



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Prof. ssa Elisabetta Rosafio
egrosafio@unite.it

Corso di Diritto della Navigazione

IL TRASPORTO MARITTIMO DI PERSONE

RESPONSABILITÀ DEL VETTORE PER INADEMPIMENTO E PER DANNI ALLE PERSONE NEL CONTESTO DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE.

responsabilità del vettore per mancata o ritardata esecuzione del trasporto

Art. 408 - Responsabilità del vettore per inesecuzione del trasporto o per ritardo

«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»

responsabilità del vettore per i sinistri che colpiscono la persona del passeggero

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»

→ prova liberatoria richiesta al vettore ←



Ripartizione dell'onere probatorio



dottrina



giurisprudenza

sul passeggero grava in ogni caso l'onere di provare che l'infortunio si sia verificato durante il trasporto



IL TRASPORTO DEL BAGAGLIO

Art. 410 - Trasporto del bagaglio non registrato

«Nel prezzo di passaggio è compreso il corrispettivo del trasporto del bagaglio del passeggero, nei limiti di peso e di volume prestabiliti dal vettore od osservati per uso.

Il bagaglio deve contenere esclusivamente oggetti personali del passeggero. Se si includono nel bagaglio oggetti di altra natura, il passeggero deve il doppio del prezzo di tariffa per il trasporto delle cose stesse, oltre al risarcimento dei danni»



Per il bagaglio eccedente i limiti indicati

Art. 411 - Trasporto del bagaglio registrato

«Per il bagaglio eccedente i limiti previsti dall'articolo precedente il vettore, su richiesta del passeggero, è tenuto a compilare, in duplice esemplare, un bollettino con l'indicazione del luogo e della data di emissione, del luogo di partenza e di quello di destinazione, del proprio nome e domicilio, del numero e del peso dei colli, dell'eventuale valore dichiarato e del prezzo di trasporto. Un esemplare del bollettino firmato dal vettore è consegnato al passeggero»

disciplina contenuta nel codice

Bagaglio consegnato

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

la responsabilità del vettore sorge soltanto ove il passeggero fornisca la prova che la perdita o l'avaria sono state determinate da causa imputabile al vettore [art. 412 cod. nav.].

Art. 412 - Responsabilità del vettore per il bagaglio

«Il vettore è responsabile, entro il limite massimo di euro 6,19 per chilogrammo o della maggiore cifra risultante dalla dichiarazione di valore, della perdita e delle avarie del bagaglio, che gli è stato consegnato chiuso, se non prova che la perdita o le avarie sono derivate da causa a lui non imputabile.

La perdita o le avarie devono essere fatte constatare, a pena di decadenza, al momento della riconsegna, se trattasi di perdita o di avarie apparenti, ovvero entro tre giorni, se trattasi di perdita o di avarie non apparenti.

Per i bagagli e gli oggetti non consegnati al vettore, questi non è responsabile della perdita o delle avarie, se non quando il passeggero provi che le stesse sono state determinate da causa imputabile al vettore»



DEROGABILITÀ DELLA DISCIPLINA, TRASPORTO GRATUITO ED AMICHEVOLE

L'art. 415 cod. nav. indica come espressamente inderogabili a favore del vettore esclusivamente le disposizioni relative alla responsabilità per morte e lesioni personali del passeggero, per perdita o avaria del bagaglio e per danni derivati da trasporto amichevole

Art. 415 - Derogabilità delle norme

«Non sono derogabili a favore del vettore gli articoli 409; da 412 a 414»

Art. 409 - Responsabilità del vettore per danni alle persone

Art. 412 - Responsabilità del vettore pel bagaglio

Art. 414 - Responsabilità del vettore nel trasporto amichevole



L'art. 413 cod. nav. sancisce l'applicabilità del regime di responsabilità si ai contratti di trasporto in cui non sia previsto il pagamento di alcun corrispettivo a favore del vettore

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**»

contrapposto all'ipotesi del trasporto amichevole, nel quale la prestazione non viene effettuata su base contrattuale ma a titolo di liberalità o cortesia (contemplata espressamente nell'art. 414 cod. nav.)

il vettore a titolo amichevole 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



LA PRESCRIZIONE

regime dettato dall'art. 418 cod. nav.

