

TRIBUNALE DI PATTI
14 OTTOBRE 2020, N. 545

G.I. Peluso

C.P., C.T. nella qualità di eredi di P.E. c. MSC A*** S.p.A

Trasporto marittimo di persone – Crociera turistica – Morte o lesioni del passeggero – Prescrizione.
Trasporto marittimo di persone – Responsabilità vettore – Sinistri passeggero – Onere della prova.

L'art. 16 della convenzione di Atene del 1974 prescrive che «l'azione per il risarcimento dei danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite da un passeggero o dalla perdita o dal danneggiamento dei bagagli si prescrive nel termine di due anni», prevedendo diversi termini per l'inizio della relativa decorrenza che, nel caso di lesioni personali, decorrono dalla data dello sbarco del passeggero. (1)

L'art. 409 c. nav. al pari dell'art. 1681 c.c. pone una presunzione relativa di responsabilità a carico del vettore per i sinistri che colpiscono il viaggiatore durante il viaggio. Tuttavia, tale presunzione non esonera il passeggero dall'onere di fornire la prova del nesso causale fra il sinistro stesso e l'attività del vettore nell'esecuzione del trasporto. (2)

SVOLGIMENTO – Nella sentenza n. 545/2020, il Tribunale di Patti affronta il tema del risarcimento dei danni subiti da un passeggero durante un viaggio a bordo di una nave da crociera.

Per comprendere la portata della sentenza *de qua* occorre riassumere brevemente i fatti oggetto di causa, nonché le vicende processuali e quindi esaminare la normativa di riferimento, applicata dal giudice *de qua*.

Con atto di citazione, notificato il 30 gennaio 2012, una crocierista conveniva in giudizio la compagnia di navigazione, ritenendola responsabile dei danni dalla stessa subiti a seguito della caduta a bordo – precisamente nel vano bagno della sua cabina – causata da un brusco movimento della nave.

Il risarcimento richiesto per i danni riportati in conseguenza della caduta, provati mediante CTU medico-legale, era quantificato complessivamente in circa 47.000,00 euro, comprensivi del rimborso delle spese mediche sostenute e del danno da «vacanza rovinata», oltre a rivalutazione e interessi legali.

La convenuta, con comparsa depositata il 19 aprile 2012, sosteneva infondatezza nel merito della domanda, avanzava richiesta di prescrizione del diritto azionato *ex art.* 418 c. nav., nonché deduceva la propria carenza di legittimazione passiva. Quest'ultima eccezione veniva rigettata dal Tribunale, che riconosceva pertanto la sua piena *legittimità ad causam*, atteso che da catalogo la compagnia assumeva la duplice veste di trasportatore e di organizzatore del viaggio.

Successivamente al rigetto della richiesta di spostamento della prima udienza per la chiamata in causa del terzo, con ordinanza di ammissione delle prove orali, del 12 gennaio 2015, si apriva la fase dell'istruttoria processuale.

A causa del decesso dell'attrice, avvenuta in data 27 luglio 2016, si costituivano in giudizio gli eredi per proseguire l'azione legale, che si concludeva dopo ulteriori quattro anni.

A distanza di quasi dieci anni dal verificarsi del sinistro, la causa veniva assunta in decisione dal Tribunale di Patti, con assegnazione alle parti dei termini di legge per il deposito di comparsa conclusionale e *replikhe*, *ex art.* 190 c.p.c.

Con la sentenza n. 545/2020, il Tribunale di Patti rigettava le domande della parte attrice, costituita dagli eredi della passeggera, condannandola al pagamento delle spese di lire e di 7.254,00 euro per compensi, oltre al rimborso delle spese generali al 15%.

Scritto sottoposto a referendum anonimo – This writing has been submitted to blind peer review

(1-2) In tema di sinistri che colpiscono il crocierista

SOMMARIO: 1. Quadro normativo e motivi della decisione. – 2. La prescrizione tra diritto nazionale e sovranazionale. – 3. L'imputazione della responsabilità e l'onus *probandi*. – 4. Considerazioni finali.

1. *Quadro normativo e motivi della decisione.*

Ai fini del risarcimento delle lesioni personali subite dalla passeggera durante il viaggio crocieristico, sono state richiamate e applicate numerose fonti normative, di natura internazionale (convenzione di Atene del 1974⁽¹⁾), sovranazionale (regolamenti Ce n. 392/2009⁽²⁾ e n. 1177/2010⁽³⁾) e nazionale (artt. 409 e 418 c. nav.).

Anzitutto, il tribunale di Patti ha rigettato, in via preliminare, l'eccezione di prescrizione, ex art. 418 c. nav., del diritto azionato dalla parte attrice sulla base del principio del primato del diritto comunitario, che in materia trova la sua fonte nel reg. Ce n. 392/2009, relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente.

