare la ragione del sinistro ed evidenziare una anomalia nell'esecuzione del trasporto. In questi casi al vettore basta, per contro, provare di aver adottato le misure necessarie a garantire l'incolumità degli utenti. Con i sinistri "a causa" del trasporto la giurisprudenza vuole invece indicare quelle ipotesi nelle quali l'evento dannoso sia derivato dalla mancata o inesatta esecuzione dell'obbligazione assunta dal vettore. In questi contesti, i criteri per la ripartizione degli oneri probatori adoperati sono più conformi ad una interpretazione letterale dell'art. 409 cod. nav. ed il vettore riesce a liberarsi della responsabilità qualora provi che il sinistro sia risultato di un fatto a lui non imputabile ³⁰.

²⁹ Cass. civ., Sez. VI - 3, Ord. 10/03/2023, n. 7151, in Banca dati online onelegale.wolterskluwer.it. Nello specifico, la Suprema Corte cassa la decisione della Corte di Appello di Napoli la quale, richiedendo al danneggiato di dimostrare con precisione l'anomalia che ha determinato il sinistro, oltre all'individuazione del nesso causale, avrebbe operato un'inversione dell'onere della prova.

³⁰ Per l'evoluzione giurisprudenziale e la relativa distinzione tra sinistri "in occasione" e "a causa" del trasporto si veda S. ZUNARELLI, A. ROMAGNOLI op. cit. pp. 278-290 e pure S.M. CARBONE, P. CELLE, M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo, attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Giappichelli Editore – Torino 2020 pp. 169 e 170. Per l'orientamento giurisprudenziale menzionato si veda anche la sentenza della corte di Cassazione n.244/1962.

CAPITOLO II

Le fonti UE ed il Regolamento CE n. 392/2009.

SOMMARIO: 2.1 L'interesse dell'Unione Europea per il raggiungimento di una normativa comune nel settore del trasporto marittimo di persone. - 2.2 La normativa europea in materia di responsabilità del vettore marittimo di passeggeri: oggetto e ambito di applicazione. - 2.3 La responsabilità del vettore marittimo di persone nella normativa Europea, la sua limitazione e l'obbligo di assicurazione. - 2.4 Il rafforzamento delle tutele del passeggero. - 2.5 Competenza giurisdizionale per la risoluzione delle controversie. - 2.6 Altre fonti UE: il Regolamento 1177/2010 e la tutela dei diritti del passeggero.

2.1 L'interesse dell'Unione Europea per il raggiungimento di una normativa comune nel settore del trasporto marittimo di persone.

Dopo le modifiche alla Convenzione di Atene del 1974 apportate dal Protocollo di Londra 2002, la Comunità Europea manifestò particolare interesse nella disciplina di diritto uniforme e riconobbe nel testo aggiornato di Atene 1974 l'opportunità di regolare efficacemente il trasporto di passeggeri marittimi in ambito comunitario.

L'intenzione di adottare la normativa comune tramite l'adesione al Protocollo del 2002 venne per la prima volta presentata dalla Commissione CE nella proposta di decisione del Consiglio del 24 giugno 2003³¹. Nella proposta si sottolineò la rilevanza della Convenzione di Atene per la Comunità in ragione di due principali aspetti: venne rilevato in primo luogo come alcune disposizioni del Protocollo siano dedicate alla regolamentazione di materie appartenenti alla competenza esclusiva della Comunità Europea e come, per questo motivo, quest'ultima debba necessariamente diventare parte contraente prima che ne sia data possibilità ai singoli Stati membri³². In secondo luogo, apparve di particolare importanza il regime risarcitorio a favore dei passeggeri, introdotto

³¹ COM (2003) 375, 24 giugno 2003.

³² Gli articoli 10 e 11 del Protocollo di Londra del 2002, che sostituiscono o modificano gli artt. 17 e 17 bis dell'originale Convenzione del 1974, contengono disposizioni sulla competenza giurisdizionale e sul riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze pronunciate in applicazione del Protocollo, i quali sono divenuti settori di competenza esclusiva della Comunità a seguito dell'adozione del Regolamento Bruxelles I (REG CE 44/2001).

con le modifiche del 2002 e ritenuto capace di perseguire gli obiettivi di sicurezza marittima propri della Comunità. La ratifica al Protocollo da parte di organizzazioni sovranazionali, esplicitamente indicata come un obiettivo da raggiungere secondo il documento presentato dalla Commissione CE, sarebbe difatti ammessa dall'art. 19 del Protocollo stesso, secondo cui: << Le organizzazioni regionali di integrazione economica costituite da Stati sovrani alle quali sia stata trasferita la competenza in alcune materie disciplinate dal presente protocollo possono firmare, ratificare, accettare o approvare il protocollo o aderirvi. >>.

Con un nuovo intervento del 2005, ovvero una proposta di regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio ³³, la Commissione riscontrò come la proposta del 2003 non avesse ottenuto progressi nel suo iter e al contempo suggerì alla Comunità di munirsi di un regime di responsabilità per il trasporto marittimo di passeggeri al fine di ottenere ulteriori garanzie sulla sicurezza delle navi adibite al trasporto di persone operanti nelle acque europee indicandone, per altro, i punti essenziali.

Nello specifico, venne evidenziato come un futuro regolamento in materia avrebbe dovuto prevedere un limite risarcitorio sufficientemente elevato sia per la responsabilità oggettiva sia in ragione di quella "estesa", ovvero in casi di colpa o negligenza. Tale limite dovrebbe poi essere reso inderogabile nel suo massimo dai singoli Stati membri così da garantire uniformità di trattamento all'interno degli spazi comunitari; la disciplina dovrebbe prevedere, da un lato la possibilità di agire direttamente nei confronti dell'assicuratore, essendo spesso il vettore marittimo non facilmente rintracciabile, dall'altro che sia quest'ultimo ad anticipare il pagamento in caso di morte o lesioni personali del passeggero. Elemento essenziale in tema risarcitorio sarebbe, secondo il progetto dalla Commissione, la previsione di un obbligo assicurativo in capo al vetturale, così da rafforzare l'efficacia delle tutele nei confronti dei danneggiati. Infine, la proposta di regolamento del 2005 avrebbe considerato di estendere la copertura applicativa della normativa a tutti i passeggeri indipendentemente dalla natura internazionale, intracomunitaria o nazionale del contratto di trasporto, sia esso eseguito per mare o per vie interne navigabili ³⁴.

³³ COM (2005) 592, 23 novembre 2005.

³⁴ Il campo di applicazione così delineato nella proposta di regolamento risulterebbe allora più esteso rispetto a quello previsto dalla stessa Convenzione di Atene del 1974 e dalle sue successive modifiche del 2002: il regolamento riguarderebbe quindi non solo i trasporti internazionali all'interno degli spazi europei ma anche i contratti di trasporto eseguiti all'interno dei singoli Stati membri e quelli effettuati per vie navigabili interne come laghi, fiumi e canali.

Sulla base dei progetti e delle iniziative proposte nei primi anni 2000 ed analogamente a quanto avvenuto nel 2002 per il trasporto aereo con l'adozione della Convenzione di Montreal del 1999 da parte della Comunità Europea (REG CE 889/2002)³⁵, anche per il trasporto di persone via mare si giunse all'emanazione di un atto finalizzato all'istituzione di una normativa europea in tema di responsabilità del vettore, il Regolamento CE 392/2009, che di fatto recepisce nel diritto comunitario la regolamentazione di diritto internazionale uniforme³⁶.

2.2 La normativa europea in materia di responsabilità del vettore marittimo di passeggeri: oggetto e ambito di applicazione.

Come esplicitamente sancito dall'articolo 1, oggetto del Regolamento 392/2009 è l'istituzione di una disciplina comunitaria in materia di responsabilità e di copertura assicurativa per il trasporto di passeggeri via mare tramite la ricezione ed il rispetto della Convenzione di Atene del 1974, come modificata dal Protocollo di Londra del 2002, della riserva e degli orientamenti IMO (International Maritime Organization) per l'attuazione della Convenzione del '74 adottati nel 2006³⁷. L'intervento risponderebbe quindi alla sentita esigenza di garantire una migliore sicurezza del trasporto via mare mediante l'adozione di provvedimenti nell'ambito della politica comune dei trasporti. << Tali provvedimenti dovrebbero comprendere disposizioni in materia di responsabilità per i danni causati ai passeggeri, giacché è importante garantire un adeguato livello di risarcimento ai passeggeri coinvolti in incidenti durante il trasporto via mare >>, questa la specificazione contenuta nel primo punto del considerando al Regolamento.

