

## LA TUTELA DEL PASSEGGERO NELLA CONVENZIONE DI ATENE

MAURO CASANOVA\*

SOMMARIO: 1. Premessa. – 2. La Convenzione di Atene 2002 e la proposta di Regolamento per il suo recepimento in ambito comunitario. – 3. La disciplina della responsabilità del vettore in caso di danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite dal passeggero nella Convenzione di Atene 2002. – 4. Alcuni ulteriori rilevanti aspetti relativi alla tutela del passeggero nella Convenzione di Atene 2002. – 5. Bagagli e veicoli al seguito. – 6. Cenni sui danni conseguenti l'inadempimento totale o parziale del contratto di trasporto non contemplati dalla Convenzione di Atene 2002.

### 1. *Premessa*

L'evoluzione della normativa relativa al trasporto di persone, soprattutto a livello comunitario e di diritto internazionalmente uniforme – posto che quella interna italiana potrebbe apparire, per certi versi, più avanzata – è nel senso di rafforzare sempre più la posizione del passeggero nei confronti del vettore.

Credo che tale indubitabile tendenza sia espressione innanzi tutto di un principio etico che comporta una accresciuta sensibilità per la incolumità fisica del passeggero che, nell'utilizzare qualsiasi mezzo di locomozione, si trova necessariamente esposto ai rischi del viaggio.

L'aumentata responsabilità del vettore, in tutte le modalità del trasporto, quale ricavabile dalle modifiche attuate nelle normative già vigenti nonché dai progetti di riforma, per quanto attiene la morte o le lesioni subite dal passeggero nel corso del viaggio è ben nota. Essa tende chiaramente ad indurre il vettore ad ottemperare alle norme di sicurezza che, ormai con rigore, disciplinano l'esercizio di qualsiasi mezzo di trasporto quantomeno al fine di evitare le pesanti conseguenze economiche alle quali sempre più difficilmente riesce a sottrarsi che gli derivano, sotto il profilo risarcitorio, in caso di morte o di lesioni alla persona del passeggero.

La linea tendenziale che ho rilevato riguarda poi altri aspetti, diversi da quello della tutela della persona, costituiti dalle più elevate garanzie che si vogliono assegnare al passeggero di fronte ad alcuni, frequenti, comportamenti dei vettori nell'esecuzione del trasporto connotata da inadempimenti totali o parziali.

Sotto questo profilo le normative più recenti o i loro progetti di riforma appaiono altresì ispirarsi al principio generale della tutela del consumatore di beni o dell'utente di servizi che si va con forza affermando nel mondo occidentale e segnatamente in ambito

---

\* Professore ordinario di Diritto dei Trasporti presso l'Università di Genova.

europeo addossando sempre più intense responsabilità anche di segno oggettivo al produttore o al prestatore di servizi.

Né va sottaciuto come nel settore dei trasporti il passeggero si trovi nella situazione del contraente più debole che deve quindi trovare una tutela in normative inderogabili a proprio favore.

## 2. *La Convenzione di Atene 2002 e la proposta di Regolamento per il suo recepimento in ambito comunitario*

Nel, necessariamente generico, contesto complessivo che ho brevemente delineato va quindi inquadrata la Convenzione di Atene del 1974.

Il testo originario del 1974 – com'è noto – ha subito vari emendamenti poiché è intervenuto il Protocollo del 19 novembre 1976, che, in particolare, ha rideterminato l'ammontare dei limiti risarcitori, originariamente espressi in franchi oro Poincaré, in diritti speciali di prelievo nonché il Protocollo, peraltro mai entrato in vigore, del 29 marzo 1990 che ha teso ad aumentare le somme limite rispetto al Protocollo del 1976.

Si è oggi pervenuti al Protocollo di emendamento di Londra del 1° novembre 2002 della Convenzione, che ha inciso, più profondamente dei precedenti protocolli, sul testo originario della Convenzione.

Debbo subito osservare come la Convenzione di Atene abbia avuto, per così dire, un successo limitato rispetto ad altre Convenzioni quali quelle sul trasporto aereo di persone, non essendo stata ratificata, ad esempio, da vari Stati europei tra cui l'Italia.

