



# CAMMINO DIRITTO

Rivista di informazione giuridica  
<https://rivista.camminodiritto.it>



## IL TRASPORTO MARITTIMO DI PERSONE

---

*Il contratto di trasporto marittimo di persone altrimenti o "contratto di passaggio", è un particolare tipo di contratto consensuale caratterizzato dall'obbligo del vettore di trasferire il passeggero da un luogo ad un altro.*

---

di **Simone Petrone**

IUS/06 - DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

Articolo divulgativo - ISSN 2421-7123

Direttore responsabile

**Raffaele Giaquinto**

Publicato, Martedì 22 Gennaio 2019

**Sommario:** 1. Contratti di utilizzazione della nave: categoria giuridica; 2. Il contratto di trasporto marittimo: inquadramento generale e norme applicabili; 3. Trasporto marittimo di persone: nozioni ed aspetti definatori generali; 4. Documentazione e conclusione del contratto di trasporto marittimo di persone; 5. Le obbligazioni del vettore e del passeggero; 6. Impedimenti della nave e del passeggero; 7. La responsabilità del vettore nel trasporto marittimo di persone.

## 1. Contratti di utilizzazione della nave: categoria giuridica

I contratti di utilizzazione della nave, individuati sotto i titoli “contratti di utilizzazione della nave e dell’aeromobile” sono disciplinati dagli artt. 376-468 e 939-954 del codice della navigazione. Esso prende in esame tre diverse tipologie di contratti: i contratti di locazione, di trasporto e di noleggio.

Una prima caratteristica che salta subito all’occhio è rappresentata dal raggruppamento dei suddetti tre contratti nel contesto unitario dei contratti di utilizzazione della nave. Il fine di questa sistemazione, per così dire unitaria, risponde ad una finalità pratica, in quanto la trattazione unitaria di quei negozi che si riferiscono all’impiego della nave e dell’aeromobile, rende più agevole individuarne i tratti essenziali.

Il carattere dell’unitarietà che collega i diversi tipi contrattuali si basa essenzialmente sul veicolo utilizzato (nave o aeromobile), tale dato è fondamentalmente empirico, se si considera, appunto, la posizione che il veicolo assume nei vari contratti, in relazione alla diversa natura della prestazione delle parti.

Prendendo in esame in esame il contratto di locazione della nave o aeromobile, si può notare che il veicolo costituisce l’oggetto della prestazione di dare del locatore. Identica cosa accade nel contratto di noleggio, anche qui il veicolo costituisce oggetto della prestazione, ma a differenza del contratto di locazione, in quello di noleggio la prestazione in oggetto consiste in un facere.

Nel contratto di trasporto il veicolo, invece, assume una funzione per così dire strumentale, in quanto costituisce il mezzo necessario all’esecuzione dell’obbligazione principale di trasferimento delle persone o delle cose.

Alla luce di quanto detto, sembra opportuno considerare i contratti di utilizzazione della nave e dell’aeromobile come categoria giuridica unitaria. Nonostante ciò, bisogna sempre tener presente che i suddetti contratti sono caratterizzati da un certo grado di tipicità,

l'elemento che fa propendere per una loro valenza come categoria giuridica unitaria è individuabile nella causa di godimento, concretantesi nel godimento delle utilità che una nave o un aeromobile è in grado di offrire.

Nonostante dottrina e giurisprudenza propendano per una sistemazione pseudounitaria, basata sulla messa a disposizione del veicolo, i contratti di locazione e noleggio si differenziano dal contratto di trasporto.

I contratti di locazione e noleggio, come detto, hanno in comune il fatto di mettere a disposizione il veicolo, messa a disposizione che è finalizzata al godimento del bene da parte del creditore (conduttore o noleggiatore).

Anche tra i contratti di locazione e noleggio è ravvisabile un elemento di differenziazione, esso risiede nella modalità di realizzazione del godimento, nel primo è attuato tramite l'assunzione dell'esercizio del veicolo da parte del conduttore, nel secondo, invece, è attuato tramite il potere del noleggiatore di impartire istruzioni sull'utilizzo della nave o dell'aeromobile secondo i propri interessi.

Questa differenziazione incide sulle obbligazioni delle parti, determinando l'autonomia delle due tipologie contrattuali.

