



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

la responsabilità del vettore marittimo di persone



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

**disciplina internazionale ed eurounitaria
applicabile anche in ambito nazionale alle navi
di classe A e B**

Il trasporto marittimo di passeggeri: il recente significativo mutamento del quadro delle fonti

Codice della navigazione (artt. 396-418 c. nav.)

Convenzione di Atene del 13/12/1974 (cosiddetta PAL 1974) emendata dal Protocollo di Londra del 1/11/2002 (cosiddetta PAL 2002) mai ratificata dall'Italia

Reg. (CE) n. 392/2009 relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente che richiama e recepisce la PAL 2002 con l'aggiunta di specifiche disposizioni

Reg. (UE) 1177/2010 sui diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

La applicabilità delle norme della Convenzione di Atene in ambito europeo (compresi i trasporti nazionali)

- ▶ Il campo di applicazione della Convenzione di Atene (PAL 2002) presuppone il **carattere di internazionalità** del trasporto e cioè che ricorra, alternativamente, una delle seguenti ipotesi:
 - ▶ la nave che batta bandiera di uno degli stati parte della convenzione
 - ▶ il contratto di trasporto sia stato concluso in uno degli stati parte della convenzione
 - ▶ in base al contratto, luogo di partenza o di destinazione collocati in uno degli stati parte della convenzione
- ▶ Il reg. (CE) n. 392/2009 ha richiamato come disciplina applicabile al trasporto marittimo di passeggeri in ambito europeo – limitatamente a talune categorie di navi - la Convenzione PAL 2002 integrata da norme derivate dalle IMO Guidelines. Il regolamento è ad oggi pienamente operativo



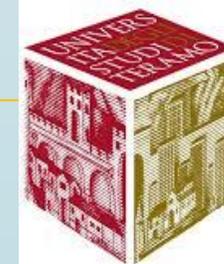
Il contratto di crociera rientra nell'ambito dei contratti del turismo organizzato: differenze col passaggio marittimo

Contratto di crociera

- La **finalità turistica** assurge ad elemento funzionale e caratterizzante
- L'obbligazione di trasporto, pur rimanendo essenziale, si combina con le altre per il perseguimento di tale finalità
- All'obbligazione di trasportare si affiancano le altre prestazioni, aventi oggetto diverso dal trasferimento, che **non si pongono** in rapporto di accessorieta' con la prestazione di trasporto
- Le diverse prestazioni sono fra loro complementari e concorrono insieme al conseguimento della finalità turistica

Contratto di passaggio

- Assenza della finalità turistica
- All'obbligazione di trasportare si affiancano le altre prestazioni, aventi oggetto diverso dal trasferimento, che **si pongono** in rapporto di accessorieta' con la prestazione di trasporto



La suddivisione in classi

la direttiva 98/18/CE del Consiglio del 17 marzo 1998 in materia di disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri suddivide le navi passeggeri nelle classi A, B, C, D a seconda dei tratti di mare in cui operano prevedendo che:

- ▶ Le navi appartenenti alla categoria B navigano ad una distanza massima di 20 miglia dalla linea di costa
- ▶ Le navi appartenenti alla categoria C ad una distanza massima di 5 miglia dalla linea di costa
- ▶ Le navi rientranti nella classe D ad una distanza massima di 3 miglia dalla linea di costa
- ▶ le navi di classe A effettuano i trasporti «diversi da quelli effettuati dalle navi di classe B, C e D»

Criticità: Impossibilità di individuazione *ex ante* da parte del passeggero della classe della nave su cui si imbarca e quindi della diversa regime di responsabilità applicabile



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO



diversificazione delle discipline: la restrizione dell'ambito di operatività del codice della navigazione

Reg. CE 392/2009



Recepisce la disciplina della Conv. Atene 1974 (come modificata dal PAL 2002). Si applica ai trasporti internazionali nonché al trasporto via mare effettuato all'interno di uno stato membro se su navi A e B

Codice della navigazione



Applicabile ai trasporti nazionali effettuati su navi di classe C e D in quanto escluse dall'ambito di applicazione del reg. CE n. 392/2009



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO



Le fattispecie disciplinate dalla Convenzione di Atene (PAL 2002)

