Università
Ca'Foscari
Venezia

Corso di Laurea magistrale in Economia e Finanza

Tesi di Laurea

Ca' Foscari
Dorsoduro 3246
30123 Venezia

ASSICURAZIONE NEL TRASPORTO AEREO, MARITTIMO E FERROVIARIO DI PERSONE: RESPONSABILITA' DEL VETTORE IN CASO DI MORTE O LESIONE DEI PASSEGGERI ED ENTITA' DEL RISARCIMENTO

Relatore
Ch. Prof. Giuliana Martina

Laureando
Anna Griffoni
Matricola 795558

Anno Accademico
2013/2014

Alla mia famiglia

INDICE

INTRODUZIONE **7**

CAPITOLO I

Natura della responsabilità del vettore nel trasporto di persone **10**

1. Il contratto di trasporto oneroso di persone: il contenuto 10

2. Il contratto di trasporto oneroso di persone: forma e conclusione del contratto 15

3. I soggetti: il vettore e il viaggiatore 17

4. Disciplina del codice e limiti di applicabilità dell'art. 1680 c.c.: l'autonomia del trasporto marittimo ed aereo secondo il codice della navigazione 20

5. Natura contrattuale e soggettiva della responsabilità del vettore 22

6. Oneri di prova del viaggiatore in caso di sinistro 24

   6.1. Nesso di causalità tra il sinistro e l'anomalia 25

   6.2. Nesso di causalità tra il sinistro e l'attività svolta dal vettore nell'esecuzione del contratto di trasporto 27

   6.3. Nesso di causalità tra il danno e il trasporto 29

7. Prova liberatoria e diligenza del vettore 30

CAPITOLO II

La responsabilità del vettore aereo e il risarcimento del danno **33**

1. Normativa nel settore del trasporto aereo 33

2. Il concetto di *accident* 37

3. Gli eventi da danno risarcibile 43

4. Due sentenze che chiariscono il concetto di *accident* 46

5. Il doppio livello di responsabilità per morte o lesione del passeggero 50

6. L'obbligo di assicurazione della responsabilità civile e del vettore aereo in caso di danni per morte o lesione del passeggero 55

CAPITOLO III

La responsabilità del vettore marittimo e il risarcimento del danno **59**

1. Normativa nel settore del trasporto navale 59

2. I lavori per il recepimento della Convenzione di Atene delle attuali esigenze del passeggero, anche in considerazione del cambiamento del diritto dei trasporti 62

3. La posizione dell'Unione Europea 66

4. Il *two tier liability regime*: la soluzione adottata nel trasporto marittimo..... 68

5. Sinistri a causa del trasporto e sinistri in occasione del trasporto: diversa intensità dell'obbligo di protezione e diversa disciplina 74

6. L'ambito di applicazione spazio-temporale della responsabilità del vettore marittimo 77

CAPITOLO IV

Il rischio nel codice della navigazione 79

1. Rischio: delimitazione e operatività..... 80

2. Rischio: Modificazione e cessazione 82

CAPITOLO V

La responsabilità del vettore ferroviario e il risarcimento del danno..... 85

1. Normativa nel settore del trasporto ferroviario 85

2. Responsabilità dell'amministrazione ferroviaria per i sinistri che colpiscono il viaggiatore 90

3. La perdurante difficoltà di applicare le regole della responsabilità contrattuale al vettore ferroviario di persone 94

4. La nozione di anormalità del servizio 99

5. Obbligo dell'amministrazione ferroviaria di osservare nell'organizzazione e nell'esercizio del servizio le norme di normale prudenza e diligenza..... 104

6. Gli obblighi di comportamento del viaggiatore durante il trasporto..... 107

7. Un particolare caso: il «passeggero di fatto» 110

BIBLIOGRAFIA..... 119

GIURISPRUDENZA 125

INTRODUZIONE

Negli ultimi vent'anni il concetto di trasporto inteso come trasferimento di cose e persone da un luogo ad un altro si è sviluppato sempre più, e il settore aereonautico, marittimo e ferroviario ha visto progressivamente incrementare il flusso di viaggiatori che usufruiscono di tali mezzi di trasporto soprattutto per le lunghe distanze.

In questo contesto economico-culturale dove il diritto alla mobilità è espressamente riconosciuto dall'art. 16 comma 1 della Costituzione, uno dei principi fondamentali della vita economica moderna è la tutela dell'utente. Pertanto anche nel settore dei trasporti, come in molti altri, la posizione centrale non è più occupata dal vettore bensì dall'utente stesso.