Art. 418 - 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»

→ termine più breve di quello annuale previsto dal codice civile in tema di trasporto e spedizione art. 2951 cod. civ.]:



Per la giurisprudenza

il termine prescrizione dell'art. 418 cod. nav. non si applica ai trasporti marittimi a titolo amichevole

Nel quale il diritto del passeggero al risarcimento del danno è assoggettato alle regole in materia di prescrizione nella responsabilità extracontrattuale



il regime di responsabilità previsto dalla Convenzione di Atene del 1974, come modificata dal Protocollo di Londra del 2002

La Convenzione di Atene del 1974 disciplina *ex proprio vigore soltanto a quei trasporti che presentano gli elementi dell'internazionalità*, così definita dall'art. 1, § 9,

“«trasporto internazionale», qualsiasi trasporto in cui il luogo di partenza e quello di destinazione sono, secondo il contratto di trasporto, situati in due Stati differenti o in un solo Stato se, secondo il contratto di trasporto o l'itinerario previsto, esiste un porto di scalo intermedio in un altro Stato”

In senso analogo l'art. 1 della Convenzione di Montreal del 28 maggio
1999



Inoltre...

deve sussistere uno dei requisiti previsti dall'art. 2, § 1

Articolo 2 - Campo d'applicazione

1. La presente Convenzione si applica a qualsiasi trasporto internazionale se:
 - a) la nave batte bandiera di uno Stato parte della presente Convenzione od è immatricolata in tale Stato, o
 - b) il contratto di trasporto è stato concluso in uno Stato parte della presente Convenzione, o
 - c) secondo il contratto di trasporto, il luogo di partenza o di destinazione si trova in uno Stato parte della presente Convenzione.

Riconoscimento di un eccessivo favore alla posizione del vettore, sia sotto il profilo dell'imputazione della responsabilità, che della limitazione risarcitoria



mancata ratifica italiana della Convenzione di Atene nel suo testo originario

La Convenzione di Atene del 1974 - criteri di imputazione della responsabilità – nel Testo originario del 13 dicembre 1974

Il vettore era responsabile per i danni derivanti da morte e da lesioni personali subite dal passeggero e per la perdita o per i danni subiti dal bagaglio, causati da un «*incident*» avvenuto «*in the course of the carriage*», a causa di un «*fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment*»



La Convenzione di Atene del 1974–Testo originario - limite risarcitorio per i danni conseguenti a morte o lesioni personali dei passeggeri

**L'Art. 7 fissava il limite in 700.000 franchi oro *Poincaré*
(65,5 mg. di oro fino a 900 millesimi)**

L'art. 8 fissava i limiti risarcitori relativi:

- **ai bagagli «non consegnati»,**
 - **ai veicoli al seguito dei passeggeri e**
 - **ai bagagli non compresi nelle precedenti categorie (ossia i bagagli consegnati)**
- rispettivamente in 12.500 franchi oro *Poincaré*, 50.000 franchi oro *Poincaré* e 18.000 franchi oro *Poincaré*.**



Protocollo di Londra del 2002

Motivi di successo (anche se l'Italia non lo ha ancora ratificato)

ha introdotto una responsabilità vettoriale fondata su tre livelli, parimenti al sistema del doppio binario adottato, per il trasporto aereo di persone, dalla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 e (a livello di diritto comunitario) dal Regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio del 9 ottobre 1997 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti

La Convenzione di Atene del 1974, come modificata dal Protocollo di Londra del 2002 - Il regime di responsabilità e la definizione di «trasporto internazionale»



Disciplina:

Applicabile *ex proprio vigore* esclusivamente a quei trasporti che sono in possesso degli elementi dell'internazionalità, così definita dall'art. 1, § 9,

1, § 9 «trasporto internazionale»: ««trasporto internazionale», qualsiasi trasporto in cui il luogo di partenza e quello di destinazione sono, secondo il contratto di trasporto, situati in due Stati differenti o in un solo Stato se, secondo il contratto di trasporto o l'itinerario previsto, esiste un porto di scalo intermedio in un altro Stato»

Riprende quanto sancito dall'art. 1 della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999