Per ciò che riguarda l'ambito di applicazione della normativa, questo risulta essere più esteso rispetto a quello previsto per la Convenzione di Atene del 1974. Quest'ultima fa

³⁵ Il Regolamento CE 889/2002 ha introdotto delle modifiche al Regolamento CE 2027/97 del 9 ottobre 1997 in tema di responsabilità del vettore aereo in casi di incidente.

³⁶ Per la ricostruzione del percorso che ha portato all'adozione del Reg. CE 392/2009 si vedano: S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Giuffrè Editore – Milano 2008 pp. 62-69, S. ZUNARELLI, A. ROMAGNOLI, *Contratto di trasporto marittimo di persone*, Giuffrè Editore – Milano 2012 pp. 338-340, ma si veda anche il contenuto delle proposte della Commissione CE che hanno anticipato il Regolamento del 2009 (vedi note 29 e 31).

³⁷ Il Regolamento recepisce quindi le IMO *Reservations and Guidelines* adottate dal Comitato giuridico IMO il 19 ottobre 2006 e presenti nell'allegato II del Regolamento. Tali orientamenti, resi vincolanti per effetto dell'art. 3.2, estendono l'obbligo di assicurazione a carico del vettore così da farvi rientrare alcuni rischi altrimenti non compresi nelle polizze assicurative ordinarie. Tra questi, per esempio, il rischio di atti terroristici menzionato anche nel punto 7 del considerando.

riferimento ai trasporti internazionali ³⁸ eseguiti per nave battente bandiera di uno Stato membro o immatricolata in esso, ai trasporti i cui contratti sono stati conclusi in uno Stato contraente oppure a quei contratti che prevedono come luogo di partenza o arrivo un Paese parte della Convenzione (art. 2 Convenzione di Atene 1974) ³⁹. Il Regolamento 392/2009 invece, oltre a fare propria l'estensione applicativa appena descritta, disciplina i trasporti via mare all'interno di un singolo Stato membro a bordo delle navi appartenenti alle classi A e B ai sensi dell'art. 4 della direttiva 98/18/CE ⁴⁰, purché questi comunque soddisfino i criteri di collegamento presentati dall'art. 2, in definitiva gli stessi previsti dalla convenzione di Atene. Lo stesso articolo 2 in chiusura prevede la possibilità per gli Stati membri di estendere la disciplina del Regolamento ad ogni trasporto via mare da effettuarsi all'interno del singolo Stato. In questo senso la normativa UE potrebbe trovare applicazione anche nei confronti dei trasporti su navi rientranti nelle classi C e D della direttiva del 2018, altrimenti destinati ad essere regolati dalla legge nazionale ⁴¹.

Quest'ultimo aspetto è in realtà suscettibile di una critica: la mancata diretta previsione delle navi delle categorie C e D all'interno della sfera di applicazione del Regolamento, secondo quanto previsto dal relativo articolo, non trova giustificazione ed esporrebbe invece, salvo intervento statale, tali trasporti ad una regolamentazione differente. Nel caso dell'Italia, per esempio, il vettore di queste navi si troverebbe gravato, per il solo fatto di navigare in prossimità della costa⁴², da una legge a lui più sconsigliata, essendo il danno alla persona previsto dal codice della navigazione privo di una soglia di limitazione. Ulteriore problematica dovuta ad un'eventuale non applicazione della normativa comunitaria alle classi navali di cui appena detto, è la mancanza di un dovere di

³⁸ Per trasporto internazionale ai fini della Convenzione del 1974 deve intendersi « ogni trasporto il cui luogo di partenza o di destinazione sono, secondo il contratto di trasporto, situati in due Stati differenti o in uno solo se, secondo il contratto di trasporto o l'itinerario previsto, vi è un porto di scalo intermedio in un altro Stato » (art. 1.9 Convenzione di Atene 1974).

³⁹ Cfr. paragrafo 1.2.

⁴⁰ L'art. 4 della Direttiva 98/18/CE del 17 marzo 1998 relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri si occupa di suddividere le navi passeggeri in classi a seconda dei tratti di mare in cui operano. In particolare, sono di classe A « navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali diversi dai viaggi effettuati dalle navi B, C, e D »; rientrano nella classe B le « navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali nel corso dei quali navigano a una distanza massima di 20 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea, ove i passeggeri possono prender terra in caso di naufragio ».

⁴¹ Sulla questione S. M. CARBONE, P. CELLE, M. LOPEZ DE GONZALO op. cit. p. 173, S. ZUNARELLI, A. ROMAGNOLI op. cit. p. 341.

⁴² Il già citato art. 4 della direttiva 98/18/CE individua anche le classi C, nella quale rientrano quelle navi che « navigano a una distanza massima di 15 miglia da un luogo di rifugio e di 5 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea, ove i passeggeri possono prender terra in caso di naufragio » e D che fa invece riferimento alle navi che « navigano a una distanza massima di 6 miglia da un luogo di rifugio e di 3 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea, ove i passeggeri possono prender terra in caso di naufragio ».

informativa da parte del vettore nei confronti dei passeggeri, espressamente previsto invece dall'art. 7 del Reg. 392/2009 e quindi ragione di immotivata discriminazione⁴³.

2.3 La responsabilità del vettore marittimo di persone nella normativa Europea, la sua limitazione e l'obbligo di assicurazione.

Con l'entrata in vigore del Reg. CE/392/2009 il 21 dicembre 2012 venne introdotta nell'Unione, e quindi anche in Italia, una nuova disciplina sulla responsabilità del vettore marittimo di passeggeri. Prima di allora nel nostro ordinamento la materia era rimasta regolata soltanto dalle norme del codice della navigazione⁴⁴.

Aspetto centrale di tutta la disciplina del trasporto di passeggeri via mare, il regime di responsabilità nei confronti delle persone, dei loro bagagli e dei loro veicoli dettato dal Regolamento in esame, ricalca apertamente quanto previsto dalle norme di diritto internazionale uniforme. È l'art. 3 a rimandare al testo della Convenzione di Atene come risultante dopo le modifiche del 2002⁴⁵.

Ancora, in tema di limitazione della responsabilità del vetturale, la normativa europea rinvia a quella internazionale. In questo senso l'art. 5 del Regolamento si preoccupa di specificare che il contenuto del Regolamento non rappresenti una deroga agli obblighi ed ai diritti assunti dal vettore in rispetto della Convenzione di Londra del 1976, delle sue successive modifiche e degli interventi legislativi nazionali in attuazione a quest'ultima⁴⁶. In assenza di dette previsioni, lo stesso articolo fa salva l'applicazione del presente

⁴³ L'osservazione è mossa da M. MENICUCCI, *Alcune riflessioni sul risarcimento del danno al passeggero alla luce del Reg. (CE) 392/2009*, GIURETA Rivista di diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente, Vol. XVI 2018 pp. 196 e 197.

⁴⁴ Cfr. paragrafo 1.6

⁴⁵ L'articolo in questione rinvia agli articoli 1 e 1 bis, 2.2, da 3 a 16, 18, 20 e 21 della Convenzione di Atene (allegato I al Regolamento) nonché alle già citate disposizioni degli orientamenti IMO (allegato II). Per questo motivo si guardi quanto già detto in precedenza al paragrafo 1.3.

⁴⁶ La Convenzione internazionale di Londra del 19 novembre del 1976, poi modificata con il Protocollo del 1996, ha ad oggetto la limitazione della responsabilità per crediti marittimi (Limitation of the Liability for Maritime Claims). La Convenzione del '76 si occupa quindi di fissare un tetto massimo per l'ammontare dei crediti derivanti dall'attività di trasporto su nave. Tale disciplina si applica nei confronti di una pluralità di soggetti: facendo infatti l'art. 1 riferimento allo "shipowner", beneficiano dell'istituto della limitazione, non soltanto il proprietario della nave, ma anche armatore, il noleggiatore, soccorritori ed assicuratori. La limitazione opera nei confronti dei crediti individuati dall'art. 2; tra questi rientrano ovviamente i <<crediti relativi a morte, lesioni personali, perdita o danni a beni... che si verificano a bordo o in connessione diretta con l'esercizio della nave o con le operazioni di salvataggio e i conseguenti danni che ne derivano.>> (art. 2 lett. a.) ma anche quelli derivanti da ritardi nel trasporto di persone e dei relativi bagagli (art. 2 lett. b). Non rientranti tra i danni sottoponibili all'istituto, oltre a quelli espressamente previsti dall'art. 3, sono quelli la cui origine viene dimostrata essere un atto od un'omissione intenta a causare tali danni o nella consapevolezza di poterli realizzare (art. 4). Per ciò che riguarda la quantificazione numerica della

Regolamento, richiamando l'art. 3 e quindi la Convenzione di Atene del 1974 oltre che gli orientamenti IMO ⁴⁷.