L'art. 418 c. nav., infatti, prevedendo che «i diritti derivanti dal contratto di trasporto di persone [...] si prescrivono con il decorso di sei mesi dall'arrivo a destinazione del passeggero o, in caso di mancato arrivo, dal giorno in cui il passeggero sarebbe dovuto arrivare», si pone in

(1) Convenzione di Atene del 13 dicembre 1974 relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli, successivamente modificata dal protocollo di Londra del 1° novembre 2002, F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009, 1136 ss.; S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persona*, Milano, 2008, 33 ss.; M. M. COMENALE PINTO, *Il trasporto marittimo di passeggeri fra codice della navigazione, convenzioni non ratificate e prassi commentate*, in *Arch. giur.*, 2006, 337.

(2) Reg. 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; M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità del vettore marittimo di persone del codice della navigazione al regolamento (Ce) 392/2009*, relazione tenuta al convegno «Il trasporto marittimo passeggeri e il contratto di crociera: le novità legislative», Genova, 11 giugno 2012, in *Dir. marit.*, 2012, 756 s.; C. PERRELLA, *Convenzione di Atene e regolamento (Ce) 392/2009: alcune questioni aperte in materia di risarcimento di danno alla persona*, relazione tenuta al convegno «Il trasporto marittimo passeggeri e il contratto di crociera: le novità legislative», Genova, 11 giugno 2012, in *Dir. marit.*, 2012, 812 ss.

(3) Reg. 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 reg. Ce n. 2006/2004; D. BOCCHESI, *Passengers' Rights and Carriers' Liability*, Roma, 2013, 47 ss.; S. ZUNARELLI, *Il regolamento (Ue) n. 1177/2010 sui diritti dei passeggeri che viaggiano per mare: obblighi di vettori e di operatori dei terminali e problemi applicativi*, relazione tenuta al convegno «Il trasporto marittimo passeggeri e il contratto di crociera: le novità legislative», Genova, 11 giugno 2012, in *Dir. marit.*, 2012, 779 ss.; V. LAVAL, *Regulation (EU) no 1177/2010 and Protection of Passengers in Sea and Inland Waterway Transport*, in *EJCLI*, 2013, 65 ss.

netto contrasto con l'art. 16 del suddetto regolamento, il quale, in caso di lesioni personali, ha stabilito un termine di prescrizione biennale, decorrente dalla data dello sbarco del passeggero. Trattandosi, in quest'ultimo caso, di norma sovranazionale, dotata di diretta applicabilità ai sensi dell'art. 288 TFEU, il giudice nazionale è tenuto ad applicarla al caso concreto, disapplicando quella nazionale in conflitto.

D'altra parte, il regolamento in esame, incorporando nel suo allegato 1 il testo consolidato della convenzione di Atene del 1974⁽⁴⁾, ha delineato un quadro normativo europeo conforme a quello internazionale.

Una volta superate le eccezioni preliminari sollevate dalla convenzione, il giudicante è entrato nel merito della domanda risarcitoria, soffermandosi sulla correlazione esistente tra l'art. 409 c. nav. e l'art. 1681 c.c. Ai sensi di tali disposizioni, il vettore è responsabile per i sinistri che colpiscono la persona del passeggero durante il trasporto, se non prova che l'evento è derivato da causa a lui non imputabile (caso fornito o forza maggiore), nella prima ipotesi, oppure se non dimostra di avere adottato tutte le misure idonee a evitare il danno, nella seconda. Entrambi gli articoli introducono una presunzione relativa di responsabilità in capo al vettore per i sinistri che colpiscono il passeggero durante il viaggio, salvo nel caso in cui sia accertata la mancanza di una sua colpa, come quando il sinistro viene attribuito al fatto stesso del viaggiatore, dal quale il carrier ha ragione di pretendere un minimo di diligenza, prudenza e senso di responsabilità nella salvaguardia della propria incolumità⁽⁵⁾. Tali disposizioni determinano l'inversione dell'onere probatorio a carico del vettore, ma comunque — ad avviso del giudice *de quo* — non esonerano il viaggiatore dal dover dimostrare l'esistenza del nesso causale fra l'incidente e l'attività del vettore nell'esecuzione del trasporto.

Pertanto, dopo aver analizzato le prove allegate dalla parte attrice per verificare l'esistenza del legame eziologico tra il danno subito e il viaggio, il tribunale di Patti ha rigettato la domanda, riscontrando la mancanza di tale presupposto.

(4) Sul punto v. F. BERLINGIERI, *The Athens Convention on the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea and the European Parliament Regulation*, in *Dir. marit.*, 2011, 1126.

(5) Cass., sez. III, 15 febbraio 2006, n. 3285, in *Dir. imp.*, 2007, 507 ss., con nota di W. PAGLIERI, *La colpa del passeggero nel trasporto aereo*.

2. La prescrizione tra diritto nazionale e sovranazionale.

Nella sentenza succitata vengono richiamati vari istituti quali: la legittimazione passiva nel giudizio della parte convenuta, la sua eventuale responsabilità, quale vettore, per i danni derivanti dalle lesioni personali subite dal passeggero, l'eccezione di prescrizione dei diritti nascenti dal contratto di trasporto di persone, il che induce ad un'analisi della convenzione di Atene del 1974, oggi recepita nel regolamento europeo n. 329/2009 nella parte riguardante «la responsabilità del trasportatore in relazione [...] alle lesioni personali» subite dal passeggero durante il trasporto.