Il presente lavoro si prefigge di esaminare, sulla base della normativa internazionale, comunitaria e interna al nostro ordinamento, la responsabilità del vettore aereo, marittimo e ferroviario in caso di incidente che causi decesso o lesione al passeggero.

A tal fine l'elaborato è stato suddiviso in quattro parti: nella prima parte, dopo un inquadramento generale del contratto di trasporto oneroso, si analizza la disciplina del trasporto di persone contenuta nel codice civile agli artt. 1680 e seguenti; nelle successive vengono invece approfonditi i settori di trasporto menzionati, analizzando nello specifico il concetto di evento dannoso, costitutivo o meno della responsabilità del vettore e, di conseguenza, il risarcimento per i passeggeri che hanno subito, a seguito dell'incidente, lesioni fisiche o mortali.

In particolare, nel primo capitolo si definisce, sulla base delle norme del codice civile, il contratto di trasporto oneroso di persone. Dopo una breve descrizione dei concetti di vettore e passeggero e una disamina dei limiti di applicabilità dell'art. 1680 del codice civile, si analizza la natura contrattuale della responsabilità del vettore e gli oneri di prova a carico del passeggero qualora questo

subisca un incidente, studiando altresì quanto il vettore è tenuto a provare per esimersi dalla responsabilità.

Nel secondo capitolo si affronta la responsabilità del vettore aereo in caso di morte e lesione del passeggero attraverso le norme contenute nel codice della navigazione ma soprattutto attraverso la disciplina internazionale e comunitaria in quanto l'art. 941 cod. nav. fa un esplicito rinvio a queste. Dopo un inquadramento iniziale del concetto di *accident* e degli eventi da danno risarcibile, si va ad approfondire il sistema di responsabilità del vettore aereo che è basato, secondo la Convenzione di Montreal, sul cosiddetto *two tier liability regime*.

Il terzo capitolo si focalizza sul settore marittimo. Come per il trasporto aereo anche quello su nave è normato dal codice della navigazione che si integra e si coordina con la normativa internazionale e comunitaria, rispettivamente con la Convenzione di Atene del 1974, come rettificata dal Protocollo di Londra del 2002, e il Regolamento (CE) n. 392/2009 del 23 aprile 2009. Dopo una analisi di queste norme, si evidenzia il fatto che quella internazionale include, con qualche modifica, la maggior parte di quella comunitaria, e si approfondisce anche per questo settore il concetto di *two tier liability regime* sul quale si base il sistema di responsabilità del vettore dei danni al passeggero subiti a seguito di un *shipping incident*.

L'ultima parte dell'elaborato si occupa invece del vettore ferroviario. La normativa di riferimento che si esamina, oltre alle Condizioni e Tariffe per i trasporti approvate con RDL n. 1948/1934, è la legge n. 754/1971, particolarmente importante per quanto attiene alla responsabilità del vettore ferroviario nel trasporto dei passeggeri nazionale per il fatto che va a ridefinire l'ambito e la disciplina della responsabilità rispetto a quanto era in vigore ai sensi dell'art. 13 delle Condizioni e Tariffe. Per quanto concerne la normativa comunitaria e internazionale, si approfondisce il Reg. (UE) n. 1371/2007 il quale richiama espressamente la Convenzione Internazionale per il trasporto dei Viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV) che disciplina la responsabilità delle ferrovie per i danni fisici risultanti dalla morte o ferimento del viaggiatore. Vengono anche prese in esame sia le norme di normale prudenza e diligenza che è tenuta ad osservare

l'amministrazione ferroviaria, sia gli obblighi di comportamento che è tenuto il viaggiatore a rispettare in quanto la violazione di questi influisce sulla determinazione della responsabilità in caso di sinistro.

Ciò che può fin da queste prime note informative affermarsi è che, mentre è estremamente chiaro l'intento del legislatore di tutelare il passeggero, non altrettanto può dirsi sulla regolamentazione inerente l'ambito assicurativo dei trasporti di persone. Per tutti e tre i settori esaminati infatti, la normativa è estremamente complessa e articolata in quanto l'ampio raggio di azione coperto da queste tipologie di mezzi di trasporto fa sì che si vada ad intaccare sia il quadro normativo nazionale, sia comunitario sia internazionale creando così una farraginosa regolamentazione.