Infine, anche per ciò che riguarda la copertura assicurativa richiesta al vettore bisogna fare riferimento al diritto internazionale uniforme. Il riferimento in questo caso è rivolto all'art. 4 *bis* della Convenzione del '74, per come introdotto dal Protocollo modificativo del 2002 ⁴⁸. Tuttavia, l'applicazione di tale disciplina all'interno degli spazi europei necessita di un'ulteriore considerazione: i regimi assicurativi introdotti con il recepimento della normativa uniforme devono tenere in considerazione le disponibilità finanziarie dei proprietari di nave e delle società assicurative, così da poter operare compatibilmente alle rispettive capacità economiche. Questo orientamento, contenuto del considerando 4 del Regolamento, verrebbe in soccorso specialmente delle piccole compagnie di navigazione e di quelle le cui attività hanno carattere stagionale. Per questo motivo le coperture introdotte dovrebbero essere valutate in relazione alle differenti classi di navi ⁴⁹.

2.4 Il rafforzamento delle tutele del passeggero.

Benché il contenuto del Regolamento 392/2009 sia per la maggior parte una trasposizione del diritto uniforme, in particolare della Convenzione del 1974, all'interno del sistema comunitario, la normativa europea si differenzia da quella internazionale per alcune disposizioni non previste da quest'ultima.

L'articolo 6, per l'appunto, prevede l'obbligo del vettore che abbia realizzato per intero o in parte il trasporto durante il quale si sia verificato il sinistro, di anticipare il pagamento

limitazione si rinvia agli artt. 6 e ss. della Convenzione di Londra 1976 ma si tenga altresì presente che i limiti risarcitori previsti per morte e lesioni del passeggero, già modificati nel 1996, risultano non allineati con quanto previsto dalla Convenzione di Atene del 2002.

In tema di interventi nazionali in funzione attuativa della normativa internazionale, facendo l'esempio del nostro ordinamento giuridico e premettendo che l'Italia non ha dato adesione al diritto uniforme, si faccia riferimento al d.lgs. 28 giugno 2012. Con quest'ultimo l'ordinamento italiano ha recepito in modo parziale quanto previsto da Londra 1976 ma solamente in modo indiretto per tramite della Direttiva 20/2009 in tema di assicurazione degli armatori per crediti marittimi.

⁴⁷ Per la ricostruzione della disciplina della responsabilità prevista dal Reg. 392/2009 e della sua limitazione S. M. CARBONE, P. CELLE, M. LOPEZ DE GONZALO, op. cit. p. 172, PIERANGELO CELLE, *I profili assicurativi della responsabilità del vettore marittimo di persone nella Convenzione di Atene e nel Regolamento (CE) 392/2009*, paragrafo 8 dell'intervento presentato al già citato Convegno AIDIM del 2012. Su quanto detto in riferimento alla Convenzione di Londra 1976 S. ZUNARELLI, A. ROMAGNOLI op. cit. pp. 355-359 ma anche CARBONE, CELLE, DE GONZALO op. cit. pp. 74-77.

⁴⁸ Si veda a tal proposito quanto già detto al paragrafo 1.3.

⁴⁹ Sul punto P. CELLE Art. 67 *Bruselles I bis Regulation: An Overall Critical Analysis*, in I. QUEIROLO (a cura di), *Bruselles I bis Regulation and Special Rules: Opportunities to Enhance Judicial Cooperation*, Roma, 2021, p. 13; Id, *I profili assicurativi*, cit.

di una somma sufficiente a coprire le immediate necessità economiche del passeggero che ha subito il danno. La somma, che deve essere corrisposta non oltre i quindici giorni a partire dall'identificazione della persona destinataria del risarcimento, non può in ogni caso essere inferiore a 21.000 euro. La norma servirebbe a garantire al passeggero danneggiato l'ottenimento di una compensazione congrua alla perdita subita; potrebbe essere, infatti, che la persona, in seguito alle difficoltà conseguenti al verificarsi dell'incidente, sia portata ad accettare la liquidazione immediata di un importo inferiore rispetto a quello che legittimamente gli spetterebbe una volta eseguita la quantificazione del danno ⁵⁰.

Della stessa natura è da considerarsi il seguente articolo 7. Intitolato "informazioni ai passeggeri", l'articolo dispone che il vettore provveda a fornire alle persone che usufruiscono del trasporto informazioni << appropriate e comprensibili >> circa i diritti a loro spettanti sulla base del Regolamento stesso. Il passeggero deve essere informato prima dell'inizio del viaggio se il porto di partenza è situato all'interno di uno Stato membro. Se il contratto è concluso in uno di questi, le informazioni possono essere rilasciate sia presso i punti vendita sia tramite l'utilizzo di servizi telefonici o via Internet. Qualora invece la stipulazione del rapporto avvenga diversamente, ovvero al di fuori di uno stato dell'Unione, l'informativa deve avvenire nel << formato più opportuno >> e non più tardi del momento della partenza.

Infine, il Reg. CE 392/2009 fornisce una particolare tutela a quelle persone che fanno uso di apparecchiature specifiche ed ausili alla mobilità. A tal proposito, l'art. 4 prevede una particolare responsabilità per il vettore in caso di perdita o danneggiamento alle strumentazioni utilizzate dai passeggeri con mobilità ridotta. La tutela in questo caso è fornita tramite l'estensione del regime di responsabilità del vettore per il bagaglio del passeggero prevista dalla Convenzione di Atene all'art. 3.3 ⁵¹. A norma dell'art. 4 la somma risarcibile corrisponde al valore necessario alla sostituzione o alla riparazione della cosa danneggiata. Tale ultima impostazione risponderebbe di fatto a quanto previsto dal considerando 13 al Regolamento, il quale impedisce l'equiparazione dei suddetti ausili alla mobilità alla definizione di "bagagli", utilizzata invece ai fini dell'art. 8 della Convenzione di Atene ⁵².

⁵⁰ Questo aspetto è riportato da S. ZUNARELLI, A. ROMAGNOLI, op. cit. p. 342.

⁵¹ Sulla responsabilità del vettore per i bagagli dettata dalla Convenzione di diritto uniforme cfr. paragrafo 1.3.

⁵² In questo senso S. ZUNARELLI, A. ROMAGNOLI op. cit. pp. 342 e 343 e S. CARBONE, P. CELLE, M. DE GONZALO, op. cit. pag. 174. Per i valori numerici previsti dall'articolo 8 si veda quanto detto al

La previsione di disposizioni di questo tipo, esplicitamente finalizzate ad incrementare la tutela offerta al passeggero all'interno del contratto di trasporto ed in aggiunta a quanto già recuperato dal richiamo alla disciplina internazionale, che è di per sé capace di attuare un regime di responsabilità sbilanciato a favore del contraente debole, rappresenterebbe uno strumento per il raggiungimento dell'obiettivo di << rafforzare i diritti dei passeggeri nell'Unione europea >> già menzionato nella proposta di regolamento della Commissione del 2005⁵³.

2.5 Competenza giurisdizionale per la risoluzione delle controversie.

Con l'adozione del Reg. 44/2001 le materie della competenza giurisdizionale, del riconoscimento e dell'esecuzioni delle decisioni in materia civile e commerciale diventano competenza esclusiva della CE. Anche il successivo Regolamento UE 1215/2012⁵⁴ ribadisce, al punto 6 dei considerando, che << per la realizzazione dell'obiettivo della libera circolazione delle decisioni in materia civile e commerciale, è necessario e opportuno che le norme riguardanti la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni siano stabilite mediante un atto giuridico dell'Unione cogente e direttamente applicabile >>⁵⁵.