Anzitutto, in riferimento al termine di prescrizione, l'art. 23 sulle condizioni di trasporto della società chiamata in causa e, come tali, accettate dall'attrice, richiama sul punto la convenzione di Atene.

La parte convenuta, al fine di far valere la prescrizione dei diritti nascenti dal contratto di trasporto di persone, ritiene invece applicabile l'art. 418 c. nav., il quale prevede un termine non solo dimezzato rispetto a quello di cui all'art. 2951 c.c., ma decisamente più breve anche di quello stabilito a livello sovranazionale (reg. Ce n. 392/2009) e internazionale (convenzione di Atene)⁽⁹⁾. Il codice della navigazione, fissando un termine breve di sei mesi dallo sbarco del passeggero, che – qualora applicato – escluderebbe *sic et simpliciter* la responsabilità della convenuta, non sembra dimostrare grande favore nei confronti dei passeggeri, parti deboli della dinamica contrattuale⁽¹⁰⁾.

In ambito prescrizione, invero, il giudice si trova di fronte a fonti diverse da quella nazionale, che tuttavia applicano lo stesso regime. È possibile, infatti, rilevare come l'azione per il risarcimento dei danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite dal passeggero, secondo l'art. 16, § 2, della convenzione di Atene, si prescriveva nel termine di due anni dalla data dello sbarco. Il medesimo termine è previsto dal regolamento Ce n. 392/2009, che richiama espressamente l'art. 16 della con-

⁽⁹⁾ Per approfondire l'evoluzione del rapporto tra termine di prescrizione nazionale e fonti internazionali si veda nota di D. PANI, *Prescrizione dell'azione di risarcimento del danno, responsabilità dell'armatore ed oneri probatori in caso di morte del passeggero nel trasporto marittimo*, in *Dir. traspr.*, 2016, 207 s.

⁽¹⁰⁾ Cfr. M. BRIGNARDELLO, *I diritti dei passeggeri nel trasporto marittimo e nelle altre modalità, uniformità e differenze*, in *Dir. maritt.*, 2012, 786. Nel testo si fa riferimento al passeggero quale «parte contrattuale debole».

venzione in tema di responsabilità e di assicurazione⁽⁹⁾.

Il rinvio esplicito al regolamento, operato dal giudice *de quo*, pare dunque corretto. Vero è che, a differenza di altri paesi europei, come ad esempio la Francia, l'Italia non ha ratificato la convenzione del 1974. Quest'ultima però, congiuntamente ai suoi protocolli⁽¹⁰⁾, è stata recepita dal testo europeo in esame ed è conseguentemente applicabile in tutti gli Stati membri.

Sul punto, occorre evidenziare come il diritto sovranazionale abbia esercitato un forte impatto sulla gerarchia delle fonti del nostro ordinamento. Pertanto, si è sviluppato un orientamento dottrinale, ormai consolidato, volto a teorizzare il passaggio dal tradizionale «monosistema» ad un vero e proprio «polisistema»⁽¹¹⁾, caratterizzato dalla convergenza di una pluralità di principi e modelli provenienti da fonti diverse.

Questa struttura poliedrica fa capo ad un *mixim* che include in sé sia la convenzione di Atene del 1974, che ha introdotto regole internazionali sulla responsabilità del vettore marittimo di persone, sia il reg. Ce n. 392/2009, che ha inteso garantire maggiore certezza e stabilità alla tutela dei diritti dei passeggeri.

In tema di prescrizione, il giudice, nell'applicare la norma sulla prescrizione contenuta nel regolamento, ha fatto correttamente appello al principio del primato del diritto eurounitario sul diritto interno, legittimo nell'ordinamento italiano dal combinato disposto degli art. 11 e 117, comma 1, della costituzione.

In materia di interruzione della prescrizione, invece, la legge nazionale prende il sopravvento. L'art. 16, § 3, della convenzione prevede, infatti, che «Le cause di sospensione e di interruzione dei termini di prescrizione sono regolate dalla legge del tribunale adito [...]».

⁽⁹⁾ Art. 3, § 1, reg. Ce n. 392/2009, rubricato «Responsabilità e assicurazione», prevede che «Il regime di responsabilità nei confronti dei passeggeri, del loro bagaglio e dei loro veicoli e le norme in materia di assicurazione e altre garanzie finanziarie sono disciplinate dal presente regolamento, dagli articoli 1 e 1 bis, dall'articolo 2, paragrafo 2, dagli articoli da 3 a 16 e dagli articoli 18, 20 e 21 della Convenzione di Atene figurante nell'allegato I e dalle disposizioni degli orientamenti IVO figuranti nell'allegato IIa». L'ultimo protocollo è del 2002, il quale ha portato notevoli cambiamenti alla disciplina preesistente. L. TULLIO, *Protocollo di Londra del 1° novembre 2002 alla convenzione di Atene del 1974 sul trasporto marittimo di passeggeri e del loro bagaglio*, in *Dir. traspr.*, 2003, 337.