Il rinnovato interesse per la Convenzione di Atene, nel testo quale emendato dal Protocollo del 2002, deriva dal fatto che essa è stata presa in considerazione dalla Commissione della Comunità Europea che ha presentato una proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio “relativa alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare e per vie navigabili interne in caso di incidente”.<sup>1</sup>

La proposta di Regolamento della Commissione impone l'adozione da parte degli Stati europei della “*Convenzione di Atene 2002*” (così viene indicata dalla proposta) con una duplice significativa estensione del suo campo di applicazione prevedendone infatti l'applicazione sia al trasporto di passeggeri via mare effettuato all'interno di ogni singolo Stato membro sia al trasporto internazionale e nazionale di passeggeri per vie navigabili interne.

In sede europea si vuole così attuare un' “operazione”, se è consentito il termine, quasi speculare a quella già attuata nel settore del trasporto aereo con il recepimento, per la parte relativa al trasporto aereo passeggeri e dei loro bagagli, della Convenzione

---

<sup>1</sup> Si tratta della proposta del 23.11.2005 COM (2005) 592 definitivo.

di Montreal attraverso il Regolamento CE 889/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio cui, nel nostro diritto interno, si è prontamente adeguato il codice della navigazione, nell'ambito della revisione della sua parte aeronautica, con il novellato art. 941.

Le serie prospettive di accoglimento della proposta di Regolamento della Commissione europea sono, dunque, alla base dell'odierno interesse per un esame delle disposizioni contenute nella Convenzione di Atene 2002 al fine di una prima valutazione, che implicitamente ne deriverà, dell'intensità della tutela che essa offre al passeggero.

3. *La disciplina della responsabilità del vettore in caso di danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite dal passeggero nella Convenzione di Atene 2002*

L'argomento centrale di qualsiasi disciplina sul trasporto di persone è indubbiamente quello attinente la responsabilità del vettore in rapporto alla incolumità fisica del passeggero ossia in caso di morte o di lesioni subite nel corso del trasporto.

La Convenzione di Atene 2002 si ispira alla c.d. teoria del duplice binario, accolta dalla Convenzione di Montreal sul trasporto aereo, che vede coinvolta la responsabilità del vettore a doppio, ma separato, titolo, essendo stata introdotta accanto alla responsabilità per colpa una responsabilità oggettiva (o quasi oggettiva) del vettore.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Ritengo di dover far presente che faccio riferimento al concetto di responsabilità oggettiva in senso più che altro descrittivo senza voler entrare nel dibattito dottrinale sulle qualificazioni tipologiche della responsabilità e di quella vettoriale in specie non potendo esser questa la sede per affrontare tale complessa problematica. Noto solo come parte della dottrina abbia, sia in relazione alla Convenzione di Montreal sul trasporto aereo sia in relazione specificatamente alla Convenzione di Atene 2002, fatto riferimento al concetto di responsabilità oggettiva (così, ad esempio, M. M. COMENALE PINTO, *Il passaggio marittimo fra codice della navigazione e convenzioni non ratificate e prospettive comunitaria*, in rivista on line *Dir. Storia*, 2005, n. 4, par. 5.2. Fa riferimento ad una responsabilità "quasi" oggettiva F. BERLINGIERI, *L'adozione del Protocollo 2002 alla Convenzione di Atene 1974 sul trasporto per mare di passeggeri e loro bagagli*, in *Dir. Mar.*, 2002, pag. 1499).

Il dibattito sulla natura delle varie "specie" di responsabilità vettoriale si è particolarmente incentrato sulle disposizioni della Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo revocandosi in dubbio che, per una parte della responsabilità del vettore aereo, si possa parlare di responsabilità oggettiva sostenendosi che quella che appare come tale costituisce in realtà una obbligazione di carattere indennitario (così A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2004 pag. 220 e segg.) o sostenendosi che si è di fronte ad una attribuzione risarcitoria che possiede l'assolutezza propria della "garanzia" (in tal senso si veda G.B. FERRI, *La responsabilità del vettore per morte o lesione del passeggero: garanzie, rischio e responsabilità oggettiva*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo, Commento alla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, a cura di L. TULLIO, Napoli, 2006 pag. 55 e segg. e in specie pag. 70, che offre altresì un interessante *excursus* sulle posizioni dottrinali in tema di responsabilità).

Le varie soluzioni offerte dalla dottrina in ordine alla qualificazione della articolata disciplina della responsabilità del vettore aereo ben possono trasferirsi, con gli opportuni adattamenti, alla disciplina del trasporto marittimo di persone quale prevista dalla Convenzione di Atene 2002 che, pur con accenti, per così dire, diversi, si modula su quella di Montreal accogliendo - come si vedrà nel testo - la c.d. teoria del

Com'è noto la Convenzione di Montreal prevede (art. 21.1) che il vettore, per i danni derivanti da morte o lesioni corporali non possa fino all'ammontare di 100.000 diritti speciali di prelievo esonerarsi in tutto o in parte della propria responsabilità tranne nel caso in cui il vettore riesca a dimostrare che la persona che chiede il risarcimento ha provocato, o ha contribuito a provocare, per negligenza, atto illecito od omissione il verificarsi del danno (art. 20).