Ciononostante, con la decisione del Consiglio del 12 dicembre 2011, l'Unione Europea ha ratificato il Protocollo di Londra del 2002 alla Convenzione di Atene per ciò che riguarda gli articoli 10 e 11 dello stesso, rendendo quindi tali disposizioni parte integrante del diritto UE e, pertanto, direttamente applicabili all'interno degli Stati membri. Il recepimento delle due norme in questione permette, di fatto, l'introduzione dei criteri di collegamento previsti dalla Convenzione di Atene 1974 nell'ordinamento europeo⁵⁶. Infatti, mentre buona parte delle disposizioni di Atene 1974 era già stata integrata nel

paragrafo 1.3 in tema di responsabilità nei confronti del bagaglio ed in particolare si faccia riferimento alla nota 16.

⁵³ Cfr. COM (2005) 592.

⁵⁴ Il Reg. 1215/2012 (*Bruxelles I bis*), divenuto applicabile a partire dal 10 gennaio 2015 (art. 81), ha sostituito il Reg. CE 44/2001 (*Bruxelles I*) in materia di competenza giurisdizionale, riconoscimento ed esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale.

⁵⁵ Così è riportato anche in F. MOSCONI, C. CAMPIGLIO, *Diritto internazionale privato e processuale*, Vol. 1 nona edizione UTET-2020 p. 76.

⁵⁶ Si veda nota 32 e quanto detto al paragrafo 1.4 relativamente al contenuto dell'art. 17 Convenzione Atene 1974.

diritto dell'Unione attraverso il Reg. CE 392/2009 ⁵⁷, la regolamentazione relativa all'individuazione del foro competente a conoscere la controversia che fosse sorta tra le parti di un contratto di trasporto di persone via mare era rimasta, fino a questo momento, contenuta nel sistema costituito dalle norme di diritto internazionale privato.

Di conseguenza, eventuali azioni promosse sulla base del quadro normativo del diritto internazionale uniforme, applicabile all'interno dei Paesi UE tramite il richiamo effettuato dall'art. 3 Reg. CE 392/2009, devono essere presentate davanti al giudice individuato dai criteri di collegamento contenuti nell'art. 10 del Protocollo del 2002. Sono quindi questi ultimi a trovare applicazione e non, invece, quelli previsti dal Reg. UE 1215/2012 in tema di competenza giurisdizionale, riconoscimento ed esecuzione delle decisioni ⁵⁸. Invero, benché la decisione sancisca l'accoglimento nel sistema delle fonti europee di entrambi gli articoli 10 e 11, come detto sostitutivi degli artt. 17 e 17 *bis* dell'originale testo del 1974, la prevalenza applicativa rispetto alle pertinenti norme dell'Unione è riservata alla sola competenza giurisdizionale. Lo stesso trattamento non è previsto invece al riconoscimento e all'esecuzione delle decisioni di cui all'art. 11 del Protocollo del 2002 ⁵⁹.

2.6 Altre fonti UE: il Regolamento 1177/2010 e la tutela dei diritti del passeggero.

Come già avvenuto per altri settori del trasporto di persone, come quello aereo e quello ferroviario, una volta ottenuta una regolamentazione della disciplina applicabile a livello europeo, l'Unione decise di munirsi di specifiche norme volte al garantire il rispetto dei diritti dei passeggeri anche in ambito marittimo ⁶⁰.

Nello specifico, il Regolamento UE 1177/2010 è finalizzato all'istituzione di un regime di tutela nei confronti del passeggero che viaggia per mare o altre vie navigabili ⁶¹:

⁵⁷ Questa la premessa che viene ribadita al punto 10 dei considerando alla decisione del Consiglio del 12 dicembre 2011.

⁵⁸ A conferma di quanto esposto al punto 4 dei considerando alla decisione del 12 dicembre 2011: «All'atto di adesione dell'Unione al protocollo di Atene, le norme in materia di competenza giurisdizionale di cui all'articolo 10 dello stesso dovrebbero prevalere sulle pertinenti norme dell'Unione».

⁵⁹ Questo aspetto è sottolineato da P. CELLE Art. 67 Brussels I bis Regulation: An Overall Critical Analysis, in I QUEIROLO (a cura di), *Brussels I bis Regulation and Special Rules: Opportunities to Enhance Judicial Cooperation*, Roma, 2021, p. 13; Id, I profili assicurativi, cit.

⁶⁰ Per il passeggero aereo e ferroviario interventi simili si erano già avviati rispettivamente con i Reg. 261/2004 e Reg. 1371/2007. Per quello che riguarda il trasporto in autobus si dovrà invece attendere il Reg. 181/2011.

⁶¹ Il Reg. 1177/2010 si applica, secondo il contenuto dell'art. 2, ai passeggeri imbarcati nel territorio di uno Stato membro, a quelli imbarcati al di fuori di uno Stato membro e diretti in un porto di sbarco situato all'interno di uno di essi a condizione che il vettore sia una persona fisica o giuridica dell'Unione ma anche

quest'ultimo viene ampiamente riconosciuto come soggetto debole all'interno del rapporto contrattuale del trasporto e pertanto bisognoso di maggiori protezioni ⁶². Le garanzie offerte dalla normativa ricoprono evidentemente un ruolo significativo all'interno del diritto europeo in materia di trasporto di persone su nave. Ciò trova conferma nella natura inderogabile, sancita dall'art. 6, del sistema entrato in vigore il 18 dicembre 2012 ⁶³.

I diritti in questione, oggetto del Regolamento, sono elencati all'interno dell'art. 1: *a)* la non discriminazione tra i passeggeri riguardo alle condizioni di trasporto offerte dai vettori, *b)* la non discriminazione e l'assistenza nei confronti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta, *c)* i diritti dei passeggeri in caso di cancellazione e ritardo, *d)* le informazioni minime da fornire ai passeggeri, *e)* il trattamento dei reclami, *f)* le regole generali in materia di esecuzione.

Aspetto di rilievo della disciplina in esame è la previsione di norme dedicate alle persone con disabilità e mobilità ridotta. Queste vengono individuate sulla base della definizione fornita dall'art. 3 lett. a) ai sensi del quale rientra nella categoria << qualsiasi persona la cui mobilità sia ridotta, nell'uso del trasporto, a causa di qualsiasi disabilità fisica (sensoriale o locomotoria, permanente o temporanea), disabilità o minorazione mentale, o di qualsiasi altra causa di disabilità, o per ragioni di età, e la cui condizione richieda un'attenzione adeguata e un adattamento del servizio fornito a tutti i passeggeri per rispondere alle esigenze specifiche di detta persona. >>. I passeggeri che versano nelle suddette condizioni sono i destinatari della specifica tutela di non discriminazione fornita dall'art. 7 del Reg. 1177/2010: secondo la norma il vettore o altri soggetti appositamente adibiti a quelle funzioni non possono rifiutarsi di accettare prenotazioni, emettere biglietti o imbarcare un passeggero esclusivamente per motivi di disabilità o mobilità ridotta. Inoltre, i costi di prenotazione e del trasporto di queste ultime non dovrebbero prevedere ulteriori incrementi rispetto a quanto previsto per gli altri viaggiatori. Questa

ai passeggeri di una crociera il cui porto di imbarco sia situato in uno Stato membro. Rimangono invece esclusi dal campo di applicazione i passeggeri

di navi autorizzate al trasporto di massimo dodici persone, quelli viaggianti su navi del cui funzionamento sia responsabile un equipaggio composto da non più di tre persone, i passeggeri di navi prive di propulsione meccanica e quelli trasportati da riproduzioni storiche di navi costruite prima del 1965.

⁶² Della qualità di contraente debole del passeggero all'interno del contratto di trasporto marittimo si era già accennato richiamando l'intervento dell'avvocato LA MATTINA al convegno AIDIM tenutosi a Genova nel 2012 (vedi nota 17). Inoltre, la medesima condizione viene riconosciuta al viaggiatore dallo stesso Regolamento 1177/2010 al punto 2 dei considerando.

⁶³ Art. 6: << i diritti e gli obblighi stabiliti dal presente regolamento non possono essere limitati né possono essere oggetto di rinuncia, in particolare per effetto di clausole derogatorie o restrittive del contratto di trasporto.>>. La data di entrata in vigore è invece sancita dall'art. 31 del Regolamento.

impostazione conosce poi le eccezioni previste dal successivo art. 8, tutte quante previste con l'obiettivo di garantire l'osservanza delle norme in materia di sicurezza e che comunque garantiscono al passeggero un diritto di rimborso o in alternativa un trasporto differente rispetto a quello negato.