La Convenzione di Atene del 1974, come modificata dal protocollo di Londra del 2002 - Il campo di applicazione

MAdeve ricorrere almeno uno dei requisiti previsti dall'art. 2, § 1

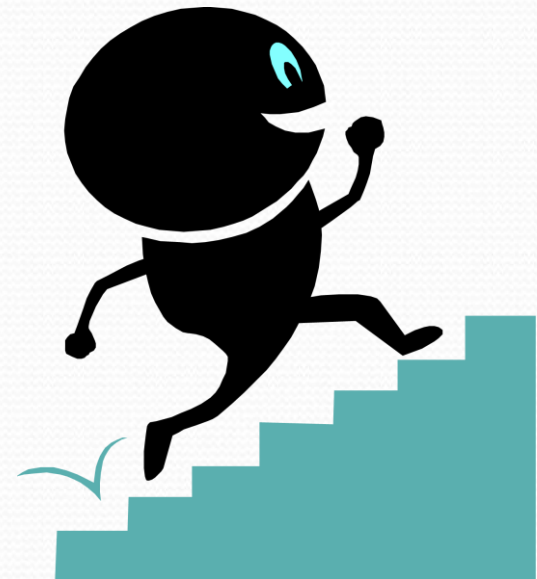
Articolo 2 - Campo di applicazione

«1. La presente Convenzione si applica a qualsiasi trasporto internazionale se:

- a) la nave batte bandiera di uno Stato parte della presente Convenzione od è immatricolata in tale Stato, o**
- b) il contratto di trasporto è stato concluso in uno Stato parte della presente Convenzione, o**
- c) secondo il contratto di trasporto, il luogo di partenza o di destinazione si trova in uno Stato parte della presente Convenzione»**

La Convenzione di Atene del 1974–Protocollo di emendamento di Londra del 1° novembre 2002 - Il regime di imputazione – Le novità introdotte – L’art. 3

Responsabilità vettoriale basata su tre livelli



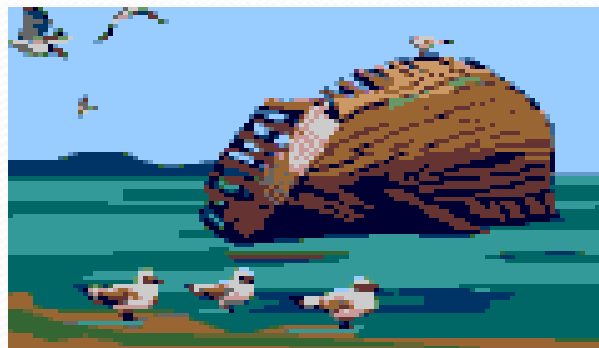


Il primo livello di responsabilità per i danni da morte e lesioni personali subite dai passeggeri



Art. 3 § 6 della Convenzione di Atene come modificata

La responsabilità del vettore ai sensi dell'art. 3 si riferisce unicamente ai danni derivanti da eventi verificatisi durante il trasporto. Il ricorrente ha l'onere di provare che l'evento dannoso è avvenuto durante il trasporto, nonché l'entità del danno.





Il primo livello di responsabilità per i danni da morte e lesioni personali subite dai passeggeri

Il Protocollo del 2002 prevede un' ipotesi di responsabilità oggettiva che opera fino alla concorrenza di un primo livello di limitazione risarcitoria, in relazione alla quale il vettore si può liberare solo fornendo la prova del verificarsi di una delle due tipologie di eventi anomali, previsti dalle lettere a e b, dell'art. 3, § 1,

«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.

Per «**sinistro marittimo**» si intende il naufragio, il capovolgimento, la collisione o l'incaglio della nave, o un'esplosione o un incendio a bordo o un difetto della nave;

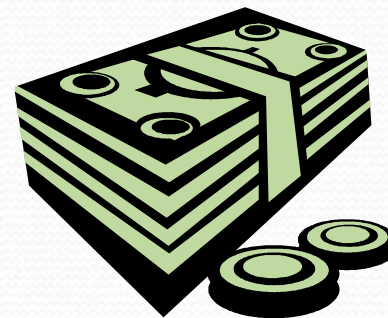
Il secondo livello di responsabilità per i danni da morte e lesioni personali subite dai passeggeri : i danni ulteriori