Morte e lesioni personali del passeggero

Perdita o danni ai bagagli e ai veicoli



responsabilità soggettiva ed oggettiva: differenze

Regime meno rigoroso

RESPONSABILITA' SOGGETTIVA: si fonda sulla colpa e richiede un comportamento doloso o colposo del soggetto a cui è attribuita l'obbligazione risarcitoria (a sua volta di natura contrattuale o extracontrattuale)

Regime più rigoroso

RESPONSABILITA' OGGETTIVA: prescinde dal dolo o dalla colpa del soggetto agente e viene integrata dalla sussistenza del nesso causa/effetto tra il comportamento in oggetto e il danno determinatosi, senza che tale soggetto possa addurre in proprio favore la mancanza di colpa.

Quale che sia il titolo della responsabilità la prova del danno compete al danneggiato



Responsabilità soggettiva ed oggettiva: diverso onere della prova

RESPONSABILITA' OGGETTIVA: il danneggiato deve solo provare:

- l'esistenza del nesso causale tra il danno e l'azione o l'omissione del soggetto a cui la norma imputa la responsabilità oppure
- ambito spaziale/temporale in cui il danno si è verificato e la riferibilità all'attività del soggetto a cui la norma imputa la responsabilità, senza che questo abbia la possibilità di invocare la mancanza di colpa per andare esente da responsabilità

la responsabilità oggettiva può essere **assoluta o meno** a seconda che sia prevista la possibilità del soggetto cui è imputata la responsabilità di dare la prova liberatoria

RESPONSABILITA' SOGGETTIVA CONTRATTUALE (art. 1218 c.c.) il danneggiato deve provare l'esistenza della fonte legale o contrattuale dell'obbligazione allegando l'inadempimento: è il debitore a dover provare l'adempimento o altra causa estintiva dell'obbligazione oppure l'impossibilità non imputabile

RESPONSABILITA' SOGGETTIVA EXTRACONTRATTUALE: Il danneggiato deve provare la derivazione causale del danno dall'azione o dall'omissione di un determinato soggetto nonché il dolo o la colpa di quest'ultimo

Il sistema di responsabilità del vettore per morte e lesioni secondo la PAL 2002

Il sistema ruota intorno al **concetto chiave di «incidente marittimo»** («shipping incident») definito come «il naufragio, il capovolgimento, la collisione, l'incaglio delle nave, un'esplosione o un incendio a bordo o un difetto della nave» (art. 3.5.) Per difetto della nave si intende qualsiasi malfunzionamento, guasto o non conformità alle regole di sicurezza

MORTE E LESIONI CHE DERIVINO DA INCIDENTE MARITTIMO

Responsabilità vettoriale «di doppio livello» («two tier liability») in funzione dell'entità del danno (inferiore o superiore a 250.000 DSP) ed in analogia con sistema previsto per il trasporto aereo dalla Convenzione di Montreal del 1999

MORTE E LESIONI CHE DERIVINO DA CAUSE DIVERSE DALL'INCIDENTE MARITTIMO

Il vettore è responsabile se l'evento dannoso è imputabile a sua colpa o negligenza. L'onere di provare la colpa o la negligenza spetta a chi promuove l'azione risarcitoria

LIMITE RISARCITORIO: 400.000 DSP

limitazione del debito del vettore e il principio generale di responsabilità patrimoniale

principio generale: art. 2740 c.c. Responsabilità patrimoniale

1. Il debitore risponde dell'adempimento delle obbligazioni con tutti i suoi beni presenti e futuri.
2. Le limitazioni della responsabilità non sono ammesse se non nei casi stabiliti dalla legge.

La **limitazione del debito** ha l'effetto di ridurre l'esposizione risarcitoria del debitore entro una somma limite, ma entro tale limite il debitore risponde con tutto il suo patrimonio (principio di cui all'art. 2740 c.c. è rispettato).

Nella **limitazione di responsabilità** invece il debito rimane integro nel suo ammontare ma avviene la separazione di alcuni beni dal complesso del patrimonio del debitore e solo su questi il creditore potrà soddisfarsi.