⁽¹⁰⁾ Cfr. S. M. CARBONE, *L'internazionalità e la specialità delle fonti del diritto della navigazione nel terzo millennio*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 2005, 889 ss.

lex fori previsto dalla disposizione in esame non sembra quindi poter avallare la richiesta, portata avanti dai legali della società convenuta, di far valere l'art. 418 c. nav., atteso che il navio operato dalla nominativa internazionale è riferito non già ai termini prescuzionali, ma alla loro internazionalizzazione.

Sotto quest'ultimo profilo, pertanto, non emerge un conflitto tra norme, che giustifichi il richiamo al principio della supremazia del diritto sovranazionale.

Sebbene il diritto della navigazione presenti, per sua natura, elementi di internazionalità che richiedono il ricorso a fonti uniformi, la controversia *de qua* si sarebbe potuta facilmente risolvere applicando direttamente l'art. 23 delle condizioni di trasporto, che a sua volta rinvia alla convenzione, la quale è stata recepita dal regolamento del 2009.

3. L'imputazione della responsabilità e l'onus probandi.

Merita a questo punto qualche approfondimento la normativa in materia di responsabilità del vettore marittimo, richiamata dalla sentenza che si annota.

Dall'analisi delle regole dettate dalla convenzione di Atene, si evince un sistema basato sulla colpa⁽¹⁵⁾. In base a questa disciplina, il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite da un passeggero per cause diverse da un incidente marittimo, solo se l'evento dannoso è imputabile a sua colpa o negligenza.

Ai sensi dell'art. 3, l'onere di provare la colpevolezza o la negligenza del vettore, così come l'entità del danno subito, spetta a chi promuove l'azione risarcitoria (§ 2), a meno che il fatto dannoso non rientri tra quelli individuati in modo tassativo dalla convenzione: naufragio, collisione, incaglio, esplosione, incendio o vizio della nave (§ 3).

In altri termini, se si verifica uno degli eventi sopraccitati, opera una presunzione di responsabilità a carico del vettore. Fuori da tali casi, spetterà invece all'attore provare il comportamento colposo o negligente del vettore. Il legislatore sembra, quindi, voler responsabilizzare il passeggero nel corso del viaggio, prevenendo i suoi comportamenti che po-

rebbero rappresentare la causa, o una concausa, dell'evento dannoso.

È possibile dunque affermare che la convenzione ha introdotto un sistema a doppio binario, a seconda del tipo di evento verificatosi, che determina conseguenze diverse sul piano dell'*onus probandi*.

L'impostazione prevista dalla convenzione di Atene è stata mantenuta quasi integralmente nel protocollo di Londra del 1° novembre 2002⁽¹⁶⁾. Malgrado, quindi, lo spirito innovatore di quest'ultimo strumento internazionale – che ha inteso rafforzare la protezione del passeggero – nel caso in cui la morte o le lesioni personali siano dovute a fatti non riconducibili ai pericoli eccezionali e non dipendenti da colpa o negligenza del vettore, il danno non verrà risarcito.

La disposizione viene ripresa integralmente dall'art. 3, § 1⁽¹⁷⁾, del reg. Ce n. 392/2009, si da rendere efficaci, in tutti gli Stati membri dell'Unione europea, le norme internazionali che, altrimenti, sarebbero applicabili da parte di un numero più esiguo di paesi⁽¹⁸⁾, vincolati dalla convenzione di Atene⁽¹⁹⁾. Il quadro sovranazionale permette, infatti, di articolare il criterio di imputazione della responsabilità del vettore, così come l'onere probatorio, in maniera difforme dalla legislazione italiana, ma in linea con quella internazionale.

A livello nazionale, l'art. 409 c. nav., prevedendo – come si è visto – che il vettore è responsabile del danno⁽²⁰⁾ «se non prova che l'evento è derivato da causa a lui non imputabile», gli addossa una responsabilità per colpa presunta, accompagnata dalla possibilità di fornire la prova liberatoria della causa a lui non imputabile (*casus fortuitus et vis maior*). Men-

(15) Il protocollo ha apportato dei cambiamenti sostanziali alla convenzione di Atene del 1974, tanto da essere noto anche come «P.N. 2002».

(16) Più in generale, «Un aspetto peculiare del regolamento Ce n. 392/2009 [...] è che, in questo caso, il navio, tendenzialmente, si estende al resto di diritto uniforme nel suo complesso, e non ad una selezione di norme operata dal legislatore comunitario» in M. M. COMENALE PINTO, *La tendenza unificatrice nella disciplina del trasporto di persone*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, n. s. *Dir. maritt.*, I, 2010, 391.

(17) A titolo esemplativo, l'Italia non avendo aderito alla convenzione di Atene del 1974, sarebbe rimasta priva di una tal normativa innovatrice.

(18) M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità del vettore marittimo di persone del codice della navigazione al regolamento (Ce) 392/2009*, cit., 756.

(19) Il legislatore adotta un sistema di responsabilità differente rispetto al corpus normativo del diritto aeronautico per il quale il vettore deve dimostrare di aver posto in essere tutte le misure idonee ad evitare il danno. Tale differenza è riconducibile all'importanza che il diritto della navigazione ha assunto nel nostro ordinamento.