Per quanto riguarda il trasporto, in esso è ravvisabile l'interesse del passeggero e dell'interessato al carico a godere delle utilità che il veicolo è in grado di offrire. L'elemento di differenziazione rispetto ai due tipi di contratto poc'anzi esaminati, risiede nel fatto che, nella locazione e nel noleggio il contenuto del godimento è indeterminato, non viene cioè specificata l'utilità che il creditore intende sfruttare dalla nave o dall'aeromobile; nel trasporto, invece, il contenuto del godimento è determinato e tipizzato.

Parte della dottrina ritiene che il godimento delle utilità offerte dal bene possa indurre ad utilizzare il concetto di causa come elemento utile per individuare un genus comune a più contratti tipici. È utile notare che, come diversi contratti nominati possono essere raggruppati in categorie omogenee, anche i contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile possono essere raggruppati nella sottocategoria delle utilità offerte dalla nave o da un aeromobile e consistenti nel trasporto tecnico.

L'elemento della causa comune può costituire un principio speciale che consente l'applicazione analogica a ciascuno dei contratti di utilizzazione di disposizioni poste per regolare altri tipi contrattuali.

Il legislatore disciplina i rapporti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile distinguendoli in tipi distinti in base alla rispettiva causa.

La sistemazione attuale dei contratti relativi all'impiego della nave e dell'aeromobile è pesantemente influenzata da una precedente impostazione, secondo la quale, occorre tenere distinti i singoli contratti di utilizzazione in base al fatto che presuppongano la proprietà della nave, l'armamento, l'esercizio della navigazione o l'assunzione del trasporto.

Sulla scia di questa elaborazione è stata formulata la configurazione attuale dei contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile, configurazione che troviamo esplicitata chiaramente nell'attuale codice della navigazione.

## **2. Il contratto di trasporto marittimo: inquadramento generale e norme applicabili**

La disciplina del contratto di trasporto marittimo è intimamente legata a quella prevista dal codice civile all'art. 1678, che detta appunto la disciplina del contratto di trasporto in generale.

L'art 1678 del codice civile dispone che, con il contratto di trasporto un soggetto denominato vettore, si obbliga, verso corrispettivo a trasferire persone o cose da un luogo ad un altro e nel contempo a vigilare sulla loro incolumità.

Tale tipo di contratto può distinguersi sia dal punto di vista dell'oggetto che lo caratterizza, ossia il trasferimento di persone o cose, sia dal punto di vista dell'ambiente nel quale il servizio viene prestato.

Il codice della navigazione, nell'ambito della generica figura del contratto di trasporto, distingue il trasporto marittimo e quello per acque interne dal trasporto aereo, facendo riferimento all'ambiente nel quale viene svolto il servizio.

Più specificamente, il trasporto marittimo può essere suddiviso in ulteriori due categorie in relazione all'oggetto del trasferimento. Si distinguono in tal caso il trasporto di persone e trasporto di cose. Giova sottolineare che tale suddivisione è applicabile anche alla tipologia del trasporto aereo.

Come detto in precedenza, i contratti di trasporto marittimi si inquadrano nella figura del contratto di trasporto in generale, disciplinato dal codice civile. Le disposizioni generali

dettate dal codice civile, sono dunque applicabili ai contratti di trasporto marittimo e aereo, unico limite è rappresentato dall'applicazione del codice della navigazione e dalle leggi speciali.

La deroga che viene posta dalla legislazione speciale alla disciplina dettata dal codice civile, non consente il ricorso a norme regolamentari, all'uso e all'analogia del diritto speciale prima del ricorso al codice civile.

Quanto detto può essere spiegato facendo riferimento all'art. 1680 del codice civile, tale articolo, infatti, esprime una norma di diritto della navigazione che assume il rilievo attribuitogli dall'art. 1 del codice della navigazione. In tal modo è consentita la prevalenza delle norme del codice civile sulle fonti anche speciali ma gerarchicamente subordinate.

I contratti di trasporto marittimo sono disciplinati non solo da fonti nazionali, la loro disciplina è contenuta anche in diverse convenzioni internazionali.

Le norme contenute nelle convenzioni internazionali, prendono in esame diversi aspetti dei contratti di trasporto marittimo. La Convenzione di Atene del 18 dicembre 1974 prende in esame la responsabilità del vettore marittimo in merito a danni subiti dai passeggeri e bagagli di questi.