Per i danni corporali o per morte eccedenti i 100.000 diritti speciali di prelievo la responsabilità del vettore aereo diventa colposa potendo esonerarsi dalla propria responsabilità fornendo la prova che il danno non è dovuto a "negligenza, atto illecito od omissione propria e dei propri dipendenti o incaricati" oppure fornendo la prova che il danno è dovuto "a negligenza, atto illecito od omissione di terzi" oppure ancora se colui che chiede il risarcimento ha contribuito a provocarlo.

Il sistema introdotto dalla Convenzione di Atene 2002 è invece più complesso, poiché, accanto al criterio dell'entità del danno per cui, superata una certa soglia, la responsabilità da (quasi) "oggettiva" diventa colposa, viene introdotto l'ulteriore criterio della causa del danno con il riferimento al concetto di "sinistro marittimo" nel cui ambito sono espressamente ricompresi "il naufragio, il capovolgimento, la collisione o l'incaglio della nave o un'esplosione o un incendio a bordo o un difetto della nave" (art. 3.5, e)

Nel caso di danni alla persona derivanti da un "sinistro marittimo" il vettore è responsabile a titolo di responsabilità (quasi) "oggettiva" a meno che non riesca a provare che l'evento costituente "sinistro" è dipeso da atti di guerra, da ostilità, da guerra civile, da insurrezione o da un fenomeno naturale di carattere eccezionale inevitabile o irresistibile oppure che è stato interamente causato da un atto o da un'omissione intenzionale di un terzo. Tale tipo di responsabilità sussiste però fino a concorrenza di 250.000 diritti speciali di prelievo.

Se la misura dei danni conseguenti un "sinistro marittimo", come sopra definito, supera i 250.000 d.s.p. la responsabilità del vettore diventa per l'eccedenza, ma solo fino alla somma limite di 400.000 d.s.p., di tipo colposo potendo egli provare che l'evento dannoso non è imputabile a sua colpa o negligenza.

Per i danni alla persona del passeggero che derivano da eventi diversi da un "sinistro marittimo" la responsabilità del vettore per la Convenzione di Atene 2002 è sempre, qualsiasi sia l'ammontare del danno, a titolo colposo nel limite massimo di

---

doppio binario che comporterebbe una "sconcertante ed eccentrica singolarità di questa fattispecie" (così G. B. FERRI, *La responsabilità*, cit., pag. 66) in quanto sembra comunque individuare un duplice titolo di responsabilità derivante da un fatto unico in rapporto alle diverse somme limite risarcitorie (cf. A. ANTONINI, *Corso*, cit., pag. 220).

400.000 d.s.p. ed è attenuata dal fatto che questa volta l'onere di provare la colpa o negligenza del vettore incombe al danneggiato<sup>3</sup>.

Riassumendo schematicamente:

a) Il limite massimo di responsabilità del vettore marittimo, per la Convenzione di Atene 2002, è sempre pari a 400.000 d.s.p., per ciascun evento,<sup>4</sup> con la precisazione che:

- i) se il danno deriva da un “sinistro marittimo”:
  - la responsabilità del vettore fino a 250.000 d.s.p. è “oggettiva”
  - la responsabilità del vettore per la differenza tra la somma limite di 400.000 d.s.p. e la somma di 250.000 d.s.p. (in pratica per gli ulteriori 150.000 d.s.p.) è colposa
- ii) se il danno deriva da un evento diverso da un “sinistro marittimo”:
  - la responsabilità del vettore è sempre colposa fino all'unica somma limite di 400.000 d.s.p.

b) Per quanto attiene l'onere della prova:

- i) Per i danni derivanti da “sinistro marittimo” l'onere della prova spetta sempre al vettore che dovrà dimostrare, per esonerarsi dalla sua responsabilità:
  - l'esistenza di una delle specifiche, espressamente individuate, cause esimenti per i danni fino a 250.000 d.s.p.
  - l'esistenza di una sua assenza di colpa o negligenza per i danni eccedenti i 250.000 d.s.p.
- ii) Per i danni derivanti da un evento diverso dal “sinistro marittimo” l'onere della prova incombe invece sul passeggero che dovrà provare l'esistenza della colpa o della negligenza del vettore.