La normativa è inoltre istitutiva di una serie di obblighi per il vettore e altri operatori, verso tutti i passeggeri, nei casi di partenze ritardate o cancellazione del viaggio.

Più nel dettaglio il capo III del Regolamento 1177/2010 prevede: il dovere di informare i passeggeri di eventuali ritardi e cancellazioni << quanto prima e comunque non oltre trenta minuti dopo l'orario di partenza previsto >>, della situazione, del nuovo orario di partenza e di quello previsto per l'arrivo, nonché circa i trasporti alternativi nell'interesse di quei passeggeri i quali, a causa del ritardo, hanno perso un trasporto in coincidenza (art. 16); il dovere di fornire gratuitamente ai passeggeri pasti e bevande in caso di cancellazione o ritardo superiore a novanta minuti ed una sistemazione per una o più notti qualora si renda necessario (art. 17); l'obbligo del vettore di mettere a disposizione del passeggero un trasporto alternativo verso la destinazione finale o di garantirgli il rimborso del biglietto in caso di ritardo superiore a novanta minuti o cancellazione del viaggio (art. 18); infine, la possibilità per il passeggero di chiedere una compensazione economica non inferiore al 25% del prezzo del biglietto nell'eventualità che l'arrivo alla destinazione finale sia soggetto a ritardi (art. 19) ⁶⁴.

Per ciò che attiene alla compensazione pecuniaria, la norma si occupa di fornire ulteriori dettagli circa la sua quantificazione ed il suo ottenimento. L'art. 19 dispone infatti che la cifra da erogare al passeggero debba essere calcolata in relazione al prezzo effettivamente pagato dal passeggero (art. 19.3) e versata nei confronti di quest'ultimo entro un mese dalla richiesta (art. 19.5). Ciò nonostante, al vettore è concessa l'individuazione di una soglia minima al di sotto della quale non è prevista compensazione; detta cifra non può essere più elevata di 6 euro (art. 19.6) ⁶⁵.

⁶⁴ In merito al Regolamento UE 1177/2010 ed al suo contenuto S.M. CARBONE, P. CELLE, M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo, attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Giappichelli Editore – Torino 2020 pp. 175-178 e S. ZUNARELLI, *Il regolamento (UE) 1177/2010 sui diritti dei passeggeri che viaggiano per mare: obblighi di vettori e di operatori dei terminali e problemi applicativi*, intervento presentato nel corso della conferenza AIDIM tenutasi a Genova in data 11 giugno 2012 e consultabile sul sito AIDIM.org.

⁶⁵ Così in S. ZUNARELLI, A. ROMAGNOLI, op. cit. p. 231.

CAPITOLO III

La situazione italiana e l'eventuale recepimento del diritto uniforme.

SOMMARIO: 3.1 L'Italia e la Convenzione di Atene del 1974. - 3.2 La formale adozione di Atene 1974, considerazioni e conseguenze. - 3.3 La limitazione della responsabilità per crediti marittimi: la Convenzione di Londra 1976 e il suo coordinamento con Atene 1974.

3.1 L'Italia e la Convenzione di Atene del 1974.

Come ripetutamente anticipato, lo Stato italiano, benché fosse presente alla Conferenza tenutasi ad Atene il 13 dicembre 1974, non ha, ad oggi, ratificato la relativa Convenzione in materia di trasporto passeggeri e bagagli via mare né i successivi Protocolli modificativi di Londra 1976, Londra 1990 ed il più recente Protocollo di Londra del 2002⁶⁶.

Di conseguenza, per lungo tempo il parametro normativo tenuto in considerazione dal Giudice italiano per regolare controversie inerenti al contratto di trasporto di persone su nave è stato il codice della navigazione del 1942, talvolta suscettibile di integrazioni per analogia, da parte del diritto civile, come lo stesso art. 1 comma 2 cod. nav. suggerirebbe⁶⁷.

Un radicale cambiamento nel panorama delle fonti si ebbe quando l'ordinamento europeo recepì, nella sua versione più aggiornata, quella del 2002, la Convenzione de 1974.

⁶⁶ Sul punto *Cfr.* nota 23 ma anche S. M. CARBONE, P. CELLE, M. LOPEZ DE GONZALO, *il diritto marittimo, attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Giappichelli Editore – Torino 2020, p. 173.

⁶⁷ Si faccia qui riferimento a quanto già detto *infra.* nota 1. Invece, per quanto riguarda la possibilità di richiamare la disciplina del codice civile in materia di trasporto di persone via mare, la tendenza è ovviamente riscontrabile nella giurisprudenza (fino al 2012, come si vedrà in seguito), si prenda ad esempio Tribunale di Genova, Sez. II, Sent. 5 febbraio 2007 n. 430, in Banca dati online onelegale.wolterskluwer.it: <<... sotto il profilo contrattuale, si osserva che l'art. 1681 c.c. dispone che il vettore risponde dei sinistri che colpiscono la persona del viaggiatore durante il viaggio, se non prova di avere adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno...>>. Nello specifico in questo caso viene richiamata la norma del libro IV, capo VIII, sez. II c.c. in riferimento alla responsabilità del vettore per le lesioni subite da un passeggero nel corso di attività ricreative su invito di << alcuni componenti dell'equipaggio preposti all'animazione a bordo della nave >>. Mentre la tematica della responsabilità del vettore nelle fonti interne è già stata affrontata, *Cfr.* paragrafo 1.6.

Inoltre, con l'emanazione del Regolamento CE 392/2009, entrato poi ufficialmente in vigore nel dicembre 2012, l'UE ha sostanzialmente reso direttamente applicabile all'interno degli spazi dell'Unione la disciplina internazionale uniforme ⁶⁸.

Per queste ragioni, anche l'Italia si ritrova, seppure indirettamente, a fare riferimento alle regole previste dalla Convenzione di Atene e ad applicarle mediante il richiamo effettuato dalla normativa europea.

La pratica appena delineata risulta anche nella recente giurisprudenza nazionale: << Escluso l'utilizzo della norma del codice della navigazione [...] va altresì escluso il ricorso alle norme della Convenzione di Atene del 1974 nel testo originario, che l'Italia non ha mai ratificato; la stessa Convenzione, nel testo emendato dal Protocollo di Londra del 2002 (e parimenti non ratificata dall'Italia), è invece stata recepita dall'ordinamento interno italiano a seguito del rinvio che a quel trattato è stato effettuato ad opera del Regolamento C.E. n. 392/2009. >> ⁶⁹; <<... è stabilito che "la responsabilità del trasportatore in relazione... alle lesioni personali è limitata dai termini stabiliti dalla Convenzione di Atene" (art. 23.2), oggi recepita nel Regolamento Europeo n. 329/2009. >> ⁷⁰; <<... il regolamento CE 392/2009, nel richiamare per "i danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite da un passeggero" la convenzione di Atene, fissa in due anni il termine di prescrizione.>> ⁷¹.

L'introduzione nell'ordinamento italiano del Regolamento del 2009, e quindi della Convenzione, ha contribuito al progressivo superamento del codice della navigazione come fonte regolatrice nel settore del trasporto marittimo di bagagli e passeggeri ⁷².

3.2 La formale adozione di Atene 1974, considerazioni e conseguenze.

Il mancato recepimento della Convenzione di diritto uniforme da parte dell'Italia è in contrasto con quanto previsto dall'art. 4 Decisione 2012/22/UE in base al quale: << Gli

⁶⁸ Essendo l'atto in questione un regolamento, questo ha portata generale, è obbligatorio in tutti i suoi elementi e perciò immediatamente applicabile da parte degli Stati membri (art. 288, comma 2 TFUE). Il reg. ha quindi natura normativa. Sul punto R. ADAM, A. TIZZANO, *Manuale di diritto dell'Unione Europea*, seconda edizione, Giappichelli Editore-Torino 2017, pp. 170 e 171.

⁶⁹ Tribunale Grosseto, Sent., 10/11/2017, n. 1141 in Banca dati online onelegale.wolterskluwer.it.

⁷⁰ Tribunale Patti, Sent., 14/10/2020, n. 545 in Banca dati online onelegale.wolterskluwer.it.