È opportuno sottolineare che la suddetta Convenzione non è stata approvata in Italia, nonostante ciò il suo contenuto è stato recepito dal regolamento CE n. 392/2009 del 23 aprile 2009. Le norme contenute in tale Convenzione di Atene si applicano ai trasporti internazionali ed anche ai trasporti nazionali con navi di classe A e B, ossia quelle navi che navigano oltre una certa distanza minima dalla costa.

La Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924 disciplina in particolar modo la materia del trasporto marittimo di cose, le responsabilità del vettore per perdita o avaria delle cose trasportate e gli aspetti inerenti alla documentazione.

Le norme contenute nella suddetta convenzione si applicano ai trasporti internazionali per i quali sia emessa una polizza di carico, quando tale polizza è emessa in uno Stato contraente ovvero quando sia la stessa polizza di carico a disporre che la Convenzione debba applicarsi.

La materia del trasporto marittimo è stata profondamente modificata in seguito all'adozione della Convenzione di Amburgo del 31 marzo 1978. Tale convenzione, almeno inizialmente, non ha sortito gli effetti sperati, sono, infatti, pochi gli stati che

l'hanno adottata e tra questi non compare l'Italia.

Alla luce di ciò si è resa necessaria l'approvazione di una nuova Convenzione di New York datata 11 dicembre 2008, la quale estende notevolmente la disciplina della materia, incidendo anche sul criterio di ripartizione del rischio fra vettore e caricatore.

Volendo chiudere il discorso relativo alla disciplina, nazionale e internazionale, applicabile ai contratti di trasporto marittimo, è utile notare che le Convenzioni in vigore sono di applicazione necessaria, in quanto si applicano anche sia che il rapporto venga regolato dalla legge italiana o meno.

### **3. Trasporto marittimo di persone: nozioni ed aspetti definatori generali**

Il contratto di trasporto marittimo di persone altrimenti detto contratto di passaggio, è un particolare tipo di contratto consensuale caratterizzato dall'obbligo del vettore di trasferire la persona (passeggero) da un luogo ad un altro.

Una delle caratteristiche di questa particolare tipologia di contratto è l'obbligo di protezione dell'incolumità del passeggero, consistente nel dovere di adottare tutte quelle misure ritenute idonee ad evitare il danno del passeggero stesso. Nel trasporto marittimo di persone assume particolare importanza, la durata del trasferimento, durata che può anche essere concordata con il passeggero ma che comunque deve essere ragionevole in base al mezzo di trasporto utilizzato. La durata del trasferimento assume particolare importanza in quanto posta a fondamento della responsabilità del vettore per il ritardo.

In merito al trasporto marittimo di persone, il vettore in aggiunta alla prestazione principale del trasferimento e protezione dell'incolumità del passeggero è tenuto a diverse prestazioni accessorie:

trasporto del bagaglio del passeggero; fornitura del vitto e messa a disposizione dello spazio necessario per l'alloggio; espletamento delle operazioni di imbarco o sbarco. Alla luce di quanto detto, può dirsi che siamo comunque in presenza di un contratto di locazione d'opera, con il quale un soggetto si obbliga a fornire un risultato ad un altro, a rischio e spese dell'assuntore dell'opera.

Il contratto di trasporto di persone presenta caratteristiche peculiari rispetto al contratto di trasporto di cose, peculiarità che vanno ricercate non solo nella diversità dell'oggetto trasportato ma anche nella diversa responsabilità del vettore.

Tale diversità non altera, però, la natura essenziale del contratto, incide, però, su alcuni aspetti quali la diversa esecuzione del contratto e le obbligazioni delle parti.

Nel trasporto marittimo di cose si ha la consegna materiale dell'oggetto trasportato al vettore, questi a sua volta assume l'obbligo di custodirlo fino alla consegna, ciò non si verifica nel trasporto marittimo di persone, dove gli obblighi del vettore si limitano ad assicurare al passeggero un idoneo spazio a bordo. Da ciò si può dedurre che a carico del passeggero gravano particolari oneri di collaborazione con il vettore, non solo al momento dell'imbarco e dello sbarco ma durante l'intera durata del viaggio.

Nonostante le diversità tra i due tipi di contratto, sia in quello di trasporto di cose che in quello di trasporto di persone, accanto alla prestazione essenziale consistente nello spostare una persona o una cosa da un punto all'altro, si accompagna un'altra prestazione altrettanto importante consistente nella vigilanza sull'oggetto del trasporto, vigilanza che si atteggia in modo diverso a seconda che l'oggetto trasportato sia una cosa o una persona.