---

<sup>3</sup> La distinzione tra danni conseguenti un “sinistro marittimo” e danni conseguenti ad eventi diversi dal “sinistro marittimo” ricorda la distinzione che la giurisprudenza italiana fa tra i danni occorsi “a causa del trasporto” e quelli sorti “in occasione del trasporto” (cfr. ad es. Cass., sez. III, 9 agosto 1972, n. 6272 in *Dir. Mar.*, 1974, pag. 137). Ciò a fini probatori poiché, secondo tale giurisprudenza, per i primi, quelli “a causa del trasporto”, il vettore deve, per esonerarsi da responsabilità, provare che il danno è stato provocato da una causa a lui non imputabile mentre per i secondi, quelli “in occasione del trasporto”, il vettore deve provare solo di aver adottato l'ordinaria diligenza per evitare il danno. Tale giurisprudenza, considerato che l'art. 409 cod. nav. non opera alcuna distinzione poiché prevede che il vettore è responsabile “se non prova che l'evento è derivato da causa a lui non imputabile”, è stata criticata da parte della dottrina in quanto non trova alcun supporto nella suddetta disposizione (V. per tutti: A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2004, pag. 466). Mi pare sia appena il caso di avvertire che la distinzione operata dalla giurisprudenza ha una valenza esclusivamente a fini probatori poiché la responsabilità del vettore nel trasporto passeggeri è, per il nostro codice della navigazione, illimitata.

<sup>4</sup> Per cui, sia detto per inciso, se nel corso di un viaggio, particolarmente sfortunato, si verificano più eventi che incidano sulla persona del passeggero la somma limite di responsabilità tanto oggettiva che colposa del vettore si moltiplica per ogni evento dannoso.

Appare evidente, sempre a proposito della distribuzione degli oneri probatori, come il passeggero (o più in generale il reclamante in caso di morte del passeggero) dovrà provare, per tutte le ipotesi di responsabilità del vettore marittimo, che l'incidente che ha causato l'evento dannoso si è verificato durante il trasporto ossia nell'arco temporale quale dettagliatamente descritto ed individuato dall'art. 1.8 della Convenzione di Atene 2002<sup>5</sup>, così come dovrà provare l'entità del danno subito (art. 3.6)

Va però sottolineato:

- in ordine ai limiti di responsabilità che il vettore decade dal diritto ad avvalersene se è provato che i danni sono conseguenti ad un atto o ad una omissione commessi dal vettore sia dolosamente sia temerariamente e con la consapevolezza che ne deriverebbe probabilmente un danno (art. 13).
- in ordine alla responsabilità che se il vettore dimostra che la morte o le lesioni personali del passeggero sono dovute a colpa o negligenza dello stesso passeggero il giudice adito può in conformità alla propria legge, "attenuare" la responsabilità del vettore, – versandosi, a mio avviso, in un'ipotesi di colpa concorrente – o addirittura escluderne la responsabilità (art. 6)

Credo che la più articolata normativa, appena esaminata, della Convenzione di Atene 2002 rispetto a quella di Montreal con l'introduzione dell'elemento discrezionale costituito dal "sinistro marittimo", che contrappone i danni derivanti da "sinistro" ai danni derivanti da altre cause, dipenda dalla constatazione che il passeggero marittimo gode sulla nave di un'ampia libertà di movimento, che comporta che egli sia sottoposto ad un minor controllo "protettivo" da parte del vettore e dei suoi dipendenti, rispetto a quanto accade, invece, nel trasporto aereo dove il passeggero ha una ben più limitata possibilità di movimento.<sup>6</sup>

Sono dunque gli aspetti tecnici correlati alla diversa tipologia del mezzo di locomozione che, influenzando sui possibili comportamenti del passeggero e sulla possibilità o meno per il vettore di controllarli, hanno portato – ritengo – a dettare nella Convenzione di Atene 2002 una maggiormente differenziata disciplina della responsabilità del vettore marittimo in caso di morte o di lesioni del passeggero rispetto alla disciplina della Convenzione di Montreal sul trasporto aereo di persone

#### 4. *Alcuni ulteriori rilevanti aspetti relativi alla tutela del passeggero nella Convenzione di Atene 2002*

---

<sup>5</sup> Cfr. in argomento F. BERLINGIERI, *L'adozione* cit., pag. 1500.