Questa problematica situazione viene altresì accentuata anche dal fatto che non sempre il concetto di incidente e di evento dannoso costitutivo della responsabilità del vettore è di facile identificazione.

CAPITOLO I
Natura della responsabilità del vettore nel trasporto di persone

1. Il contratto di trasporto oneroso di persone: il contenuto - 2. Il contratto di trasporto oneroso di persone: forma e conclusione del contratto – 3. I soggetti: il vettore e il viaggiatore - 4. Disciplina del codice e limiti di applicabilità dell'art. 1680 del c.c.: l'autonomia del trasporto marittimo ed aereo secondo il codice della navigazione - 5. Natura contrattuale e soggettiva della responsabilità del vettore - 6. Oneri di prova del viaggiatore in caso di sinistro - 6.1. Nesso di causalità tra il sinistro e l'anomalia - 6.2. Nesso di causalità tra il sinistro e l'attività svolta dal vettore nell'esecuzione del contratto di trasporto - 6.3. Nesso di causalità tra il danno e il trasporto - 7. Prova liberatoria e diligenza del vettore

1. Il contratto di trasporto oneroso di persone: il contenuto

Con il contratto di trasporto oneroso di persone il vettore assume l'obbligo di trasferire, a proprio rischio, e incaricandosi normalmente della direzione tecnica, una o più persone da un luogo ad un altro, oppure per un determinato periodo di tempo, verso un prestabilito corrispettivo.

Questa definizione è stata confermata anche dalla giurisprudenza[1], che ha affermato che si ha "contratto di trasporto quando un soggetto si obbliga nei confronti di un altro soggetto a trasferire persone o cose da un luogo all'altro, mediante una propria organizzazione di mezzi e di attività personali e con l'assunzione a suo carico del rischio del trasporto e della direzione tecnica dello stesso"[2].

Su questi presupposti il criterio che va a distinguere il contratto di appalto dal contratto di trasporto viene identificato nel fatto che "il primo ha per oggetto il risultato di un *facere* che può concretarsi nel compimento di un'opera o di un servizio che l'appaltatore assume verso il committente dietro corrispettivo e

[1] Così Cass., 17 ottobre 1992, n. 11430, in *Mass. giur. it.*, 1992, col. 974, n. 11430.

[2] In tal senso anche Cass., 16 ottobre 1979, n. 5397, in *Giur. it.*, 1981, I, 1, pag. 979; Cass. 20 aprile 1989, n. 1855, in *Giur. it.*, 1990, I, 1, pag. 480, e in *Nuova giur. civ. comm.*, 1990, I, pag. 424; Cass. 11 ottobre, n. 9993, in *Giur. it.*, 1991, I, 1, pag. 557, e in *Riv. dir. comm.*, 1991, II, pag. 209.

dall'esistenza di un'organizzazione d'impresa presso l'appaltatore, nonché dal carico esclusivo del rischio economico nella persona del medesimo; si ha invece contratto di trasporto quando un soggetto si obbliga a trasferire persone o cose da un luogo all'altro, mediante una propria organizzazione di mezzi e di attività personali, con l'assunzione a suo carico del rischio di trasporto e della direzione tecnica dello stesso"[3].

Tuttavia, per l'esistenza di un contratto di trasporto di persone, è necessario e fondamentale che vi sia l'affidamento del passeggero al vettore, al quale è riservato il controllo assoluto sull'esecuzione del trasporto.

Prendendo atto poi della prestazione tipica del vettore si suole solitamente distinguere fra contratto di trasporto a viaggio e contratto di trasporto a tempo: nella prima casistica sono fissati fin dall'inizio il luogo di partenza, di arrivo e l'intero itinerario; nel secondo caso invece la determinazione del viaggio e della serie di viaggi è demandata alla scelta dello stesso viaggiatore entro comunque dei limiti di tempo e, di solito, anche di spazio (come per esempio nel caso del contratto di abbonamento per una particolare rete).

In questa tipologia di contratto quindi, il vettore adempie alla propria obbligazione assumendosene il rischio, in quanto il compenso a lui dovuto è stabilito in relazione al risultato prodotto e non alla quantità di lavoro impiegato. Il vettore ha anche, come si è visto, il compito della direzione tecnica nell'esecuzione della sua prestazione e beneficia di un'ampia autonomia nelle scelta dei mezzi e delle persone che ritiene più idonei[4].

---

[3] Così Cass., 17 ottobre 1992, n. 11430, in *Mass. Giur.it.*, 1992, coll.974, n.11430.