(15) In particolare, «la responsabilità del vettore è contrattuale, per colpa, presunta in alcuni casi stabiliti dalla legge, e limitata» come riportato in S. POLLASTRINELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2008, 195.

re il caso fortuito è l'evento imprevedibile ed inevitabile che si verifica indipendentemente dalla volontà di una persona, rendendo impossibile l'adempimento di una obbligazione o il riconoscimento di una responsabilità, la forza maggiore è la «*vis maior cui resisti non potest*» cioè quella forza alla quale non è oggettivamente possibile resistere.

Il passeggero, dal canto proprio, dovrebbe limitarsi a provare la sussistenza del vincolo contrattuale e l'effettivo verificarsi di un sinistro durante l'esecuzione del contratto.

Malgrado il codice della navigazione faccia ricorso a un sistema probatorio già familiare al legislatore nazionale, in quanto parzialmente assimilabile alla disciplina dettata dall'art. 1218 c.c. (17), sono emerse posizioni giurisprudenziali divergenti rispetto a quella basata sull'interpretazione letterale del dato normativo (18).

Accogliendo un orientamento ormai consolidato in dottrina, la prova liberatoria accordata al vettore è stata differenzialmente declinata a seconda delle circostanze nelle quali l'incidente si è verificato (19). È stata, infatti, operata una distinzione tra il sinistro verificatosi «in occasione» del trasporto, ossia avvenuto durante il viaggio (20), ma non derivante da attività proprie del vettore o dei suoi ausiliari, e quello occorso «a causa» del trasporto, in cui il danno è intrinsecamente legato ad un fatto proprio della navigazione (anomale del servizio di trasporto o direttamente afferenti la navigazione, o relative al profilo organizzativo). In quest'ultimo caso, il sinistro, sul piano causale, deriva direttamente dall'attività di trasporto.

Dunque, se nel primo caso il danno al passeggero è semplicemente

(17) La disciplina dettata dai due articoli, a parere dell'autore, è sovrapponibile: il codice della navigazione, però presenterebbe una «formula tecnicamente più efficace». M. CASANOVA, *Trasporto di persone*, in *Trattato della responsabilità contrattuale*, diretto da G. Visintini, II, Milano, 2009, 1036.

(18) Secondo parte della dottrina, il vettore marittimo deve fornire la prova dell'evento che abbia determinato l'impossibilità di compimento della prestazione piuttosto che quella di una specifica causa. S. ZUNARELLI, A. ROMAGNOLI, *Contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2012, 71. In effetti, come osservato da G. ROMANIELLI, *In tema di responsabilità del vettore per danni alle persone*, in questa *Rivista*, 1960, 270, si potrà escludere la colpa del vettore qualora le misure di protezione del vettore non siano possibili.

(19) In tal senso, A. FIORENTINO, *I contratti marittimi: locazione di nave e di armamento noleggiato, trasporto di persone e di cose, rimorchio*, Napoli, 1959, 56; ID., *Il contratto di passaggio marittimo*, Firenze, 1940, 116.

(20) In tal senso si è espresso il Trib. Genova 9 novembre 2005, s.m., in *Dir. traspr.*, 2007, 626.

avvenuto nel corso del viaggio, senza alcun collegamento eziologico con esso, nel secondo, invece, è stato causato dal trasporto stesso. Le due ipotesi sono accomunate dal riconoscimento, in capo al vettore, di una prova liberatoria idonea ad escludere la presunzione di responsabilità a prova cartea, ma è proprio sul piano dell'applicazione di un differente onere probatorio alle due diverse fattispecie che la giurisprudenza – sia di legittimità, che di merito – si è discostata dalla *regula iuris*.

La Corte di Cassazione, in diverse pronunce – tutte pressoché dello stesso tenore (21) – ha, infatti, statuito che per i sinistri verificatisi «a causa» del trasporto, il vettore dovrà dimostrare «che l'evento dannoso fu conseguenza di un fatto da lui non prevedibile (caso fortuito) ovvero da un fatto non evitabile nonostante l'uso dell'ordinaria diligenza (forza maggiore) ovvero di una condotta colposa del passeggero; per gli incidenti, invece, semplicemente in occasione del trasporto, la prova liberatoria consiste nel dimostrare di aver posto in essere quanto necessario per assicurare [...] la incolumità di quest'ultimo» (22).

Pertanto, per i sinistri verificatisi in occasione del trasporto, non derivanti da attività riconducibili al vettore o ai suoi ausiliari, spetterebbe al passeggero provare che si tratta di infortunio verificatosi nel corso del viaggio e che non sarebbe occorso senza l'occasione del trasporto; viceversa la prova liberatoria del vettore consisterebbe nel dimostrare di aver usato l'ordinaria diligenza nel predisporre tutte le misure necessarie per assicurare l'incolumità dei passeggeri ed evitare il danno. Nel caso di sinistri causati dall'attività di trasporto, il vettore, per essere esente da responsabilità dovrebbe, invece, dimostrare la derivazione del danno da caso fortuito, forza maggiore o da comportamento colposo del passeggero.