<sup>6</sup> In argomento cfr.: M. M. COMENALE PINTO, *Il passaggio marittimo*, cit., par. 5.2.

Sembra opportuno porre in luce alcuni ulteriori rilevanti aspetti di vario segno avuto riguardo a quanto prevede ed, anche, a quanto non prevede la Convenzione di Atene 2002.

i) L'esistenza di un limite massimo della responsabilità del vettore, pari a 400.000 d.s.p., non dovrebbe far sorgere dubbi sulla costituzionalità della Convenzione di Atene 2002 in quanto, alla luce della nota giurisprudenza della Corte Costituzionale in materia di limitazione della responsabilità del vettore prevista dalle varie normative, può apparire che il limite di 400.000 d.s.p. possa ritenersi adeguato e quindi idoneo a "superare i dubbi sulla coerenza con i nostri principi costituzionali"<sup>7</sup>.

Certo si è che, in ordine alla tutela del passeggero, la Convenzione di Atene 2002 non ha l'intensità di quella prevista dalla Convenzione di Montreal che non prevede alcuna somma limite per la responsabilità colposa del vettore aereo (così come nessuna somma limite prevede il nostro codice della navigazione per il trasporto marittimo di persone). Il paragone tra le due discipline internazionalmente uniformi potrebbe però far sorgere qualche perplessità di ordine costituzionale in relazione al principio di eguaglianza.

ii) Sempre per quanto attiene la misura del limite, la Convenzione di Atene 2002 mentre vieta, con norma inderogabile, agli Stati aderenti di stabilire limiti inferiori ai 400.000 d.s.p. o che le parti possano contrattualmente pattuire limiti inferiori, consente invece che il limite, dunque minimo, di 400.000 d.s.p. possa essere aumentato in favore del passeggero.

Ciò può avvenire:

- sia attraverso la normativa interna dei singoli Stati che potranno prevedere limiti superiori nonché l'assenza di limiti (art. 7.2)
- sia attraverso una specifica convenzione scritta stipulata tra vettore e passeggero (art. 10)

V'è peraltro da porre in luce che la proposta di Regolamento comunitario, più sopra ricordata, è indirizzata ad impedire che i singoli Stati membri, salvo accordo di tutti gli Stati, possano stabilire autonomamente un limite, diverso dai 400.000 d.s.p., più favorevole al passeggero. Ciò al fine di garantire la totale uniformità all'interno dell'U.E. evitando – ritengo anche ai fini della concorrenza – , che vi possano essere vettori comunitari sottoposti ad una più pesante responsabilità in termini monetari sulla base di una singola normativa nazionale.

iii) La Convenzione di Atene 2002 introduce l'obbligo per il vettore di provvedere, per ciascun passeggero, a sottoscrivere un'assicurazione od altra garanzia finanziaria

---

<sup>7</sup> Così M.M. COMENALE PINTO, *Il passeggero marittimo*, cit., par. 5.4.1.

(quale quella bancaria) a copertura della propria responsabilità come prevista dalla Convenzione stessa (art. 4 bis).

L'assicurazione obbligatoria o la garanzia non possono essere inferiori a 250.000 d.s.p. per ogni singolo evento.

Com'è agevole notare i 250.000 d.s.p. per i quali sussiste in capo al vettore l'obbligo di assicurazione o di garanzia corrispondono alla somma limite, di 250.000 d.s.p., stabilita dalla Convenzione per la responsabilità oggettiva in ipotesi di sinistro marittimo. Mi pare quindi che la Convenzione abbia voluto garantire al passeggero (o al reclamante) di essere senz'altro indennizzato, nell'ipotesi di danno alla persona, almeno entro il limite previsto per la responsabilità vettoriale ritenuta più grave che si ha allorquando questa deriva da sinistro marittimo e sia caratterizzata da una responsabilità oggettiva.

La Convenzione, per rendere effettivo tale obbligo assicurativo, prevede che ogni nave adibita al trasporto passeggeri debba essere dotata di apposito certificato attestante l'esistenza dell'assicurazione o della garanzia finanziaria dettando, in proposito, una minuziosa disciplina circa il contenuto del certificato, il suo rilascio e le misure applicabili, da ciascuno Stato contraente, alle navi carenti del certificato in entrata nei (o in uscita dai) suoi porti.

iv) La Convenzione di Atene 2002, a differenza di quanto accade nel settore dei trasporti aerei e ferroviari, non prevede che il vettore marittimo, in caso di morte o lesioni al passeggero, sia obbligato ad effettuare un anticipo di pagamento in favore del reclamante (passeggero o suo avente causa) al fine di soddisfare le esigenze economiche di tale persona spesso costretta, a seguito dell'evento dannoso, ad effettuare immediati esborsi.