I livelli di responsabilità per morte e lesioni del passeggero in relazione ad incidente marittimo

1 DSP = 1,24 euro
circa

«terzo livello» (solo per comodità espositiva) per i danni di entità superiore all'entità di euro 400.000,00 DSP e per quelli non derivati da incidente marittimo il danneggiato deve fornire la prova che il danno è derivato da condotta dolosa o da condotta temeraria e consapevole del vettore perché in tal caso il limite non opera.

Secondo livello: per i danni di entità ulteriore (e fino a 400,000 DSP) la responsabilità del vettore resta oggettiva ma più agevole è la prova liberatoria potendo il vettore provare che l'evento dannoso si è verificato in assenza di sua colpa o negligenza.

Primo livello: fino ad un danno di entità pari a **250,000** DSP responsabilità (quasi) oggettiva del vettore che può liberarsi solo se dimostra la ricorrenza di specifici eventi esonerativi indicati dalla legge

Il primo livello di responsabilità: fino a 250.000 DSP responsabilità oggettiva salve le ipotesi di esonero di cui all'art. 3

Art. 3.1. PAL 2002

«1. Il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite da un passeggero a causa di un sinistro marittimo nella misura in cui, per il suddetto passeggero, tali danni non siano superiori a 250.000 unità di conto per ogni singolo evento, a meno che il vettore stesso non dimostri che il sinistro:

- a) è dovuto a un atto di guerra, ad ostilità, a una guerra civile, a un'insurrezione o a un fenomeno naturale di carattere eccezionale, inevitabile e irresistibile; o
- b) è stato interamente causato da un atto o un'omissione intenzionale di un terzo»

N.B. vale anche l'ipotesi di esonero prevista in via generale dall'art. 6 e che consiste nel «concorso di colpa del passeggero» nonché quella di cui all'art. 20 relativo ai danni conseguenti agli incidenti nucleari

schema della resp. vettore per cause diverse dall'incidente marittimo

Art. 3.2 PAL 2002

«2. Il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite da un passeggero per cause diverse da un incidente marittimo se l'evento dannoso è imputabile a sua colpa o negligenza. L'onere di provare la colpa o la negligenza spetta a chi promuove l'azione risarcitoria»

la responsabilità del vettore per il trasporto di bagaglio

Bagaglio consegnato = bagaglio di cui il vettore assume l'obbligo di custodia

Bagaglio non consegnato = bagaglio che resta sotto la custodia del passeggero

in entrambi i casi l'opinione prevalente è nel senso di ritenere il trasporto del bagaglio non come autonomo trasporto di cose ma come prestazione accessoria del trasporto di persone

Da non confondere, come detto in precedenza, con la distinzione **bagaglio registrato/bagaglio non registrato** che attiene al fatto che rispettivamente ecceda o non ecceda e i limiti di peso e volume previsti dal vettore o osservati per uso per il trasporto di bagaglio incluso nel prezzo del biglietto di passaggio (



L'auto al seguito del passeggero: in passato risultava una fattispecie dibattuta:

parte della Giurisprudenza (Corte di Cassazione, sez. I, 19 ottobre 1982, n. 5409; Corte di Cassazione, sez. I, 26 luglio 1983, n. 5121) e le condizioni generali di molti vettori riconducevano la fattispecie ad un contratto di trasporto di cose per la quale veniva corrisposta una tariffa speciale

Un diverso orientamento considerava l'auto quale «bagaglio», in specie bagaglio non consegnato, in mancanza di una specifica disposizione legislativa

↓
limiti irrisori previsti per
unità di carico



↓
Il c. nav. non prevede limiti
per il bagaglio non
consegnato. Per il bagaglio
limite di 6,19 euro per
chilogrammo (limite non
soddisfacente)



L'auto al seguito del passeggero: considerazioni

Il dibattito risulta ormai superato a seguito dell'entrata in vigore del Regolamento 392 del 2009 (anche per le navi di classe A dedicate al trasporto di cabotaggio)

L'Allegato 1, «*Disposizioni della convenzione di Atene relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio pertinenti per l'applicazione del presente Regolamento*», articolo 1, contenente le definizioni in materia, dispone che per «**bagaglio**» si intende «*qualsiasi oggetto o veicolo trasportato dal vettore in virtù di un contratto di trasporto*»