Nel trasporto di cose in capo al vettore sussisterà, quindi, un'obbligazione di custodia, in quello di trasporto di persone l'obbligazione del vettore consisterà nel vigilare sull'incolumità del passeggero.

L'obbligazione di trasferimento e quella di protezione sono strettamente collegate tra di loro in funzione dell'obbligazione della fornitura dello spazio necessario al passeggero, in sostanza nel momento in cui il vettore si obbliga a trasferire un passeggero, si obbligherà alla fornitura dello spazio necessario e quindi, allo stesso tempo, si obbligherà a proteggere il passeggero.

La suddetta obbligazione di protezione, esistente in capo al vettore, è caratterizzata da una sorta di doppiezza, se da un lato, infatti, è accessoria all'obbligazione di trasferimento, dall'altro è autonoma, in quanto una volta che l'obbligazione sia stata assunta, il vettore è tenuto all'adempimento a prescindere dall'adempimento dell'obbligazione di trasferimento. Quanto detto si può spiegare col fatto che l'obbligazione di protezione, sussistente in capo al vettore, ha finalità e caratteristiche diverse rispetto all'obbligazione di trasferimento.

Altro importante elemento che vale a distinguere il trasporto di cose da quello di persone è l'oggetto del trasporto stesso e il rapporto che si instaura tra questo e il vettore, infatti, mentre nel trasporto di cose tale rapporto è essenzialmente di fatto consistente appunto nella detenzione della cosa, nel trasporto di persone il rapporto è squisitamente giuridico.

Da ciò discende un altro elemento distintivo tra i due tipi di contratto di trasporto, elemento che si basa sul fatto che l'obbligazione di vigilanza sulla cosa, esistente in capo al vettore, si esplica su un oggetto di diritti nell'interesse di un soggetto che è estraneo al trasferimento, mentre l'obbligazione di vigilanza sulla persona si esplica su di un soggetto di diritti e nell'interesse dello stesso soggetto che partecipa al trasferimento.

#### **4. Documentazione e conclusione del contratto di trasporto marittimo di persone**

In base a quanto disposto dall'art. 396 del Codice della Navigazione, il contratto di trasporto marittimo di persone deve essere provato per iscritto, tranne che si tratti di trasporto su navi minori inferiori a una certa stazza. Da ciò può dedursi che la mancanza di forma scritta non rende il contratto nullo ma rende solo più difficile la prova dello stesso in giudizio, ai sensi degli art. 2725 co 1 e 2729 co 2 c.c.

Nel trasporto marittimo il biglietto del passeggero deve indicare il luogo e la data di emissione, il luogo di partenza e quello di destinazione, la classe e il prezzo del passaggio nonché il nome e domicilio del vettore.

Dubbi sono stati sollevati circa la qualificazione del biglietto di passaggio, parte della dottrina lo indica come un documento di legittimazione che serve solo ad identificare l'avente diritto alla prestazione, altra parte della dottrina lo qualifica come titolo improprio che consentirebbe il trasferimento del diritto senza osservare le forme poste dall'art 2002 del Codice Civile in tema di cessione.

Tali dubbi non hanno ragion d'essere, in quanto, ogni passeggero è legittimato a ricevere la prestazione semplicemente con la presentazione del biglietto senza la necessità di provare la titolarità del diritto, unica eccezione si ha nel caso di emissione di biglietto nominativo, in tal caso la semplice esibizione del biglietto di passaggio deve essere accompagnata dalla prova di identità.

Come già detto, il contratto di trasporto per acqua o per aria deve essere provato per iscritto tranne il caso di trasporto su navi minori, il biglietto di passaggio rilasciato dal vettore fa prova della conclusione del contratto anche nel caso in cui non venga sottoscritto dal vettore.

Il biglietto di passaggio è titolo di legittimazione, viene cioè qualificato come documento che serve ad identificare l'avente diritto alla prestazione. Se sul biglietto non è indicato il nome del passeggero esso può essere ceduto e costituisce un mezzo idoneo al trasferimento del diritto senza la necessità di osservanza delle forme prescritte dall'art.

2002 del Codice Civile.

Se il suddetto titolo di viaggio indica anche il nome del passeggero, il diritto al trasporto può essere ceduto solo con il consenso del vettore, in base a quanto disposto dall'art 398 del Codice della Navigazione.