[4] Si è così espressa la Cass., 9 luglio 1968, n. 2382, in *Arch. giur. circ.*, 1970, pag. 681 dove è stato specificato che "è irrilevante che all'esecuzione del trasporto provveda personalmente e con propri mezzi l'obbligato, o che questi si avvalga, invece, di altri mezzi e dell'opera di altri soggetti, cioè dei suoi ausiliari od anche di terzi". In Corte Appello Caltanisetta, 29 marzo 1957, in *Giust. civ. mass. app*., 1957, pag. 8, dove si afferma anche che "il contratto di trasporto è un contratto di prestazione d'opera nel quale il prestatore svolge la sua attività in piena autonomia, impiegando in essa l'opera di altre persone e mezzi che ritiene più idonei, sicché i rischi relativi all'organizzazione del lavoro stanno a suo carico". In tal senso v. ancora Cass., 29 marzo 1969, n. 1037, in *Giur. it.*, 1969, I, 1, pag. 22; e Cass. 23 giugno 1982, n. 3830, e *Dir. maritt.*, 1983, pag. 771, che ha dichiarato che "a nulla rileva ai fini della qualificazione del rapporto giuridico, che il vettore

Ciò nonostante, la tesi della piena autonomia del vettore nell'esecuzione della prestazione non è riconosciuta totalmente in dottrina. Infatti Romanelli[5] ritiene che, poiché non esiste nessuna norma che consenta al vettore di sostituire altri a sé nell'esecuzione del contratto, la prestazione del vettore è da considerarsi normalmente infungibile. Egli rileva precisamente che "è vero che nel trasporto, e soprattutto in alcune fattispecie di esso (es. trasporti marittimi di cose), è largamente diffusa la prassi di riservare al vettore il diritto di sostituire altri a sé nella esecuzione del trasporto, ma laddove il contratto (esplicitamente o implicitamente), oppure gli usi, non consentano tale sostituzione, il vettore è tenuto ad eseguire direttamente, attraverso la propria organizzazione d'impresa, la prestazione di trasporto dovuta". L'autore quindi, pur affermando che la prestazione del vettore è di massima infungibile, ritiene che si debba ugualmente qualificare come contratto di trasporto anche quello in cui "il contratto o gli usi consentano al vettore di sostituire altri a sé nell'esecuzione del contratto (o in cui sia addirittura pacifico sin dall'inizio che il vettore, in nessun caso, eseguirà direttamente la prestazione)".

Il contratto di trasporto oneroso di persone, come il contratto di trasporto in generale, in quanto contratto che ha per oggetto la prestazione di un lavoro indipendente, considerato nel suo risultato finale (trasporto da un luogo a un altro, oppure per un determinato periodo di tempo), va perciò identificato, per giurisprudenza e per dottrina, nella figura della *locatio operis*, con la conseguenza che sono ad esso applicabili i principi generali pertinenti a questa figura (art. 1655 e seg. e art. 2222 e seg. del codice civile), in quanto le leggi speciali non dispongano altrimenti[6]. La dottrina ritiene quindi che il contratto di trasporto sia riconducibile

---

si avvalga, in tutto o in parte, dell'opera di altro soggetto, il quale assume soltanto la figura di sub vettore".

[5] ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone. Nozione e disciplina,* Padova, 1959, pag. 7 e ss.

[6] Vedi Cass., 17 febbraio 1966, n. 508, in *Foro it.*, 1966, 1, pag. 67, ed in *Giust. civ. mass.*, 1996, pag. 285, dove è stato sostenuto che "il contratto di trasporto è riconducibile nello schema generale della *locatio operis* e, pur assumendo una configurazione giuridica unitaria, riceve diversa disciplina a seconda dell'oggetto e del mezzo col quale il trasporto viene eseguito". Così anche Cass., 15 ottobre 1959, n. 2864, in *Riv. giur. circ.*, 1960, pag. 44, e in *Arch. ric. giur.*, 1960, pag. 645. In tal senso vi è unanimità anche in dottrina, così v. ASQUINI, *Del trasporto*, nel *Commentario al*

nello schema generale dello *locatio operis* e, pur assumendo una configurazione giuridica unitaria, riceve diversa disciplina a seconda dell'oggetto e del mezzo col quale il trasporto viene eseguito[7].