⁷¹ Tribunale Livorno, Sent., 20/01/2021, n. 43 in Banca dati online onelegale.wolterskluwer.it.

⁷² Un esempio nella massima tratta dalla sentenza del Giudice di pace Carinola, 18/02/2015, in onelegale.wolterskluwer.it: << In base al Regolamento CE n. 392/2009 il danno al veicolo al seguito del passeggero è assimilabile al danno al bagaglio ed è pertanto soggetto alle norme del Regolamento e non a quelle del Codice della Navigazione.>>.

Stati membri prendono le disposizioni necessarie affinché gli strumenti di ratifica o adesione al protocollo di Atene siano depositati entro un termine ragionevole e, se possibile, entro il 31 dicembre 2011>>>.

Sulla base di ciò appare quindi coerente che anche le istituzioni italiane abbiano provveduto ad effettuare studi e valutazioni inerenti alla ratifica da parte dello Stato della disciplina in discussione, nonché alle sue implicazioni pratiche, e che sia quindi stato redatto un possibile disegno di legge ⁷³.

Secondo l'analisi tecnico-normativa ⁷⁴, la ricezione del Trattato non comporterebbe nessuna problematica di compatibilità a livello internazionale, al contrario, l'intervento rappresenterebbe la corretta armonizzazione dell'ordinamento italiano alle disposizioni della Convenzione IMO di Atene 1974.

Parimenti, lo schema di ratifica non provocherebbe nessun attrito con l'ordinamento Europeo, ed anzi renderebbe pienamente compatibile l'ordinamento interno con quest'ultimo, in osservanza degli obblighi assunti dall'Italia in quanto Stato Membro; difatti introdurrebbe norme di adattamento alle disposizioni del Reg. 392/2009 e perciò in linea con le regolamentazioni in materia degli altri Paesi dell'Unione.

Per quanto riguarda le conseguenze a livello nazionale, l'adesione al Protocollo del 2002 non condurrebbe a nessun profilo di incostituzionalità, mentre, secondo la relazione del Ministero Affari Esteri, il disegno di legge comporterebbe (art. 3) alcune modifiche al codice della navigazione: ne uscirebbero alterati gli artt. 409 e 412 ⁷⁵. Al primo dei due articoli verrebbe aggiunto un secondo comma facente riferimento all'attuazione della Direttiva 98/18/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri, in base al quale la responsabilità del vettore per la morte o le lesioni subite dal passeggero debba essere regolata in conformità alle vigenti norme europee in materia, quindi, il Regolamento del 2009 e la Convenzione di Atene, come modificata dal Protocollo del 2002 ⁷⁶. Il secondo subirebbe, invece, oltre che una modica del titolo in

⁷³ Il testo del disegno di legge viene riportato integralmente in Appendice.

⁷⁴ Analisi fornita dall'Ufficio Legislativo del Ministero degli Affari Esteri.

⁷⁵ Gli articoli, rubricati rispettivamente "Responsabilità del vettore per danni alle persone" e "Responsabilità del vettore per bagaglio" sono già stati analizzati nel loro contenuto, si veda paragrafo 1.6.

⁷⁶ Sul punto si è espressa anche l'Associazione Italiana di Diritto Marittimo (AIDIM) che in un suo appunto inerente ai problemi legati alla ratifica e all'introduzione nell'ordinamento italiano della Convenzione di Atene rileva come l'aggiunta del nuovo comma in questione sarebbe superflua; come correttamente evidenziato nell'elaborato dell'AIDIM già l'art. 1.2 del Reg. del 2009 estende l'ambito applicativo delle disposizioni in questione alle navi appartenenti alle classi A e B ai sensi dell'articolo 4 della direttiva

“Responsabilità del vettore in caso di perdita o danni ai bagagli o ai veicoli”, anche una variazione contenutistica. Infatti, l’adesione alla Convenzione arricchirebbe la disposizione di un’ulteriore distinzione tra bagaglio a mano e altri bagagli, comportando un’equiparazione della responsabilità del vetturale per perdita e danneggiamento a quella dovuta alla mancata restituzione del bagaglio.

Oltre a quanto appena detto, nella Relazione Illustrativa ⁷⁷ si sottolinea come un eventuale recepimento della disciplina uniforme comporti ulteriori novità rispetto al cod. nav. italiano. In primo luogo, verrebbero introdotti un meccanismo di responsabilità oggettiva e un limite di copertura del vetturale fino al tetto massimo di 400.000 DSP (Diritti Speciali di Prelievo) per ogni passeggero ⁷⁸.

In secondo luogo, l’ordinamento nazionale si munirebbe di una disposizione che da una parte costringerebbe il vettore a stipulare una polizza assicurativa nei confronti di ciascun passeggero, mentre dall’altra instaurerebbe un sistema di certificazioni rilasciate dal Paese di bandiera e funzionale ad attestare l’esistenza della suddetta copertura finanziaria ⁷⁹.

Infine, nemmeno la Relazione tecnico-finanziaria ⁸⁰ individua la necessità di adeguamenti finanziari scaturenti dalla ratifica del Trattato in questione, in quanto l’intervento normativo e le susseguenti modificazioni non implicherebbero l’impiego di risorse umane, strumentali e finanziarie che non siano già disponibili a legislazione vigente.

In conclusione, si potrebbe dire che non esistano vere e proprie motivazioni che giustificano la mancata attivazione dell’iter legislativo di accoglimento della disciplina internazionale in materia di trasporto di passeggeri marittimi. L’adesione a quest’ultima sarebbe non soltanto totalmente compatibile con l’ordinamento italiano, in cui, si ricorda, le disposizioni di diritto uniforme sono in ogni caso già applicate per il richiamo effettuato dal Reg. 392/2009, ma richiesta dall’Unione per ogni Stato Membro.

98/18/CE. Per le suddette navi il regime applicabile rimarrebbe quindi immutato rispetto a quello corrente rendendo la specificazione introdotta priva di effetti normativi.

⁷⁷ Relazione presentata dall’Ufficio legislativo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

⁷⁸ Si richiamano quindi la “teoria del doppio binario” per l’introduzione della responsabilità oggettiva e il limite di valore entro il quale è chiamato a rispondere il vettore marittimo previsto dall’art. 7 della Convenzione di Atene, entrambe introduzioni dovute alle novità apportate dal Protocollo di Londra 2002, si veda quanto già detto *infra* nota 13.

⁷⁹ Anche in questo caso si tratta di introduzioni dovute al Protocollo di Londra 2002, *cfr.* nota 20.

⁸⁰ Relazione del Ministero dello Sviluppo Economico.

Attualmente la situazione di stallo creatasi intorno all'adozione della Convenzione di Atene del 1974 da parte dell'Italia è probabilmente da attribuirsi al disinteresse delle istituzioni, le quali attenzioni, negli ultimi anni, sono state spesso rivolte, a fenomeni e temi di maggiore urgenza come, per esempio, l'emergenza COVID-19 o il conflitto russo-ucraino.

3.3 La limitazione della responsabilità per crediti marittimi: la Convenzione di Londra 1976 e il suo coordinamento con Atene 1974.

Considerazioni a parte vanno fatte rispetto alla limitazione risarcitoria. L'istituto, di cui qualcosa si è già accennato, sia per quanto riguarda la Convenzione di Atene del 1974 sia per la sua previsione nel cod. nav., nasce dalla necessità di incentivare determinate attività marittime, e quindi anche il trasporto di passeggeri, le quali, essendo svolte per mare, si caratterizzano per una natura particolarmente rischiosa. In tempi moderni, la ragione giustificativa di tale meccanismo è invece legata alla convenienza del contenere la responsabilità del vettore-armatore entro i limiti previsti dalla copertura assicurativa ⁸¹.

Come anticipato, la possibilità di limitare ad una soglia massima la propria responsabilità viene accordata al vettore dalla Convenzione di Atene ⁸², come modificata dal Protocollo del 2002, mentre il codice della navigazione non contiene una analoga limitazione della responsabilità del vettore marittimo di persone. Una previsione di questo tipo rappresenterebbe perciò una deroga alla regola generale vigente nel nostro ordinamento, secondo cui il debitore sarebbe chiamato a rispondere illimitatamente del danno da lui causato. Per questo motivo, relativamente al solo settore del trasporto aereo, il limite di responsabilità del vettore è stato sottoposto ad esame di costituzionalità: il Giudice delle leggi si espresse con la sentenza del 6 maggio 1985 n. 132, evidenziando come non sarebbe la previsione di una soglia quantitativa massima al risarcimento a determinare l'illegittimità della norma, bensì, la sua evidente incapacità di fornire una adeguata riparazione del danno. Affinché possa essere ritenuto ammissibile, l'istituto della limitazione dovrebbe predisporre garanzie di certezza oltre a tutelare effettività e adeguatezza della compensazione economica.