Concentrandoci sulla natura dell'eventuale cessione del biglietto di passaggio quale diritto al trasporto da parte del passeggero, si è dubitato che si tratti di una vera e propria cessione, a tal proposito è stata propugnata la tesi, secondo la quale ci si troverebbe di fronte ad un'ipotesi di risoluzione di contratto con contestuale stipulazione di un nuovo contratto avente il medesimo oggetto ma titolare diverso.

Tale tesi sarebbe avvalorata dal necessario intervento del vettore e dalla sostituzione del primo biglietto con un altro avente intestatario diverso, il quale paga il prezzo del biglietto non al precedente proprietario ma al vettore.

Il contratto di trasporto di persone si perfeziona con l'incontro dei consensi ed è perciò un contratto consensuale.

La conclusione del contratto si verifica nel momento in cui il vettore dichiara al viaggiatore di accettare la sua richiesta di trasporto. Nella pratica, risulta essere diffuso il ricorso alla forma dei c.d. "contratti di adesione", in cui la regolamentazione è predisposta in via generale dal vettore, ed il viaggiatore, se intende concludere il contratto, deve accettarlo nella sua interezza in base a quanto disposto dagli artt. 1341 e 1342 del Codice Civile.

A volte viene richiesto al viaggiatore il deposito di una somma con funzione confirmatoria del contratto, nel caso di inadempimento di una delle parti, si applicherà il disposto dell'art 1385 del Codice Civile.

In base a quanto disposto dall'art. 418 del Codice della Navigazione, i diritti derivanti dal contratto di trasporto marittimo si prescrivono con il decorso di sei mesi dall'arrivo a destinazione del passeggero, o in caso di mancato arrivo, dal giorno in cui sarebbe dovuto arrivare; il suddetto termine è elevato ad un anno nel caso il trasporto abbia origine o termini fuori d'Europa.

Per il trasporto marittimo di persone e bagagli disciplinati dal regolamento CE 892/2009, l'azione di risarcimento dei danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali si prescrive nel termine di due anni, tale termine decorre, nel caso di lesioni personali, dalla

data dello sbarco , in caso di morte, invece, dalla data dello sbarco, oppure, se la morte è successiva , dalla data della morte ma non oltre i tre anni dallo sbarco.

## 5. Le obbligazioni del vettore e del passeggero

Le principali obbligazioni del vettore sono:

mettere a disposizione del passeggero la nave, in stato di navigabilità e provvista dei requisiti necessari per il trasporto dei passeggeri; eseguire il trasferimento del passeggero previsto dal contratto di viaggio; curare l'incolumità della persona trasportata; trasportare il bagaglio compreso nel prezzo del viaggio; adottare le misure necessarie per prevenire i danni che possono derivare alla vita ed alla salute del passeggero dall'esercizio della navigazione; provvedere alle operazioni di imbarco e sbarco. Accanto alle suddette obbligazioni principali, il vettore è tenuto anche a diverse obbligazioni accessorie.

Un'obbligazione accessoria è quella che presuppone l'esistenza di un'obbligazione principale alla cui sorte essa è legata, mentre la sorte dell'obbligazione accessoria non incide su quella dell'obbligazione principale.

Alla luce di ciò, se l'obbligazione principale dovesse estinguersi si estinguerebbe automaticamente anche l'obbligazione accessoria.

Obbligazione essenziale è quella di protezione del passeggero, il vettore, quindi, deve predisporre la nave affinché sia provvista di tutto l'occorrente per il viaggio stabilito e, soprattutto, che detto viaggio si svolga nella più totale sicurezza per il passeggero.

Strettamente legate alle obbligazioni principali, sono le obbligazioni accidentali, all'interno delle quali assume particolare importanza l'obbligo di trasferire il bagaglio e la custodia di quello consegnato.

Le principali obbligazioni del passeggero sono:

pagare il prezzo del trasporto, nel caso in cui il passeggero salga a bordo senza aver pagato il biglietto , è tenuto a darne immediato avviso al comandante o al commissario di bordo, essendo tenuto a corrispondere il doppio dell'importo; cooperare con il vettore affinché questi possa adempiere alla sua prestazione, se il passeggero è costretto ad interrompere il viaggio per causa non a lui imputabile, il prezzo di passaggio è dovuto in ragione del solo tratto percorso. Nel caso in cui il passeggero salga a bordo senza biglietto

o nel caso vanti nei suoi confronti altri crediti, il vettore avrà a garanzia del suo credito diritto di pegno legale sul bagaglio del passeggero inadempiente, in base a quanto disposto dall'art. 416 del Codice della Navigazione.