L'Articolo 8, comma 2, rubricato «*Limiti di responsabilità in caso di perdita o danni ai bagagli e ai veicoli*» dispone che «*La responsabilità del vettore in caso di perdita o danni ai veicoli, compresi tutti i bagagli trasportati sopra o all'interno del veicolo, è limitata in ogni caso a 12 700 unità di conto per veicolo per ciascun trasporto*»

Il regime di responsabilità per perdita e danni al bagaglio

Criterio di imputazione della responsabilità (art. 3)

bagaglio a mano: il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla perdita o dal danneggiamento del bagaglio a mano se l'evento dannoso è imputabile a sua colpa o negligenza. La colpa o la negligenza del vettore si presumono quando i danni sono stati causati da un incidente marittimo (art. 3.3.)

bagaglio consegnato: Il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla perdita o dal danneggiamento di bagagli diversi dal bagaglio a mano a meno che non provi che l'evento dannoso non è imputabile a sua colpa (art. 3.4)

Limiti risarcitori (art. 8)

1. La responsabilità del vettore in caso di perdita o danni al **bagaglio a mano** è limitata in ogni caso **a 2 250** unità di conto per passeggero per ciascun trasporto.
2. La responsabilità del vettore in caso di **perdita o danni ai veicoli**, compresi tutti i bagagli trasportati sopra o all'interno del veicolo, è limitata in ogni caso **a 12 700** unità di conto per veicolo per ciascun trasporto.
3. La responsabilità del vettore in caso di **perdita o danni a bagagli diversi da quelli di cui ai paragrafi 1 e 2** è in ogni caso limitata a **3 375** unità di conto per passeggero per ciascun trasporto.

Ulteriori aspetti di rilievo della PAL 2002



Obbligo di assicurazione a carico del vettore e azione diretta nei confronti l'assicuratore

Termine di prescrizione pari a due anni e di decadenza pari a cinque anni

Vettore contrattuale e vettore di fatto: equiparazione nei confronti del passeggero. Entrambi sono responsabili in solido nei confronti del passeggero

Principio di esclusività dell'azione. La Convenzione come «exclusive cause of action». Ogni azione per il risarcimento dei danni nei confronti del vettore, in caso di morte o di lesioni personali del passeggero o di perdita o avaria del bagaglio può essere promossa solo in conformità della stessa convenzione

Art. 16 PAL 2002 - Prescrizione dell'azione risarcitoria

La norma stabilisce un termine per l'esercizio dell'azione

Sia nel caso della fattispecie di morte e lesioni sia quella perdita e avaria del bagaglio il termine è fissato in due anni

Le cause di interruzione o di sospensione del decorso del termine sono regolate dalla legge del tribunale adito ma vi è uno sbarramento temporale di cinque anni entro cui deve essere introdotta l'azione, che è da assimilare alla nostra decadenza.



Ulteriori disposizioni previste dal Reg. (CE) n. 392/2009 al fine di accrescere la tutela dei passeggeri in caso di morte e lesioni causate da incidente marittimo

Articolo 6 Anticipazione di pagamento

Quando la morte o le lesioni personali di un passeggero sono causate da un incidente marittimo, il vettore che ha realmente effettuato per intero o in parte il trasporto durante il quale il sinistro marittimo è avvenuto procede ad un anticipo di pagamento sufficiente a coprire le necessità economiche immediate, proporzionalmente al danno subito, entro quindici giorni dall'identificazione della persona che ha subito il risarcimento. In caso di morte, il pagamento non può essere inferiore a 21000EUR[...]»

Art. 7 informazione ai passeggeri

Fatti salvi gli obblighi degli operatori turistici di cui alla direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti «tutto compreso» (1), il vettore o il vettore di fatto provvedono affinché i passeggeri dispongano di informazioni appropriate e comprensibili sui loro diritti a norma del presente regolamento.