Tale orientamento, ormai consolidato in giurisprudenza, sembra opinabile – a sommosso parere dello scrivente – sia per la mancata referenza al testo normativo (23), sia per l'evidente *favor* nei confronti del vettore, sorteso a questa soluzione. E sebbene la giurisprudenza abbia sostenuto come non sia indispensabile la precisa individuazione – da parte del danneggiato – dell'anomalia che ha determinato il sinistro, essendo

(21) Cfr. Cass. 5 novembre 2001, n. 13635; Cass. 15 febbraio 2006, n. 3285; Cass. marzo 1994, n. 2020.

(22) Cfr. Cass. 7 febbraio 1962, n. 244, in *Dir. maritt.*, 1962, 557.

(23) Come rilevato da illustre dottrina A. LEFEBVRE D'OVYDIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2000, 517.

sufficiente provare che l'evento lesivo è riconducibile all'attività del trasporto⁽²⁵⁾, ciò non riesce comunque a riequilibrare le due posizioni: quella del vettore-debitore (contrante forte) e quella del passeggero-creditore (contrante debole).

Invero, il diverso atteggiarsi della responsabilità del vettore, che inevitabilmente si riverbera su una diversa ripartizione dell'onere probatorio tra vettore e passeggero, a seconda che si tratti di sinistro avvenuto «in occasione» del trasporto, ovvero «a causa» di esso, appare risentire fortemente, per un verso, del principio della «causalità omissiva», di matrice penalistica, di cui all'art. 40, comma 2, c.p., in forza della quale «non impedire un evento che si ha l'obbligo giuridico di prevenire equivale a cagionarlo»; per altro verso, del c.d. principio di affidamento alla normale diligenza e prudenza dei passeggeri, i quali, non equiparabili a mere *res*, non possono considerarsi in alcun modo oggetto di obblighi di custodia, ma di protezione da parte del vettore e dei suoi dipendenti e/o ausiliari, e solo per fatti o atti prevedibili e, quindi, evitabili con l'utilizzo dell'ordinaria diligenza.

Conseguentemente, stante l'obbligo di protezione e di vigilanza, che grava sul vettore anche ai sensi dell'art. 409 c. nav., ogniqualvolta, in base ad un giudizio sia di tipo prognostico, sia *ex post*, risulti che il fatto/comportamento che ha cagionato il danno non possa ascrivarsi nell'alveo degli obblighi di impedire l'evento lesivo, ai sensi della norma contenuta nell'art. 40, comma 2, c.p., ovvero nel caso in cui, la mancata prudenza da parte del passeggero si atteggi quale unica causa o concausa del sinistro, il nesso eziologico tra la condotta del vettore e il danno risulterà irrimediabilmente reciso, con esenzione di quest'ultimo da responsabilità, «poiché, la presunzione di colpa stabilita dall'art. 409 c. nav. opera esclusivamente rispetto ai rischi ordinariamente e prevedibilmente derivanti dall'esecuzione del trasporto»⁽²⁵⁾.

⁽²⁵⁾ Cfr. Cass. 13 luglio 1999, n. 7423.

⁽²⁶⁾ App. Napoli, sez. III, 29 novembre 2017, n. 4899. Viene altresì affermato «[...] le considerazioni appena esposte devono condividersi soprattutto alla luce della consolidata interpretazione della giurisprudenza di legittimità secondo cui: in tema di trasporto di persone, la presunzione di responsabilità che l'articolo 1681 c. civ. e l'articolo 409 c. nav. pongono a carico del vettore per i danni al viaggiatore, opera quando sia provato il nesso causale tra il sinistro occorso al viaggiatore e l'attività del vettore in esecuzione del trasporto, restando viceversa esclusa quando è accertata la mancanza di una sua colpa, come quando il sinistro viene attribuito al fatto stesso del

La giurisprudenza di merito ha, inoltre, affermato che «la prova liberatoria incombente sul vettore in ordine all'approntamento di mezzi idonei a salvaguardare l'incolumità del passeggero con normale diligenza non può escludere un ragionevole affidamento anche su un minimo di prudenza e di senso di responsabilità da parte di quest'ultimo»⁽²⁷⁾.

La giurisprudenza della Cassazione⁽²⁷⁾, così come quella di merito⁽²⁸⁾, si è spinta, invero, ben oltre tali premesse, giungendo a compiere fortemente, se non addirittura ad eliminare, ogni forma di tutela giuridica in capo ai passeggeri anche in materia di sinistri verificatisi «a causa» del trasporto.

Diverse poi sono le pronunce in cui la giurisprudenza⁽²⁹⁾ sembra, invece, ricondurre talune ipotesi di sinistri verificatisi «a causa» dal trasporto⁽³⁰⁾ (caratterizzati da un minor rigore sul piano probatorio) nell'ambito della categoria dei sinistri «occasionati» dal trasporto (in cui *l'onus probandi* a carico del passeggero appare più gravoso), così, di fatto, non solo rendendo difficile l'individuazione dell'una o dell'altra fattispecie di sinistro, con tutte le conseguenze che ne derivano anche in termini di «certezza» del diritto, ma, soprattutto, dando ragione a quella dottrina che, da subito, aveva evidenziato l'inutilità di una tale differenziazione,

viaggiatore, dal quale il vettore ha ragione di pretendere un minimo di diligenza, prudenza e senso di responsabilità nella salvaguardia della propria incolumità» (cfr. Cass. 15 febbraio 2006, n. 3285; Cass. Civ. sez. III 1° marzo 1994, n. 2020; Cass. Civ. sez. III 5 novembre 2001, n. 13635; Cass. 25 febbraio 2009, n. 4482).