In quanto membro della comunità viaggiante, il passeggero deve osservare il regolamento di bordo ed è soggetto all'autorità del comandante della nave, in base al disposto dell'art 186 del Codice della Navigazione, autorità che può esplicarsi nel potere di infliggere sia pene disciplinari che adottare misure coercitive nei confronti dei passeggeri ai quali siano imputabili determinate infrazioni.

## 6. Impedimenti della nave e del passeggero

Il Codice della Navigazione disciplina gli impedimenti all'esecuzione del contratto di trasporto marittimo, distinguendo tra impedimenti alla prestazione del vettore e impedimenti del passeggero. Le norme del Codice che si riferiscono agli impedimenti del trasporto marittimo hanno carattere dispositivo e si distinguono da quelle relative agli impedimenti del passeggero nel trasporto aereo che hanno, invece, carattere imperativo.

Per quanto riguarda gli impedimenti attribuibili alla nave, c'è da dire che, accanto alla disciplina posta dal Codice della Navigazione, si affianca quella dettata dal regolamento UE 1177/2010 del 24 novembre 2010.

Il Codice della Navigazione disciplina diverse tipologie di impedimenti, ossia:

impedimento della partenza; soppressione della partenza; mutamento di itinerario; ritardo della partenza; interruzione del viaggio. In base al disposto dell'art. 402 del Codice della Navigazione, se la mancata partenza deriva da cause non imputabili al vettore, il contratto si risolve di diritto e il vettore deve solo restituire il prezzo corrisposto dal passeggero.

Diversamente, se la partenza viene soppressa dal vettore, il contratto si risolverà di diritto a meno che il passeggero non intenda proseguire il viaggio successivamente con un'altra nave dello stesso vettore.

Altra ipotesi di risoluzione del contratto si ha nel caso di mutamento dell'itinerario, in tal caso il passeggero ha la facoltà di chiedere la risoluzione del contratto o di proseguire ugualmente il viaggio con il nuovo itinerario.

Prendendo in esame gli art. 402 e 403 del Codice della Navigazione, può notarsi che le

fattispecie della soppressione della partenza e del mutamento di itinerario, suppongono che la prestazione, anziché essere impedita da una causa esterna alla sfera di controllo del vettore, sia possibile, ma il vettore decida di non adempiere, sebbene possa essere stato indotto da un giustificato motivo.

Il passeggero, qualora la partenza della nave sia in ritardo, ha diritto per tutta la durata del ritardo, al vitto e all'alloggio, qualora ciò sia compreso nel biglietto; se il viaggio ha una durata complessiva inferiore alle ventiquattro ore, dopo le prime dodici ore di ritardo il passeggero può chiedere la risoluzione del contratto. Se, al contrario, trattasi di viaggi di durata superiore alle ventiquattro ore, il passeggero può chiedere la risoluzione del contratto dopo le prime ventiquattro ore, se trattasi di viaggi fra porti del Mediterraneo, diversamente la risoluzione potrà essere richiesta dopo le quarantotto ore.

Nell'interruzione del viaggio per cause di forza maggiore, il prezzo del biglietto è dovuto proporzionalmente al tratto utilmente percorso, il vettore, però, ha diritto all'intero importo se in un tempo ragionevole, procura a sue spese al passeggero la prosecuzione del viaggio su nave di avente medesime caratteristiche.

In tema di impedimento o ritardi della nave, la disciplina inizialmente posta dal Codice della Navigazione, è stata modificata dal regolamento UE 1177/2010. Tale Regolamento disciplina la fattispecie della partenza cancellata o ritardata oltre novanta minuti, in questi casi il passeggero ha diritto, a sua scelta, al trasporto alternativo non appena possibile oppure al rimborso del biglietto.

Oltre a quanto detto, il passeggero avrà diritto anche ad una particolare assistenza nel vitto e nell'alloggio quando questo sia possibile, tale assistenza rientra in quegli obblighi di assistenza e protezione che sono a carico del vettore finalizzate ad evitare al passeggero determinate situazioni di disagio.

In merito agli eventuali impedimenti del passeggero, questi deve cooperare con il vettore affinché quest'ultimo possa adempiere alla sua prestazione, a tal fine deve presentarsi a bordo per l'esecuzione del viaggio.