⁸¹ Così in S. M. CARBONE, P. CELLE, M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo, attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Giappichelli Editore – Torino 2020, pag. 72.

⁸² Cfr. quanto detto al paragrafo 1.3 relativamente agli articoli 7 e 8 della Convenzione.

Tale orientamento della Corte costituzionale è stato invece invocato, in ambito marittimo, per la formulazione di riserve circa la mancata ratifica della Convenzione di Atene del 1974 da parte dello Stato italiano. Solamente con le modifiche apportate dal Protocollo del 2002, capaci di delineare un regime più favorevole al passeggero, la disciplina uniforme ha iniziato a soddisfare i requisiti dettati dalla Corte Cost.⁸³.

Ciò premesso, si deve tenere in considerazione che a livello internazionale la fonte normativa in materia di limitazione di responsabilità per crediti marittimi è la Convenzione di Londra del 19 dicembre 1976, poi modificata dal relativo Protocollo del 1996.

Sebbene l'Italia non abbia proceduto alla sua ratifica, alcuni dei contenuti dal Trattato trovano applicazione nel nostro ordinamento in forza del d.lgs. 28 giugno 2012 n. 111⁸⁴, il quale ha sostanzialmente provocato l'abrogazione dell'art. 275 cod. nav. in tema di limitazione della responsabilità dell'armatore⁸⁵.

La disciplina introdotta con Londra 1976 differisce, sotto diversi aspetti, da quanto disponeva la legge italiana: innanzitutto, mentre l'articolo 275 del codice della navigazione faceva riferimento alla totalità delle obbligazioni, siano esse contratte in occasione del viaggio o sorte durante la sua esecuzione, il criterio previsto dalla Convenzione di Londra è invece quello della "lista chiusa" dei crediti che possono essere soggetti a limitazione⁸⁶; in secondo luogo, la legge nazionale prevedeva che la limitazione fosse calcolata sul viaggio, al contrario per la normativa uniforme viene applicata in relazione ad un avvenimento; infine, differenze sono presenti anche sulla

⁸³ Sul punto S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Giuffrè Editore – Milano 2008, pp. 209-211 ma anche S. M. CARBONE, P. CELLE, M. LOPEZ DE GONZALO, op. cit. pag. 73.

⁸⁴ Il d.lgs. è stato adottato per dare attuazione in Italia alla Direttiva CE/2009/20 in tema di assicurazione degli armatori per i crediti marittimi. La Direttiva è introduttiva di alcune norme equivalenti a quelle disposte dal Protocollo modificativo di Londra 1996.

⁸⁵ Così anche nella giurisprudenza di Cassazione: << ... art. 275 cod. nav. Tale ultima disposizione (nell'originaria formulazione, applicabile *ratione temporis* ...) prevede(va), infatti, che per "le obbligazioni contratte in occasione e per i bisogni di un viaggio e per le obbligazioni sorte da fatti o atti compiuti durante lo stesso viaggio, ad eccezione di quelle derivanti da proprio dolo o colpa grave, l'armatore può limitare il debito complessivo ad una somma pari al valore della nave e all'ammontare del nolo e di ogni altro provento del viaggio" (comma 1; di recente modificato dal D.lgs. 28 giugno 2012, n. 111, art. 12, comma 1, che ha circoscritto la facoltà di limitazione del debito soltanto in favore di armatore "di una nave di stazza lorda inferiore alle 300 tonnellate"). Cass. civ., Sez. III, Sent., 10/05/2013, n. 11113, in Banca dati online onelegale.wolterskluwer.it.

⁸⁶ È l'art. 2 del Trattato ad elencare i crediti su cui si può applicare la limitazione: a) danni a persone o cose che si verificano a bordo della nave o in relazione al suo utilizzo; b) danni derivanti dal ritardo nel trasporto di persone o cose; c) crediti relativi ad altri danni derivanti dalla violazione di diritti diversi dai diritti contrattuali, che si verificano in connessione diretta con l'esercizio della nave; d) crediti derivanti dalla rimozione del relitto; e) crediti relativi alla rimozione, distruzione o volte a rendere inoffensivo il carico di una nave.

determinazione dell'importo limite del risarcimento. Mentre per codice italiano il calcolo teneva conto del valore della nave, la disciplina internazionale adotta criteri di commisurazione alla stazza di questa ⁸⁷.

Delineato nei suoi tratti essenziali il sistema delle fonti sull'istituto della limitazione, vanno ora fatte alcune considerazioni circa la coesistenza delle due convenzioni internazionali di Atene 1974 (aggiornata nel 2002) e Londra 1976 (aggiornata nel 2004). Secondo l'articolo 19 di Atene 1974/2002 << la presente convenzione non modifica in alcun modo i diritti e gli obblighi del vettore, del vettore di fatto e dei loro dipendenti o incaricati previsti dalle convenzioni internazionali sulla limitazione della responsabilità dei proprietari di navi marittime >>.

In sostanza, al verificarsi di un evento che comporti la morte o altro danno al passeggero marittimo, il vettore potrebbe avere la facoltà di far valere il diritto alla limitazione della propria responsabilità, richiamando sia la normativa predisposta dal Protocollo di Londra del 2002, sia quella prevista dall'altro Protocollo di Londra, quello del 1996 e modificativo di Londra '76 ⁸⁸. Qualora entrambe le discipline fossero applicabili, va tenuto in conto che, secondo la Convenzione del 1974 la somma massima richiedibile al vettore ai fini risarcitori si ottiene sulla base dei passeggeri a bordo al momento dell'incidente ⁸⁹, per quanto previsto dalla Convenzione di Londra 1976, invece, il vettore ha diritto ad una limitazione del danno risarcibile pari a 175.000 DSP per ogni passeggero che la nave è autorizzata a trasportare ⁹⁰.

Così, nel caso in cui l'ammontare dei danni provocati nell'incidente venga calcolato mediante il criterio impiegato dalla Convenzione di Atene ma al contempo risulti eccedente alla copertura massima disposta dal Trattato di Londra del 1976, il vettore potrà beneficiare di una ulteriore limitazione del risarcimento. Tale impostazione attenuerebbe notevolmente la tutela offerta al passeggero marittimo ⁹¹.

Il discorso è, in parte, differente per l'assicuratore del vettore ⁹²: mentre la Convenzione del '76 annovera quest'ultimo nell'elenco dei soggetti aventi diritto alla limitazione della

⁸⁷ Così in S. M. CARBONE, P. CELLE, M. LOPEZ DE GONZALO, op. cit. pp. 74-76

⁸⁸ Sul punto, S. ZUNARELLI, A. ROMAGNOLI, *Contratto di trasporto marittimo di persone*, Giuffrè Editore – Milano 2012, pp. 359-360.

⁸⁹ L'art. 7 prevede una somma di 400.000 DSP per ogni passeggero.

⁹⁰ Questo il contenuto dell'art. 7 Convenzione di Londra 1976 come emendato dal Protocollo del 1996. Di quanto appena detto in S. POLLASTRELLI, op. cit. pp. 225-226.

⁹¹ Nuovamente in S. ZUNARELLI, A. ROMAGNOLI, *Contratto di trasporto marittimo di persone*, Giuffrè Editore – Milano 2012, pp. 359-360

⁹² Anche in questo il riferimento è all'assicurazione obbligatoria per il vettore introdotta dal Protocollo di Londra 2002, vedi quanto detto in nota 20.

propria responsabilità (art. 1.6), quella di Atene invece fa riferimento a questa possibilità dell'assicuratore solamente in relazione alla situazione in cui l'azione risarcitoria sia rivolta direttamente allo stesso (art. 4 *bis* 10) ⁹³.