Com'è stato osservato<sup>8</sup> una siffatta norma, che manca nella Convenzione di Atene 2002, tutela i reclamanti da eventuali, ben possibili, pressioni del vettore o dei suoi assicuratori al fine di far loro accettare, in assenza di un qualsiasi anticipo di pagamento, risarcimenti inadeguati, sia pur rapidamente liquidati, con correlativa "liberatoria" del vettore e dei suoi assicuratori approfittando della situazione di difficoltà in cui i reclamanti si possono trovare subito dopo il verificarsi dell'evento dannoso.

A tale lacuna della Convenzione la proposta di Regolamento comunitario intende sopperire con una norma apposita che imponga al vettore la corresponsione, entro 15 giorni dall'identificazione della persona che ha diritto al risarcimento, di un congruo anticipo sufficiente per le immediate necessità economiche che, in caso di morte del passeggero, non dovrebbe essere inferiore ai 21.000 euro.

---

<sup>8</sup> V. M. M. COMENALE PINTO, *Il passaggio marittimo*, cit.

v) La Convenzione di Atene 2002 prevede poi, in armonia con tutte le varie Convenzioni in materia di trasporti, la sua applicazione indipendentemente dal fatto che il danneggiato faccia valere un'azione contrattuale o extracontrattuale.

Anche la Convenzione di Atene dunque, per uniformità di applicazione, vuole evitare che in base alla legge del giudice adito si possa far luogo, ove venga consentito, alla concorrenza tra responsabilità contrattuale e responsabilità extracontrattuale, la quale ultima, ove invocabile autonomamente, potrebbe comportare l'elusione della normativa uniforme sotto vari aspetti quali quelli relativi ai presupposti per la valutazione della responsabilità del vettore, alla disciplina del limite, all'onere della prova, ai termini per l'esercizio dell'azione.<sup>9</sup>

Evidentemente si è in presenza di una normativa che crea certezza anche se non va sottovalutata la circostanza che la tutela del passeggero resta inferiore rispetto a quanto astrattamente ipotizzabile poiché egli non ha più alcuna ragione per far valere una responsabilità extracontrattuale, che potrebbe portare a risultati più soddisfacenti, nei confronti del vettore.

vi) A maggiore tutela del passeggero la Convenzione di Atene 2002 stabilisce che allorquando il trasporto viene effettuato da un vettore di fatto (*performing carrier*) questi, cui sono applicabili le disposizioni della Convenzione, sia responsabile in solido con il vettore contrattuale (art. 4.4) nei confronti del passeggero.

Aggiungasi che la Convenzione riconosce al passeggero, ad ulteriore sua tutela, l'azione diretta nei confronti dell'assicuratore o del garante la cui responsabilità viene peraltro limitata all'importo assicurato o garantito dei 250.000 d.s.p. anche allorquando il vettore contrattuale o quello di fatto non abbiano diritto ad alcuna limitazione (come quando, ad esempio, il danno sia stato intenzionale) (art. 4 bis.10).

Va altresì rilevato che, le somme previste a titolo di assicurazione o di garanzia sono, per così dire, vincolate in quanto destinate esclusivamente a soddisfare le richieste di risarcimento basate sulla normativa della Convenzione (art. 4 bis.11).

vii) La Convenzione di Atene 2002, nel disporre in relazione ai danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite da un passeggero, non fornisce alcuna ulteriore precisazione circa la tipologia dei danni risarcibili, limitandosi ad escludere che possano essere riconosciuti danni a titolo punitivo o esemplare (art. 3.5.d).

Com'è ben noto i danni possono essere patrimoniali e non patrimoniali i quali ultimi vengono normalmente distinti in danni biologici e danni non biologici, definiti

---

<sup>9</sup> In argomento cfr. le pregevoli considerazioni in tema di trasporto aereo di F. ROSAFIO, *L'azione extracontrattuale*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento alla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999* a cura di L. TULLIO, Napoli 2006, pag. 255 e segg.

spesso quali danni morali, incidenti sulla qualità della vita e quindi di natura esistenziale.