⁽²⁹⁾ Cfr. App. Napoli, sez. III, 29 novembre 2017, n. 4899.

⁽²⁷⁾ Cass. sez. III, 5 novembre 2001, n. 13635, secondo la quale «la presunzione di colpa stabilita dall'articolo 1681 del codice civile a carico del vettore per il sinistro che colpisce il passeggero durante il viaggio (comprese le operazioni accessorie, tra cui la salita o la discesa dal mezzo di trasporto) opera sul presupposto che sussista il nesso di causalità tra l'evento e l'esecuzione del trasporto ed è perciò superata se il giudice di merito accerta, invece, anche indirettamente, che tale nesso non sussiste, come nel caso in cui il comportamento imprudente del viaggiatore costituisce la causa esclusiva del sinistro».

⁽²⁸⁾ Trib. Grosseto, 10 novembre 2017, n. 1141, si afferma che «la chiara formulazione della norma di riferimento e la conseguente presunzione di responsabilità che ne deriva, in capo all'armatore comportano che, indiscusso che il contratto di trasporto fosse stato concluso, competeva alla convenuta di fornire la prova liberatoria della propria estraneità al verificarsi del fatto dannoso».

⁽²⁹⁾ La Corte non ha accettato la prova di anomalia Cass. 7 febbraio 1962, n. 244.

⁽³⁰⁾ In cui, *in supra* chiarito, potrebbe aprirsi un qualche spiraglio di maggiore tutela per il viaggiatore, sia sotto il profilo della responsabilità del vettore, sia sul conseguente onere probatorio di quest'ultimo.

dati i margini eccessivamente sfumati delle due categorie.

Il diverso atteggiarsi dell'onere probatorio a seconda che si tratti di danno a causa o in occasione del trasporto, con l'obiettivo di favorire il vettore, senza tener conto delle concrete esigenze del passeggero, finisce per non garantire ai soggetti trasportati una effettiva tutela. Si può, infatti, rilevare la presenza di una sproporzione tra l'onere della prova imposto al vettore e quello di cui è gravato il soggetto trasportato.

Di fronte alle oggettive difficoltà dei passeggeri di dimostrare il nesso eziologico, viene, di fatto, ostacolata la tutela dei diretti beneficiari del trasporto.

Al fine di riequilibrare le opposte posizioni delle parti, sarebbe auspicabile un intervento legislativo atto a riconoscere una maggiore gradazione della diligenza. Si potrebbe, infatti, introdurre una nuova disciplina che, al di là della concezione duale di sinistro a causa o in occasione del trasporto, tenga conto dell'idoneità della condotta tenuta dal vettore a produrre danni riconducibili – sotto un profilo temporale o causale – all'attività di trasporto, così riequilibrando il rapporto passeggero-vettore.

Orbene, una differenziazione dell'onere probatorio in base al tipo di sinistro sembra emergere anche dalla soluzione adottata dal tribunale di Parigi nella sentenza in commento.

L'atto di citazione della passeggera nei confronti della compagnia di navigazione, al fine di ottenere un risarcimento per danni dovuti ad un presunto movimento brusco della nave, avrebbe dovuto essere, secondo i giudici, meglio motivato in ordine alla dimostrazione del collegamento materiale tra fatto ed effetto.

Mancando, dunque, la prova del nesso eziologico, la domanda risarcitoria non ha trovato accoglimento.

Tale pronuncia, pertanto, non si discosta dall'evoluzione dottrinale e giurisprudenziale ormai consolidata che ha presuntivamente escluso *toni cont* la sussistenza di anomalie connesse all'attività di trasporto, sia sotto il profilo prettamente nautico, sia sotto quello organizzativo.

Un cambiamento di rotta si potrebbe giustificare alla luce del diritto europeo dei consumi. L'Unione europea ha, infatti, fin dai trattati istituiti, inteso creare e rafforzare il mercato unico ⁽³¹⁾, nel cui contesto, la regolamentazione dei trasporti ⁽³²⁾ ha giocato un ruolo fondamentale.

⁽³¹⁾ S. P. MCGHEEN, *The European Union: A Critical Guide*, London, 2005, 76 ss.

⁽³²⁾ S. QUADRI, *Verso una governance europea dei trasporti: stato dell'arte e prospettive*,

In particolare, il trasporto, sia di cose che di persone, rappresenta un elemento essenziale dell'economia europea.

Tuttavia, in un bilanciamento tra opposti interessi (quello prettamente economico, da un lato; e quello personalistico, dall'altro), nel trasporto di persone è stata per molto tempo privilegiata la tutela del vettore, a scapito di quella del passeggero.

La politica dei trasporti, dunque, nell'intento di perseguire obiettivi di competitività economica, ha per molto tempo lasciato in una posizione residuale la tutela giuridica delle persone trasportate.