Art. 3 § 1
ultima parte

«Se e nella misura in cui i danni superano il suddetto limite, il vettore è ulteriormente responsabile a meno che non provi che l'evento dannoso non è imputabile a sua colpa o negligenza»

Al 24 marzo 2022 :

1 DSP = 1,25 €

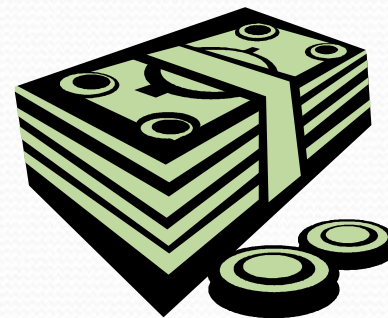




Il TERZO livello di responsabilità per i danni da morte e lesioni personali subite dai passeggeri: causa diverse

Art. 3 § 2

2. Il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite da un passeggero per cause diverse da un sinistro marittimo se l'evento dannoso è imputabile a sua colpa o negligenza. L'onere di provare la colpa o la negligenza spetta al ricorrente.



Responsabilità del vettore per danni al bagaglio

L'art. 3, § 3



Responsabilità per i danni ai bagagli consegnati

«3. 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 presume quando i danni sono stati causati da un incidente marittimo»

L'art. 3, § 4,



Responsabilità per i danni ai bagagli non consegnati

«4. 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 o negligenza»

Il punto dolente: la limitazione dell'esposizione risarcitoria del vettore

L'art. 7, § 1



Limiti di responsabilità in caso di morte o lesioni personali

Max 400.000 DSP

La responsabilità del vettore in caso di morte o lesioni personali di un passeggero ai sensi dell'articolo 3 è limitata in ogni caso a 400 000 unità di conto per passeggero per ogni singolo evento. Se, in base alla legge del tribunale adito, il risarcimento è corrisposto sotto forma di rendita periodica, il valore capitale della rendita non può superare tale limite.

L'art. 7, § 2,



Inderogabilità nel minimo dei limiti: serve una norma di diritto interni

Ciascuno Stato contraente può stabilire mediante specifiche norme di diritto nazionale il limite di responsabilità di cui al paragrafo 1, a condizione che l'eventuale limite nazionale di responsabilità non sia inferiore a quello stabilito al paragrafo 1. Gli Stati contraenti che si avvalgono della facoltà prevista nel presente paragrafo informano il segretario generale dei limiti di responsabilità fissati o dell'assenza di limiti.



Il punto dolente: la limitazione dell'esposizione risarcitoria del vettore

L'art. 8



Limiti di responsabilità in caso di perdita o danni ai bagagli e ai veicoli

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.
4. Il vettore e il passeggero possono convenire che la responsabilità del vettore sia soggetta ad una franchigia non superiore a 330 unità di conto in caso di danni a un veicolo e a 149 unità di conto per passeggero in caso di perdita o danni ad altri bagagli; tale somma è dedotta dall'importo della perdita o del danno.»



La Convenzione di Atene del 1974–Protocollo di emendamento di Londra del 1° novembre 2002 - La decadenza del vettore dal beneficio della limitazione della propria responsabilità

Il Protocollo del 2002 ha inciso in maniera considerevole anche sulla limitazione

Art. 13

«1. Il vettore non può avvalersi dei limiti di responsabilità di cui agli articoli 7 e 8 e all'articolo 10, paragrafo 1, qualora sia fornita la prova che il danno risulta da un atto o un'omissione commessi dal vettore stesso con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che ne sarebbe derivato probabilmente tale danno.
2. Il sottoposto o l'incaricato del vettore o del vettore di fatto non può avvalersi dei suddetti limiti qualora sia fornita la prova che il danno risulta da un atto o un'omissione commessi da tale sottoposto o incaricato con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che ne sarebbe derivato probabilmente tale danno»