Non posso che attirare l'attenzione su tale problematica che, per la sua complessità, non è certo qui possibile affrontare per cui, a maggior ragione, non posso proporre una qualche ipotesiolutiva circa la individuazione della tipologia dei danni risarcibili sulla base della Convenzione di Atene 2002. Segnalo solo come tale Convenzione presenta, in argomento, le stesse incertezze interpretative ed applicative di altre Convenzioni, quale quella di Montreal del 1999, considerato che le Convenzioni in materia di trasporto “non contengono mai una disciplina esaustiva della materia su cui sono state dettate”.<sup>10</sup>

viii) Debbo, infine, segnalare come in dottrina sia stato posto l'accento su un aspetto, – che, potrebbe parzialmente vanificare in Italia la effettiva tutela del passeggero in termini di concreto risarcimento del danno –, costituito dall'applicazione della disciplina della limitazione del debito armatoriale prevista dall'art. 275 cod. nav. applicabile “anche rispetto alle obbligazioni che ricadono sull'armatore in quanto vettore”. Per cui tale “ostacolo....indiretto”, come è stato definito, provocato da questo istituto tipico della navigazione marittima, potrebbe incidere negativamente sulle aspettative di risarcimento.

Non a caso, sempre in dottrina, è stato postulato, *de jure condendo*, che esso venga espressamente rimosso.<sup>11</sup>

## 5. *Bagagli e veicoli al seguito*

Qualche breve cenno alla ulteriore disciplina contenuta nella Convenzione di Atene 2002 che attiene anch'essa, in senso lato, alla tutela del passeggero in quanto riguarda le cose che egli porta con se nel corso del trasporto marittimo.

La Convenzione sancisce la responsabilità del vettore in caso di perdita o danneggiamento alle cose che lo accompagnano se l'evento dannoso è imputabile a sua colpa o negligenza.

Premesso che la responsabilità del vettore sussiste per il periodo del trasporto quale separatamente e diversamente individuato per il bagaglio di cabina (c.d. bagaglio a mano che però, comprende anche quello che il passeggero ha eventualmente lasciato nel veicolo al seguito) rispetto agli altri bagagli (art. 1.6 e 8 b e c), la Convenzione,

---

<sup>10</sup> Così: M. M. COMENALE PINTO, *Il passaggio marittimo*, cit., par. 5.1.

<sup>11</sup> Si veda M. M. COMENALE PINTO, *Il passaggio marittimo*, cit., par. 5.4.2 cui vanno attribuite le espressioni utilizzate nel testo. Cfr. altresì: F. BERLINGIERI, *La responsabilità dell'armatore e la sua limitazione*, in *Studi in onore di Enzo Volli*, Trieste, 1993, pag. 25 e segg.

distingue, a seconda della classificazione dei bagagli, in ordine alla distribuzione dell'onere della prova tra vettore e passeggero in corso di danni.

Per bagagli diversi da quelli a mano, spetta al vettore provare che l'evento dannoso non è imputabile a sua colpa o negligenza (art. 3.4), mentre per quelli a mano la colpa o la negligenza del vettore sembra debba essere provata dal passeggero a meno che i danni non siano stati causati da un "sinistro marittimo" poiché, in tal caso, la colpa o la negligenza del vettore è presunta (art. 3.3)

La Convenzione precisa altresì che nel concetto di perdite o danni subiti dai bagagli è inclusa la mancata restituzione, in un termine ragionevole, dei bagagli dopo l'arrivo della nave con l'eccezione del ritardo causato da conflitti di lavoro (art. 1.7). In effetti, v'è da notare che le conseguenze dell'eccessivo ritardo sono analoghe a quelle della perdita del bagaglio cui quindi tale ritardo viene assimilato.

Per i vari tipi di "bagagli", intesi nella loro più ampia accezione, la Convenzione prevede tre distinti limiti della responsabilità del vettore (art. 8) e cioè:

- per i bagagli a mano, la responsabilità del vettore è limitata a 2250 d.s.p. per passeggero per ciascun trasporto.
- per i bagagli, per così dire consegnati, che non siano cioè costituiti da quelli a mano o da veicoli, la responsabilità del vettore è limitata a 3375 d.s.p. sempre per passeggero per ciascun trasporto.
- per i veicoli al seguito, ivi compresi i bagagli collocati sopra e all'interno del veicolo, la responsabilità del vettore è limitata a 12700 d.s.p. per veicolo per ciascun trasporto.

In relazione alla responsabilità per perdita o danni subiti dalle cose sussiste poi una disposizione particolare in relazione ai "beni di valore" (ossia danaro contante, titoli negoziabili, oro, argento, gioielli, preziosi, opere d'arte e in genere altri beni includibili in tale nozione) per i quali il vettore non è responsabile a meno che essi non vengano depositati presso il vettore con il congiunto impegno di questi a custodirli in luogo sicuro.