Solo negli ultimi decenni si è potuto assistere ad un'inversione di tendenza, grazie a diversi interventi normativi, quali i regolamenti n. 392/2009 e n. 1177/2010, che, sulla scorta della più generale disciplina della tutela dei consumatori, hanno impresso una spinta evolutiva alla tutela dei passeggeri.

Si può rilevare, infatti, che il concetto di «passeggero» viene oggi inteso secondo una concezione sempre più consumistica e protettivistica ⁽³³⁾, superando la visione che lo considerava come semplice destinatario dell'attività trasportistica.

4. Considerazioni finali.

Alla luce delle precedenti considerazioni è possibile affermare che, nonostante l'influenza del diritto sovranazionale, la giurisprudenza si presenta in tutt'oggi ancorata a vecchi schemi, ormai consolidati che, in taluni casi, non hanno favorito una piena e sostanziale evoluzione della tutela

in *La politica dei trasporti in Europa: verso uno spazio unico?*, a cura di L. Annamaria, A. Caronza, A. Caronza, Torino, 2016, 9 ss.; G. MARLETTTO, *La politica dei trasporti come politica per l'innanziamento: spunti da un approccio evoluto*, Cagliari, 2006; F. CARLUCCI, A. CREA, *Emergenze e politiche dei sistemi di trasporto*, Milano, 2008.

⁽³³⁾ Tale posizione non deve comportare, comunque, un allargamento spregiudicato dei diritti dei passeggeri, a tal punto da ledere la posizione della controparte. Infatti, come affermato dalla dottrina, «[...] la qualifica di "parte debole" del passeggero non potrà essere uno strumento per "forzare" i contenuti della normativa, occorrendo al legislatore di ricostruire esattamente il significato di tale nozione, accorrendo invece tenere in debito conto proprio i limiti posti dal legislatore al "foro" accordato al passeggero». A. LA MATTINA, *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in *Dir. maritt.*, 2012, 811.

del passeggero marittimo.

Il giudice della sentenza oggetto di analisi ha, invero, prediletto una lettura conforme all'orientamento giurisprudenziale tradizionale che dimostra un certo *favor* verso il vettore.

Non essendo stata provata, da parte del passeggero, la sussistenza del nesso causale tra l'attività del vettore e il danno subito dal soggetto trasportato, si è rilevata la mancata dimostrazione di uno degli elementi fondamentali in materia di imputabilità della responsabilità: il nesso eziologico.

Quest'elemento, secondo l'orientamento della Suprema Corte di Cassazione⁽³⁴⁾, risulta essenziale ai fini dell'assolvimento dell'onere probatorio incombente sul passeggero, malgrado le difficoltà che lo stesso può, ragionevolmente, incontrare nel fornire tale dimostrazione e quindi nell'ottenere il risarcimento del danno.

Nel tentativo di limitare l'abuso del ricorso agli strumenti risarcitori, il legislatore ha ristretto i termini prescritzionali e ha mantenuto un *onus probandi* sbilanciato tra le parti, a svantaggio dei passeggeri.

Ciò che preme in conclusione rilevare è la difficoltà per i passeggeri di accedere ad una piena ed effettiva tutela giuridica.

La prova del collegamento fra l'incidente e l'attività di trasporto non appare così immediata, poiché i passeggeri non possiedono, nella maggior parte dei casi, una competenza tecnica tale da ricondurre il danno subito alla condotta del vettore. Per poter dimostrare il nesso causale è necessaria, di contro, una conoscenza dei sistemi di navigazione e dell'attività di trasporto che, a differenza della controparte, il passeggero danneggiato spesso non possiede, con evidente disparità di posizioni, che si riverbera sia sul piano sostanziale, sia su quello dell'effettività della tutela giuridica.

Alla luce, pertanto, di un'evoluzione sovranazionale che tende a rafforzare la posizione del viaggiatore-consumatore, e ad assoggettarlo alle regole della concorrenza europea, si potrebbe auspicare, a livello nazionale, un intervento normativo volto ad un equo riparto della responsabilità, che tenga in debito conto il grado di conoscenza/competenza dei passeggeri nelle diverse fattispecie (possibilmente attraverso il meccanismo delle presunzioni *in iuris tantum*), con una conseguenziale «gradua-

zione» della colpa e della diligenza richiesta.

Superando l'approccio dicotomico che distingue, sul piano probatorio, i sinistri occorsi in occasione del trasporto da quelli verificatisi a causa dello stesso, il legislatore favorirebbe così lo sviluppo di una concezione evolutiva, come tale, più aderente alla realtà in quanto in grado di conciliare i dettami del diritto della navigazione con quelli di diritto dei consumi, garantendo una maggior tutela del passeggero.

MARCO SANTORO

Dottorando presso l'Università
Paris 1 Panthéon-Sorbonne

⁽³⁴⁾ Per una esegesi giurisprudenziale e dottrinale della disciplina in questione, si rinvia a S. POLLASTRELLI, *Rassegna di giurisprudenza in tema di trasporto marittimo di persone (1960-2010)*, in questa Rivista, 2011, 253.