Max 400.000 DSP

La Convenzione di Atene del 1974–Protocollo di emendamento di Londra del 1° novembre 2002 - Assicurazione o garanzia obbligatoria per i danni derivanti da morte o lesioni personali del passeggero

elemento di novità

Art. 4 bis § 1 Assicurazione obbligatoria

N. B.

«1. In caso di trasporto di passeggeri a bordo di una nave registrata in uno Stato contraente e abilitata a trasportare più di dodici passeggeri, e qualora si applichi la presente convenzione, il vettore che esegue realmente la totalità o parte del trasporto è tenuto a sottoscrivere un'assicurazione o altra garanzia finanziaria, quale la garanzia di una banca o di analogo istituto finanziario, a copertura della responsabilità prevista dalla presente convenzione per morte o lesioni personali dei passeggeri. Il limite dell'assicurazione obbligatoria o della garanzia finanziaria non deve essere inferiore a 250.000 unità di conto per passeggero per ogni singolo evento»

Il recepimento nell'ordinamento europeo della convenzione di Atene del 1974, come modificata dal protocollo di Londra del 2002: il Regolamento (Ce) n. 392/2009, entrato in vigore a decorrere dal 31 dicembre 2012

• **Obiettivo : far si che la disciplina di cui alla Convenzione di Atene, come modificata, si applichi:**

• a tutte le navi battenti bandiera di un paese dell'Unione europea (UE), il cui luogo di partenza o di destinazione sia un porto europeo, oppure con contratto di trasporto europeo (ossia un contratto fra il vettore e i passeggeri che definisce diritti, doveri e responsabilità).

• sia ai viaggi internazionali che ai viaggi nazionali, ad esclusione di quelli durante i quali la nave si trova a meno di cinque miglia dalla costa.

• alla responsabilità dei vettori per i passeggeri, i loro bagagli e veicoli, nonché gli ausili alla mobilità per le persone a mobilità ridotta

• I governi dell'UE possono differire l'applicazione della normativa alle navi che effettuano esclusivamente viaggi nazionali ai sensi del regolamento.

• Per le navi che viaggiano a meno di 20 miglia da terra, il termine è al più tardi il 31 dicembre 2018, mentre per tutte le altre il termine è il 31 dicembre 2016.



Il Regolamento (Ce) n. 392/2009 – L'ambito di applicazione

L'intento è di dettare (Art.1.1) una «disciplina comunitaria in materia di responsabilità e di copertura assicurativa per il trasporto di passeggeri via mare, al fine di migliorare il risarcimento dei danni causati ai passeggeri e accrescere la sicurezza dei trasporti marittimi»

Articolo 2 del Regolamento - Ambito di applicazione

Il presente regolamento si applica a qualsiasi trasporto internazionale ai sensi dell'articolo 1, punto 9, della Convenzione di Atene e al trasporto via mare effettuato all'interno di un singolo Stato membro a bordo di navi appartenenti alle classi A e B ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE, se:

- a) la nave batte bandiera di uno Stato membro o è registrata in uno Stato membro;
- b) il contratto di trasporto è stato concluso in uno Stato membro; o
- c) il luogo di partenza o di destinazione, in base al contratto di trasporto, è situato in uno Stato membro.

Gli Stati membri possono applicare il presente regolamento a ogni trasporto via mare effettuato all'interno di un singolo Stato membro.

Il Regolamento (Ce) n. 392/2009 – L'ambito di applicazione

**QUINDI ... NON SOLO AI TRASPORTI CONSIDERATI
INTERNAZIONALI SECONDO LA DISCIPLINA DELL'ART. 1.9
DELLA CONVENZIONE DI ATENE DEL 1974**

**Ne consegue una netta restrizione dell'operatività del codice della
navigazione in materia di trasporto marittimo di persone**

Il Regolamento (Ce) n. 392/2009: come agisce ?



Articolo 3 Responsabilità e assicurazione

«1. 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 IMO figuranti nell'allegato II»

Il Regolamento (Ce) n. 392/2009: come agisce ?

Introduzione di alcune norme per aumentare la tutela nei confronti dei passeggeri marittimi in caso di danni derivanti da morte o lesioni personali

Articolo 6 Anticipo di pagamento

«1. 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 a un anticipo di pagamento sufficiente a coprire le necessità economiche immediate, proporzionalmente al danno subito, entro quindici giorni dall'identificazione della persona che ha titolo al risarcimento. In caso di morte, il pagamento non può essere inferiore a 21 000 EUR [...]»

Articolo 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», 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 [...]»