In tal caso il vettore è responsabile ma solo nel limite dei 3375 d.s.p. previsto per i bagagli che non siano a mano (art. 5).

Tutti i limiti sopra descritti sono superabili mediante la stipulazione di un accordo scritto tra il passeggero ed il vettore (art. 10), mentre, è appena il caso di avvertire, è nulla qualsiasi pattuizione che preveda limiti inferiori rispetto a quelli indicati nella Convenzione.

In rapporto a quanto sopra illustrato, mi pare di dover porre in luce come la Convenzione abbia preso atto, disciplinandolo, di un fenomeno sempre più vistoso

relativo al trasporto marittimo di passeggeri costituito dal contemporaneo trasporto dell'auto al seguito com'è ormai abituale nel trasporto marittimo attuato con i traghetti.

La Convenzione ha sottratto alla disciplina del trasporto di cose il veicolo al seguito, assimilandolo ai bagagli, col prevedere in particolare un limite specifico, sufficientemente adeguato, della responsabilità del vettore per i danni subiti dal veicolo risolvendo così, se e quando essa entrerà in vigore, tutti i dubbi che l'applicazione della attuale normativa comporta eliminando la tendenza a ricondurre nel trasporto di cose determinate l'auto al seguito con la conseguenza, ove il trasporto sia regolato dal nostro codice di navigazione, di un risarcimento irrisorio dei danni subiti dal veicolo in assenza di una dichiarazione di valore.

Debbo però osservare che la sottrazione alla generale disciplina del trasporto di cose attuata dalla Convenzione di Atene 2002 per i veicoli al seguito non è assoluta sussistendo un qualche rischio dovuto alla constatazione che la normativa della Convenzione contiene una sorta di “trabocchetto” in quanto essa per sua espressa disposizione non trova applicazione nell'ipotesi in cui il veicolo (o anche il bagaglio) venga trasportato sulla base di una polizza di carico (art. 1.5a) considerato altresì che la nozione di “passeggero” è costituita, oltre che dalla persona trasportata sulla nave, anche da quella persona che accompagna il veicolo peraltro, è bene sottolinearlo, “con il consenso del vettore” (art. 1.4b).

E' quindi ipotizzabile che i vettori possano tendere, per ottenere il beneficio di una limitazione a loro più favorevole rispetto a quella prevista dalla Convenzione, ad emettere un documento separato per il trasporto del veicolo non includendo quest'ultimo nel biglietto di passaggio.

6. *Cenni sui danni conseguenti l'inadempimento totale o parziale del contratto di trasporto non contemplati dalla Convenzione di Atene 2002*

La Convenzione di Atene 2002 non si occupa degli aspetti, che pur attengono alla tutela del passeggero, relativi all'inadempimento o al cattivo adempimento degli obblighi incombenti sul vettore in relazione all'esecuzione del trasporto.

Ne deriva che tali aspetti continueranno a trovare la loro disciplina nelle singole normative nazionali applicabili e, per quanto attiene il nostro diritto, nelle varie disposizioni dettate dal codice della navigazione (artt. 402,403,404,405 e 408 cod. nav.).

In proposito rilevo come la già richiamata Proposta di regolamento comunitario volta al recepimento della Convenzione di Atene 2002 e alla sua estensione ai trasporti marittimi passeggeri nazionali nonché ai trasporti passeggeri per acque interne non si

occupi di tali aspetti, diversamente da quanto è avvenuto con il Regolamento comunitario per il “recepimento” della Convenzione di Montreal 1999, che pur comprende la disciplina della responsabilità del vettore per il ritardo, probabilmente perché fenomeni quali l’overbooking, il ritardo o la cancellazione dei voli che connotano il trasporto aereo sono concretamente inesistenti o piuttosto rari nel trasporto marittimo passeggeri per cui la proposta di Regolamento si limita a disporre che il vettore, contrattuale o di fatto, o l’operatore turistico forniscano ai passeggeri adeguate informazioni sui loro diritti per quanto attiene la normativa inerente il risarcimento dei danni alla persona e ai bagagli, la possibilità di azione diretta nei confronti dell’assicuratore nonché di percepire l’anticipo di pagamento che la proposta di Regolamento vuole introdurre per colmare, sul punto, la lacuna della Convenzione di Atene 2002.