Per quanto riguarda il nostro ordinamento, pur non essendo l'Italia formalmente aderente alla Convenzione internazionale sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi, alcuni dei principi di quest'ultima vengono in esso già adottati, come anticipato, per mezzo del d.lgs. 111 del 2012 ⁹⁴. Inoltre, in base all'art. 5 del Regolamento CE 392/2009 ⁹⁵, sono fatti salvi i diritti e gli obblighi del vettore previsti dalla legge di attuazione alla Convenzione internazionale del 1976. Solamente in assenza di una normativa di questo tipo, prosegue il secondo comma dell'art. 5, la responsabilità del vettore sarebbe regolata dalle disposizioni di Atene 1974 ⁹⁶.

Invero, sebbene il suddetto decreto faccia esplicito riferimento al suo intento di adattare l'ordinamento alla Direttiva CE/2009/20, introduttiva di alcune norme riprese dalla Convenzione di Londra del 1976/2004, lo Stato italiano non ha mai adottato veri e propri strumenti attuativi in riferimento a quest'ultima. Per queste ragioni, il provvedimento in questione, oltre a non rappresentare normativa valida ai fini di cui all'articolo 5 del Regolamento del 2009, risulta essere di dubbia utilità rispetto ad altri strumenti a disposizione del legislatore ed utilizzabili per trasporre nel diritto italiano i principi sanciti dal Protocollo del 1996 ⁹⁷.

⁹³ L'articolo accorda all'assicuratore del vetturale una limitazione della propria responsabilità ad una cifra pari all'ammontare assicurativo ovvero 250.000 DSP per ogni passeggero. Sul punto si veda S. ZUNARELLI, A. ROMAGNOLI, op. cit. pp. 334 e 335.

⁹⁴ *Cfr.* nota 84.

⁹⁵ Il contenuto della disposizione ricalca, nella sostanza, quanto già previsto dall'art. 19 della Convenzione di Atene del 1974.

⁹⁶ La norma fa riferimento a quanto previsto dall'art. 3 del Regolamento, qui, in tema di responsabilità vengono richiamati gli articoli del Trattato di Atene del 1974.

⁹⁷ In questo senso nuovamente S. M. CARBONE, P. CELLE, M. LOPEZ DE GONZALO, op. cit. pp. 72-74.

BIBLIOGRAFIA

- R. ADAM, A. TIZZANO, *Manuale di diritto dell'Unione Europea*, seconda edizione, Giappichelli Editore-Torino 2017.
- S.M. CARBONE, P. CELLE, M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto della navigazione, attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Giappichelli Editore - Torino 2020.
- P. CELLE, *I profili assicurativi della responsabilità del vettore marittimo di persone nella convenzione di Atene e nel regolamento (CE) 392/2009*, Convegno AIDIM Genova 11 giugno 2012, *Il trasporto marittimo passeggeri e il contratto di crociera: le novità legislative*.
- A. LA MATTINA, *Il passero quale parte debole del contratto di trasporto*, Convegno AIDIM Genova 11 giugno 2012, *Il trasporto marittimo passeggeri e il contratto di crociera: le novità legislative*.
- M. MENICUCCI, *Alcune riflessioni sul risarcimento del danno al passeggero alla luce del Reg. (CE) 392/2009*, GIURETA Rivista di diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente, Vol. XVI 2018.
- F. MOSCONI, C. CAMPIGLIO, *Diritto internazionale privato e processuale* Vol. 1 nona edizione, UTET- 2020.
- C. PERRELLA, *Convenzione di Atene e regolamento (CE) 392/2009: alcune questioni aperte in materia di risarcimento di danno alla persona*, Convegno AIDIM Genova 11 giugno 2012, *Il trasporto marittimo passeggeri e il contratto di crociera: le novità legislative*.
- S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Giuffrè Editore – Milano 2008.
- I. QUEIROLO (a cura di), *Brussels I bis Regulation and Special Rules: Opportunities to Enhance Judicial Cooperation*, Roma, 2021.
- S. ZUNARELLI, A. ROMAGNOLI, *Contratto di trasporto marittimo di persone*, Giuffrè Editore 2012.
- S. ZUNARELLI, *Il regolamento (UE) 1177/2010 sui diritti dei passeggeri che viaggiano per mare: obblighi di vettori e di operatori dei terminali e problemi applicativi*, Convegno AIDIM Genova 11 giugno 2012, *Il trasporto marittimo passeggeri e il contratto di crociera: le novità legislative*.

MATERIALE ISTITUZIONALE

- 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, in G.U.C.E. L 131 del 28 maggio 2009.
- DECISIONE DEL CONSIGLIO 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, COM (2003) 375, 24 giugno 2003.
- REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare e per vie navigabili interne in caso di incidente, COM (2005) 592, 23 novembre 2005.
- 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, in G.U.U.E L 351 del 20 dicembre 2012.
- DIRETTIVA 98/18/CE del Consiglio del 17 marzo 1998 relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri, in G.U.C.E L 144 del 15 maggio 1998.
- 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, in G.U.U.E. L 334 del 17 dicembre 2010.
- 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 G.U.U.E. L 8 del 12 gennaio 2012.
- DECRETO LEGISLATIVO 28 giugno 2012, n. 111. Attuazione della direttiva 2009/20/CE recante norme sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi, in G.U. n 173 del 26 luglio 2012.
- AIDIM, Appunto relativo ai problemi attinenti alla ratifica ed alla introduzione nell'ordinamento italiano della Convenzione di Atene 1974-2002, 25 ottobre 2021.
- RELAZIONE ILLUSTRATIVA del MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, *Schema della legge di "Ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale*

di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare di passeggeri e del loro bagaglio, quale modificata dal Protocollo di Londra del 1° novembre 2002”.

- ANALISI TECNICO-NORMATIVA del MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI, *Schema del disegno di legge di “Ratifica ed esecuzione della Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare di passeggeri e del loro bagaglio, quale modificata dal Protocollo di Londra del 1° novembre 2002.”.*

- RELAZIONE TECNICA FINANZIARIA del MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO, *Schema della legge di “Ratifica ed esecuzione della Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare di passeggeri e del loro bagaglio, quale modificata dal Protocollo di Londra del 1° novembre 2002”.*

Appendice

DISEGNO DI LEGGE

Art.1

(Autorizzazione alla ratifica)

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la Convenzione di Atene relativa al trasporto per mare di passeggeri e del loro bagaglio, fatta ad Atene il 13 dicembre 1974 e del relativo Protocollo di modifica fatto a Londra il 1° novembre 2002.

Art.2

(Ordine di esecuzione)

1. Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo e al relativo Protocollo di modifica di cui all'articolo 1 a decorrere dalla data della loro entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 24 dell'Accordo stesso e dell'art.20 del Protocollo stesso.

Art.3

(Modifiche al Codice della Navigazione)

1. Al codice della navigazione sono apportate le seguenti modificazioni:

a) All'articolo 409 (Responsabilità del vettore per danni alle persone), dopo il comma 1, è inserito il seguente: «1-bis. Per le navi adibite a navigazione internazionale e per le navi appartenenti alle classi A e B di cui all' articolo 3, comma 1, del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45 recante “Attuazione della direttiva 98/18/CE relativa alle disposizioni e alle norme di sicurezza per le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali”, la responsabilità del vettore per i danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite dal passeggero è regolata dalle norme europee ed internazionali in vigore nella Repubblica»; b) l'articolo 412 (Responsabilità del vettore per bagaglio) è sostituito dal seguente: «Art. 412 — Responsabilità del vettore in caso di perdita o danni ai bagagli o ai veicoli».

La responsabilità del vettore derivante dalla perdita o dai danni ai bagagli o ai veicoli è regolata dalle norme europee comunitarie ed internazionali in vigore nella Repubblica.

Art.4

(Riserve)

1. Il Governo è autorizzato ad apporre, all'atto del deposito dello strumento di ratifica, la riserva di cui all'allegato II del Regolamento 392/2009/CE.

Art.5

(Certificato assicurativo)

1. Il Ministro dello sviluppo economico, individua l'ente abilitato a rilasciare la certificazione della sussistenza della copertura assicurativa di cui all'art.4-bis della Convenzione di Atene 1974 del 13 dicembre 1974, come modificata dal Protocollo di Londra del 1° novembre 2002.

2. Con il decreto di cui al comma 1, il Ministro dello Sviluppo Economico disciplina le modalità di richiesta e rilascio del certificato, fissa l'importo dello stesso e regola gli eventuali aggiornamenti di tale importo.

Art.6

(Copertura finanziaria)

1. Dall'attuazione della presente legge non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art.7

(Entrata in vigore)

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.