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

disciplina del c. nav.
**Applicabile ai trasporti nazionali con navi di
classe C e D**

LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE MARITTIMO DI PERSONE SECONDO IL CODICE DELLA NAVIGAZIONE: LE IPOTESI

- responsabilità del vettore per mancata esecuzione del trasporto o per ritardo (408 c. nav.)
- responsabilità del vettore per sinistri che colpiscono la persona del passeggero dipendenti da fatti verificatisi dall'inizio dell'imbarco sino al compimento dello sbarco (409 c. nav.)
- responsabilità del vettore per il bagaglio (art. 412 c. nav.)
- responsabilità del vettore nel trasporto gratuito ed amichevole (art. 413-414 c. nav.)



Inadempimento o inesatto adempimento dell'obbligazione di trasferimento: la mancata esecuzione del trasporto e il ritardo (art. 408 c.nav.)

Art. 408 c. nav. - Il vettore è responsabile dei danni derivati al passeggero da ritardo o da mancata esecuzione del trasporto, se non prova che l'evento è derivato da causa a lui non imputabile.

Imputazione della responsabilità: ipotesi di responsabilità contrattuale presunta, analoga allo schema dell'art. 1218 c.c.: il vettore è presunto responsabile ove il passeggero provi il **c.d. fatto costitutivo** della responsabilità (l'esistenza del contratto di trasporto; in caso di ritardo l'esistenza del diritto ad ottenere la prestazione di trasporto in un determinato tempo; l'esistenza del danno)

Prova del c.d. fatto impeditivo: data la prova del fatto costitutivo il vettore si presume responsabile e si potrà liberare provando di aver adempiuto oppure provando il fatto impeditivo della responsabilità che consiste nella prova della causa che ha reso impossibile l'adempimento o nella dimostrazione della non imputabilità della stessa (che nella sostanza equivale al **caso fortuito** o alla **forza maggiore**). Del danno da causa ignota il vettore rimane responsabile.



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

L'inadempimento dell'obbligazione di protezione: la responsabilità per danni subiti dal passeggero (art. 409 c. nav.)

Art. 409 - Responsabilità del vettore per danni alle persone

Il vettore è responsabile per i sinistri che colpiscono la persona del passeggero, dipendenti da fatti verificatisi dall'inizio dell'imbarco sino al compimento dello sbarco, se non prova che l'evento è derivato da causa a lui non imputabile.



L'arco temporale della responsabilità: non va inteso in senso restrittivo

Cass. 10 giugno 1968 n. 1795: la responsabilità del vettore marittimo comprende anche i sinistri che colpiscono la persona del passeggero durante le operazioni strettamente preparatorie o accessorie all'imbarco; tra queste rientra l'attività che il passeggero deve compiere allo specifico ed immediato fine di effettuare l'imbarco, come quella del trasferimento dal pontile d'attracco fino all'interno del natante

La responsabilità in materia di morte e lesioni del passeggero non comprende invece il periodo in cui il passeggero si trova in una stazione marittima, o in un terminal marittimo o su una banchina o su altra infrastruttura portuale; la *ratio* è evidentemente quella di escludere la responsabilità del vettore allorché il passeggero non si trovi sotto la sua sfera di vigilanza e controllo.

Il *leading case*: Corte di cassazione 7 febbraio 1962 n. 244

Il vettore è tenuto a porre in essere quanto necessario per assicurare, secondo una normale diligenza, la incolumità dei passeggeri, restando liberato da responsabilità qualora risulti accertata la mancanza di una colpa di lui o dei suoi dipendenti o preposti. Per tale mancanza di colpa, **negli incidenti verificatisi in occasione del trasporto è sufficiente la prova di avere predisposto tutto quanto necessario alla incolumità dei passeggeri; negli incidenti a causa del trasporto**, è necessaria la prova che l'evento dannoso e conseguente a fatto non prevedibile dal vettore o dai suoi preposti e dipendenti (fortuito) ovvero da fatto non potuto evitare nonostante l'uso della dovuta diligenza (forza maggiore).