Se il passeggero non si presenta nel termine prestabilito, la prestazione del vettore diventa impossibile e si estingue in base a quanto disposto dall'art. 1256 del Codice Civile.

Il Codice della Navigazione disciplina tre ipotesi di impedimento del passeggero nel trasporto marittimo:

impedimento a viaggiare per causa non imputabile; mancata partenza; interruzione del viaggio. In caso di morte del passeggero prima della partenza della nave, il contratto viene risolto di diritto ed è dovuto il quarto del prezzo del passaggio al netto del vitto se questo era compreso nel prezzo. Diversamente se l'evento riguarda uno dei congiunti che doveva viaggiare insieme, per ognuno di questi potrà essere chiesta la risoluzione del contratto.

A volte, può capitare che le condizioni generali di trasporto consentano al passeggero di recedere dal contratto, attribuendo in corrispettivo al vettore una percentuale del prezzo del biglietto, variabile in funzione dell'anticipo con cui il recesso sia comunicato al vettore. In quest'ultimo caso il corrispettivo del recesso è stato definito multa penitenziale in quanto non ha natura risarcitoria.

## **7. La responsabilità del vettore nel trasporto marittimo di persone**

Il tema della responsabilità del vettore nel trasporto marittimo di persone è preso in esame dal Convenzione di Atene del 1974, la quale si ispira alla disciplina "Varsavia-Montreal". tale disciplina prevede la figura dell'actual carrier, indicando con tale termine il soggetto che esegue in tutto o in parte il trasporto e che può anche non coincidere con il vettore ma che risponde insieme a quest'ultimo in via solidale per la parte di tragitto effettuata.

In principio, la responsabilità del vettore, in base alla formulazione risalente della convenzione di Atene, si basava sulla colpa e l'onere della prova, invece, gravava sul soggetto danneggiato a meno che il danno non rientrasse in una serie di tipizzata, in questo caso la responsabilità del vettore si presumeva fino a prova contraria.

La convenzione di Atene è rimasta pressochè immutata negli anni, almeno fino all'approvazione del protocollo del 2002, con il quale sono state inserite alcune modifiche riguardanti l'individuazione del contenuto della prestazione posta in relazione con un rischio tipico.

L'art 3 della Convenzione di Atene, come modificata dal protocollo del 2002, dispone che il vettore risponde dei danni derivanti da morte o lesione del passeggero solo qualora questi danni siano stati causati da un incidente, cosiddetto shipping incident, ovvero a causa di naufragio, capovolgimento o incaglio della nave.

Alla luce di quanto appena detto, i danni non derivanti dalle cause descritte, saranno risarcibili solo qualora derivino da negligenza o imperizia del vettore.

Il regime della responsabilità del vettore marittimo per morte o lesione del passeggero si

articola su due livelli, in tal caso si parla di sistema a doppio binario.

La Convenzione di Atene, in merito alla responsabilità del vettore marittimo, accoglie in toto il sistema del doppio binario, essa si caratterizza per la previsione di un primo livello di responsabilità, in tale ambito vengono fatte rientrare le domande risarcitorie entro le 250.000 euro per passeggero ed il criterio di imputazione sarebbe riconducibile ai principi della responsabilità oggettiva.

Secondo livello di responsabilità, previsto dal sistema del doppio binario, si ispira alla constatazione dell'impossibilità non imputabile quale condizione necessaria per l'esonero della responsabilità del vettore.

Ai sensi dell'art. 6 della Convenzione di Atene, come modificata dal Protocollo del 2002, prevede che l'ambito di applicazione della responsabilità del vettore coincide con quello del trasporto. La Convenzione esclude che nel periodo della responsabilità del vettore possa farsi ricomprendere anche il periodo durante il quale il passeggero si trovi in stazione o al terminal marittimo.

Alla luce di quanto detto, potrebbe affermarsi che per i periodi anteriori o successivi al viaggio potrebbe sussistere la responsabilità del vettore ma solo a titolo di responsabilità extracontrattuale.

Il regime della responsabilità per perdita o avaria del bagaglio differisce a seconda che si tratti di bagaglio consegnato o non consegnato. Solo nel primo caso il vettore assume, oltre all'obbligazione di trasferimento, anche quella di custodia.

Secondo il codice della navigazione, in caso di perdita o avaria del bagaglio consegnato, il vettore sarà responsabile se non prova che il danno è derivato da causa a lui non imputabile. La causa del danno deve, quindi, essere individuata dal vettore. Il debito del vettore è limitato a 6,19 euro per Kg, salvo dichiarazione di maggior valore fatta dal passeggero.

Nel caso di ritardo nella riconsegna del bagaglio, considerata l'assenza di una disciplina specifica, dovrà ritenersi applicabile per estensione, la disciplina del ritardo nel trasporto del passeggero, tenuto conto dell'accessorietà della prestazione del trasferimento del bagaglio a quella del trasferimento del passeggero.

Nel caso si applichi il regolamento europeo, sarà il passeggero a dover individuare l'evento dannoso e il suo essersi verificato fra il momento della consegna e quello della

riconsegna.

La distribuzione dell'onere della prova ha un ruolo molto importante in tema di responsabilità del vettore marittimo, essa è stata oggetto di un annoso dibattito in dottrina e giurisprudenza.

Inizialmente si sosteneva che al passeggero spetterebbe la prova sia dell'infortunio subito durante il trasporto sia della causa dello stesso; al vettore spetterebbe, invece, la prova della non imputabilità di tale causa, nel senso che sarebbe sufficiente provare l'assenza di colpa propria e dei propri ausiliari in ordine al fatto indicato come causa dell'infortunio.

In seguito, invece, l'art. 409 del Codice della Navigazione pone a carico del passeggero l'individuazione sia dell'infortunio subito che della causa specifica dello stesso, quale inerente al trasporto. La prova del fatto impeditivo spetta al vettore, a tal proposito si è elaborata la distinzione fra eventi dannosi verificatisi in occasione del trasporto ed eventi dannosi verificatisi a causa del trasporto.

Nel primo caso il vettore deve solo provare di avere usato l'ordinaria diligenza per assicurare l'incolumità dei viaggiatori, nel secondo caso deve provare che non poteva fare nulla per evitarla o per evitare le conseguenze dannose.

Tale impostazione è stata fortemente criticata sia perché la distinzione fra eventi dannosi "in occasione" ed a "causa" non è prevista nella lettera della norma e sia perché se si attribuisce al passeggero l'onere di provare la causa del sinistro, implicherebbe attribuirgli la prova del fatto colposo del vettore in maniera non diversa dai criteri che regolano la responsabilità extracontrattuale.

Concludendo la disamina sulla responsabilità, è utile fare riferimento alla responsabilità nel trasporto gratuito e amichevole.

Il trasporto gratuito trae origine da un rapporto contrattuale, non è però una sottospecie del contratto di trasporto caratterizzata dalla gratuità, in quanto il contratto di trasporto, ai sensi dell'art 1678 del Codici Civile è essenzialmente oneroso.

Nel trasporto marittimo di persone e bagagli, quanto finora detto in merito alla responsabilità del vettore è applicabile anche nel caso di trasporto marittimo gratuito, in base a quanto disposto dall'art. 413 del Codice della Navigazione.

Dal contratto di trasporto gratuito si distingue il trasporto amichevole o di cortesia. C'è da dire che mentre il trasporto gratuito è caratterizzato da un interesse del vettore, il trasporto amichevole presuppone la mancanza di tale interesse ed è effettuato in assenza di un obbligo da parte del vettore, in quanto si basa su relazioni umane di cortesia e amicizia.

Nel trasporto marittimo amichevole di persone o bagagli la responsabilità del vettore è alquanto alleggerita, in quanto sussiste solo nel caso in cui il danneggiato provi il dolo o la colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti.

## **BIBLIOGRAFIA**

Stefano Zunarelli, La nozione di vettore. Contracting carrier and actual carrier, Bologna, 1987 Fiale A., Grimaldi M., Manuale di diritto della navigazione marittima, interna e aerea, Napoli, 2018 Antonini A., Trattato breve di diritto marittimo, Milano, 2017 Tonoletti B., Beni pubblici e concessioni, Padova, 2008 Lefebvre D'Ovidio A. Pescatore G. Tullio L., Manuale di diritto della navigazione, Milano, 2016 Tullio L., Breviario di diritto della navigazione, Milano, 2013 Antonini A., Trattato breve di diritto marittimo, Milano, 2017 Fiale A., Diritto della navigazione marittima e aerea, Napoli, 2011 Boi G.M., Principi e tendenze nel diritto marittimo, Torino, 2016 Bruno T., Beni pubblici e concessioni, Padova, 2008 Deiana M., Diritto della navigazione, Milano, 2010

---