L'interpretazione dell'art. 409 c. nav. aderente al dato normativo

L'interpretazione «lineare»

- Si tratta di una classica ipotesi di **responsabilità presunta**, che richiede al vettore una prova liberatoria identica a quella di cui all'art. 408 c. nav. («se non prova che l'evento è derivato da causa a lui non imputabile»);
- al passeggero spetta la prova del contratto di trasporto, del danno e che l'infortunio da cui il danno è derivato si sia verificato **nell'arco temporale di responsabilità del vettore**, ossia dall'inizio delle operazioni di imbarco al termine dello sbarco, in sintesi il nesso causale tra il danno subito e l'attività di trasporto
- il vettore, presunto inadempiente, **per liberarsi deve provare** che l'evento si è verificato a causa di un fatto estraneo alla sfera di controllo e di vigilanza sua e dei suoi ausiliari oppure che non ha adempiuto alla protezione a causa di un fatto a sé non imputabile;
- Anche in questo caso, essendo il vettore per liberarsi chiamato a provare la causa dell'infortunio, rimane responsabile del danno da **causa ignota**.

Il che in pratica coincide con la prova del caso fortuito o della forza maggiore o del fatto del terzo, compreso il passeggero

INTRODUZIONE (NELLA PRATICA) DELLA DISTINZIONE CHE NON TROVA RISCONTRO NEL DETTATO DELLA NORMA TRA:

sinistri in occasione del trasporto

Sinistri che non derivano direttamente da azioni o da omissioni del vettore o dei suoi dipendenti ma di terzi estranei o di terzi danneggiati (sinistri in relazione **occasionale** col trasporto)

sinistri a causa del trasporto

Sinistri che derivano dall'attività del vettore e dai mezzi da esso adoperati o sono ad essi direttamente connessi (sinistri posti in diretta, **non occasionale** derivazione causale rispetto all'attività di trasporto)

Diversa conformazione dell'onere probatorio

Il vettore deve soltanto provare di aver usato l'ordinaria diligenza nel predisporre tutto quanto necessario all'incolumità dei passeggeri

Il vettore deve provare che l'evento dannoso (già individuato dal passeggero) sia dovuto a fatto non prevedibile dal vettore o dai suoi ausiliari (fortuito) oppure che non ha potuto evitare usando l'ordinaria diligenza

Gli argomenti alla base della distinzione tra sinistri «in occasione» e sinistri «a causa» del trasporto

- Influsso della disciplina del vettore ferroviario dell'epoca che chiamava il vettore ferroviario a rispondere dell'«*anormalità*» nell'esercizio ferroviario;
- Il passeggero non è un oggetto, è partecipe del proprio trasporto, gode di autonomia e deve cooperare con il vettore nel proprio trasporto;
- Esigenza di avvicinamento al meno rigoroso regime del vettore terrestre art. 1681 c.c.

La conferma negli orientamenti più recenti

- **Cass. 14 novembre 2014 n. 24347**, secondo la quale la presunzione di responsabilità che l'art. 1681 c.c. e l'art. 409 c.nav., pongono a carico del vettore per i danni al viaggiatore verificatosi dall'inizio dell'imbarco al compimento dello sbarco, opera quando sia provato il nesso causale tra il sinistro occorso al viaggiatore e l'attività del vettore in esecuzione del trasporto. Il vettore resta liberato dalla responsabilità presunta a suo carico, qualora provi che l'evento dannoso, verificatosi **a causa del trasporto** (quando cioè il sinistro è posto in diretta, e non occasionale, derivazione causale rispetto all'attività di trasporto), sia dovuto a fatto non prevedibile suo o dei suoi preposti o dipendenti, ovvero non potuto evitare nonostante l'uso della dovuta diligenza, mentre il viaggiatore ha l'onere di provare il nesso eziologico esistente tra l'evento dannoso ed il trasporto medesimo

(Nella specie un aliscafo aveva urtato violentemente contro la scogliera del molo del porto di Trapani causando il decesso di una passeggera)

- **App. Messina 15 aprile 2015** secondo la quale la caduta di un passeggero mentre scendeva le scale costituisce sinistro «in occasione del trasporto» con la conseguenza che incombe sul passeggero l'onere di dimostrare il fattore, addebitabile al vettore, che ha determinato la caduta.

la responsabilità del vettore per il trasporto di bagaglio (art. 412 c. nav.)

Bagaglio consegnato =
bagaglio di cui il vettore
assume l'obbligo di custodia

Bagaglio non consegnato = bagaglio
che resta sotto la custodia del
passeggero

in entrambi i casi l'opinione prevalente in
dottrina e in giurisprudenza è nel senso di
ritenere il trasporto del bagaglio come
prestazione accessoria del trasporto di
persone

Da non confondere, come detto in precedenza, con la distinzione **bagaglio registrato/bagaglio non registrato** che attiene al fatto che rispettivamente ecceda o non ecceda e i limiti di peso e volume previsti dal vettore o osservati per uso per il trasporto di bagaglio incluso nel prezzo del biglietto di passaggio (art. 410 e 411 c. nav.)

La responsabilità del vettore per il trasporto di bagaglio (art. 412 c. nav.)

Bagaglio consegnato: il vettore assume l'obbligo di custodia

il vettore risponde, entro il limite massimo, in assenza di dichiarazione di maggior valore, di 6,19 € per chilogrammo di peso, se non prova che la perdita o l'avaria sono derivate da causa a lui non imputabile

Bagaglio non consegnato: il bagaglio resta nella custodia del passeggero

Il vettore è responsabile solo quando il passeggero provi che la perdita o l'avaria sono state determinate da causa imputabile al vettore

La diversa disciplina della responsabilità del vettore marittimo nel trasporto gratuito ed amichevole (art. 413 ed art. 414 c. nav.)

(1/2)

- **trasporto gratuito** in cui la prestazione di trasporto viene effettuata sì senza corrispettivo ma a fronte di un interesse del vettore (**ambito contrattuale**)
- **trasporto amichevole** nel quale prestazione di trasporto viene effettuata in mancanza di interesse del vettore ma a titolo di cortesia o di amicizia (**ambito extracontrattuale**). Ciò giustifica il regime extracontrattuale «alleggerito» per cui il vettore risponde dei danni subiti dal passeggero esclusivamente in caso di dolo o di colpa grave, restando così esclusa la sua responsabilità per il caso della colpa lieve.

Art. 413 - Responsabilità del vettore nel trasporto gratuito

«Le disposizioni degli articoli precedenti che regolano la responsabilità del vettore e i limiti del risarcimento da questo dovuto si applicano anche al contratto di trasporto gratuito»

Art. 414 - Responsabilità del vettore nel trasporto amichevole

«chi assume il trasporto di persone o di bagagli a titolo amichevole è responsabile solo quando il danneggiato provi che il danno dipende da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti»

La responsabilità del vettore marittimo nel trasporto gratuito ed amichevole (artt. 413 e 414 c. nav.)

(2/2)

N. B. Nel settore marittimo si è andato affermando l'indirizzo volto a circoscrivere l'ambito applicativo dell'art. 414 c. nav. alla sola (e assai rara) ipotesi di trasporto amichevole nell'ambito della navigazione mercantile, restando invece quello di gran lunga prevalente effettuato con unità da diporto, regolato dall'art. 2054 c.c. in materia di responsabilità da circolazione dei veicoli come richiamato dall'art. 40 c. dip.

Art. 2054 c.c. - Il conducente di un veicolo senza guida di rotaie è obbligato a risarcire il danno prodotto a persone o a cose dalla circolazione del veicolo, se non prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno.
Nel caso di scontro tra veicoli si presume, fino a prova contraria, che ciascuno dei conducenti abbia concorso ugualmente a produrre il danno subito dai singoli veicoli.

La prescrizione



Art. 418 c .nav. – Prescrizione

«I diritti derivanti dal contratto di trasporto di persone e di bagagli non registrati si prescrivono col decorso di **sei mesi** dall'arrivo a destinazione del passeggero o, in caso di mancato arrivo, dal giorno in cui il passeggero avrebbe dovuto arrivare. I diritti derivanti dal contratto di trasporto di bagagli registrati si prescrivono col decorso di un anno dalla riconsegna dei bagagli o, in caso di perdita, dal giorno in cui questi avrebbero dovuto essere riconsegnati.

Nei trasporti che hanno inizio o termine fuori di Europa o dei paesi bagnati dal Mediterraneo, la prescrizione dei diritti indicati nei comma precedenti si compie col decorso **di un anno**»

Articolo 16 - Prescrizione dell'azione risarcitoria (PAL 2002)

- 1. 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.
- 2. Il termine di prescrizione decorre:
 - a) in caso di lesioni personali, dalla data dello sbarco del passeggero;
 - b) in caso di morte intervenuta durante il trasporto, dalla data in cui il passeggero avrebbe dovuto essere sbarcato e, in caso di lesioni personali intervenute nel corso del trasporto e che hanno causato la morte del passeggero dopo il suo sbarco, dalla data della morte; **tuttavia il termine non può essere superiore a tre anni dalla data dello sbarco;**
 - c) in caso di perdita o danni ai bagagli, dalla data dello sbarco o, se posteriore, dalla data in cui lo sbarco avrebbe dovuto aver luogo.

[..]



Caso pratico: Tribunale Reggio Calabria

Sentenza 18/03/2021 n. 375

- ▶ Parte attrice citava in giudizio il vettore marittimo chiedendo il risarcimento dei danni subiti a seguito del sinistro avvenuto in data **13.11.2014** quando, imbarcata su un aliscafo, per percorrere la tratta Messina-Reggio Calabria; durante le operazioni di sbarco era inciampata sul bordo rialzato di una botola presente sul pavimento del corridoio dell'aliscafo ed era caduta, battendo violentemente il capo ed il viso contro una barra di ferro di un contenitore mobile, posizionato alla fine dello stesso corridoio.
- ▶ Il vettore si costituiva in giudizio eccependo preliminarmente la prescrizione del diritto preteso da parte attrice, ai sensi dell'art. 418 del codice della navigazione, e nel merito contestava le domande attrici.

Tribunale Reggio Calabria Sentenza

18/03/2021 n. 375

Secondo il Tribunale «La sopra richiamata disciplina della prescrizione, di cui al codice della navigazione, è stata integrata dal regolamento europeo 392/2009 ed, in particolare, dalla Convenzione di Atene del 1974, in esso incorporata, la quale prevede un termine preclusivo di due anni per la proposizione dell'azione volta ad ottenere il risarcimento dei danni originati da morte o lesioni personali ai passeggeri e da perdita o varia dei bagagli; il termine prescrizione, secondo quanto previsto dalla Convenzione sopra richiamata, con specifico riferimento al caso di lesioni personali al passeggero, decorre dal momento dello sbarco (art. 16 Convenzione di Atene). [..]

«Sono esclusi dalla disciplina della regolamento europeo sopra richiamato, e quindi anche da quella della Convenzione in esso incorporata, i trasporti nazionali su navi di classe C e D, per i quali continua, pertanto, ad applicarsi la disciplina del codice della navigazione ed il relativo termine prescrizione di sei mesi»

«**Nel caso in esame parte attrice non ha specificato la classe di appartenenza dell'aliscafo sul quale viaggiava e sul quale si è verificato il sinistro**; tuttavia, ad esito dell'esame della documentazione prodotta ed in ragione di quanto dedotto dalle parti nei rispettivi atti, deve ritenersi, comunque, maturato il termine prescrizione, anche nell'ipotesi in cui dovesse trovare applicazione il più lungo termine biennale previsto dalla sopra richiamata disciplina comunitaria»

Tribunale Reggio Calabria Sentenza 18/03/2021 n. 375

il Tribunale non ritiene neanche di applicare il più lungo termine di prescrizione di cui all'art. 2947, 3 comma, c.c. (prescrizione quando il fatto integra gli estremi del reato) in quanto nella specie non fornita la prova della responsabilità del convenuto vettore i capitoli per come genericamente formulati, «avrebbero, al più, potuto provare il nesso causale sussistente tra il trasporto e il sinistro, e, costituire, quindi, prova sufficiente a fondare la responsabilità aggravata a carico del vettore convenuto, prevista dall'art 1681 c.c., qualora lo stesso non avesse, sua volta, dimostrato di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno, prova liberatoria prevista dallo suddetto articolo, peraltro richiamato da parte attrice a fondamento delle proprie domande».

3/3

Continua il Tribunale: «la responsabilità prevista in sede civile dall'art. 1681 c.c. si fonda sostanzialmente su di una presunzione di colpa e non può integrare il reato di lesioni colpose, considerato che in sede penale la colpa è intesa in senso strettamente soggettivo e come tale deve essere specificamente provata. Le domande attrici devono, pertanto, essere integralmente rigettate, in quanto prescritte»