La prestazione del vettore di trasferire persone è la caratteristica che individua il negozio principale in esame. Pertanto, seguendo la tesi dominante[8], si deve tener presente che "si ha trasporto di persona solo quando l'oggetto del trasporto sia una persona fisica, quale intesa dall'ordinamento giuridico. Deve trattarsi quindi di un essere umano vivente: il trasporto di cadavere rientra indiscutibilmente nella nozione di trasporto di cose".

Se però è necessario che l'oggetto trasportato sia costituito da persona fisica, dotata di capacità giuridica (e perciò nata e vivente) "non è necessario che essa sia altresì dotata di capacità di agire, anche se la disciplina del trasporto di persone presuppone nel suo complesso il trasferimento di persona capace di intendere e di volere. Il trasporto di persone anche totalmente incapaci (es.: minori, interdetti, malati gravi, incapaci di intendere e di volere) rientra di conseguenza nell'ambito del trasporto di persone ed è soggetto alla relativa disciplina, caratterizzandosi semplicemente per talune particolari prescrizioni, che il vettore può stabilire per i trasporti in genere"[9]. Si ritiene poi che "l'obbligo di trasferire può avere per oggetto una o più persone determinate od un determinato numero di persone, come si verifica il più delle volte; anzi è questa l'ipotesi presa in considerazione dal legislatore nella maggior parte delle disposizioni sul trasporto di persona nella legge ferroviaria e nel codice della navigazione. Nulla osta tuttavia che l'obbligo di trasferire delle persone sia assunto, del tutto genericamente, per l'intera capacità di

---

c.c. di D'Amelio e Finzi, *Obbligazioni*, II, 1, pag. 415 e seg.; ASQUINI, voce *Trasporto di persone (Contratto di)*, nel *Novissimo Digesto Italiano*, XIX, Torino, 1973, pag. 612 e seg.; BARBERO, *Sistema istituzionale del diritto privato italiano*, Torino, 1951, II, pag. 421; RUBINO, *L'appalto*, nel *Trattato di diritto civile italiano* diretto da Vasalli, VII, 3°, Torino, 1958, pag. 11 e seg.; STOLFI, *Appalto – Trasporto,* nel Tratt. Grosso – Santoro Passarelli, Milano, 1961, pag. 76 e seg.; ROVELLI, *Il trasporto di persone*, Torino, 1970, pag. 1 e seg.; ROMANELLI, *op. cit.*, pag. 34 e seg.

[7] STOLFI, *op. cit.*, pag. 92.

[8] V. per tutti ROMANELLI, *op. cit.*, pag. 42.

[9] V. *ibid.*, pag. 42.

carico del mezzo di trasporto in relazione alla quale sia fissato il corrispettivo; sebbene in questo caso si usi sovente la dizione di noleggio del mezzo di trasporto, possono ricorrere tutti gli estremi del contratto di trasporto previsto nell'art. 1678 c.c."[10]

L'obbligo di trasferire le persone da un luogo ad un altro, secondo quanto riportato dal legislatore nella formulazione dell'art. 1678 c.c., va inteso nel senso che in esso possa comprendersi anche l'obbligo di trasporto con ritorno al luogo di partenza; casistica che non è rara nell'ambito del trasporto di persone, nell'ipotesi di viaggi di andata e ritorno o circolari, anche senza fermate intermedie, nei viaggi di diporto o turistici. Infatti la nozione di trasferimento da un luogo ad un altro implica il concetto di uno spostamento nello spazio, ma non necessariamente quello di diversità fra il luogo di partenza e quello di arrivo[11].

Si evidenzia poi che non alterano, invece, la figura del trasporto di persone tutte quelle prestazioni secondarie che il vettore assume accessoriamente alla conclusione del contratto. Generalmente si tratta di prestazioni di poco rilevanza come quelle relative all'uso di determinati locali (cuccette e cabine), alla prenotazione del posto e all'effettuazione di determinati servizi, come il vitto, propri dei trasporti per ferrovia, nave ed aereo[12].

---

[10] *Ibid.,* pag. 57.

[11] ROVELLI, *op. cit*., pag. 2 e seg.; allo stesso modo STOLFI, *op. cit.*, pag. 76 nota 2.

[12] L'eventuale inadempimento rispetto alle prestazioni accessorie va considerato in relazione alla strumentalità delle prestazioni medesime, così ROVELLI, *op. cit.*, pag. 3.

2. Il contratto di trasporto oneroso di persone: forma e conclusione del contratto

Il contratto di trasporto di persone è un contratto consensuale e non è soggetto ad alcun requisito di forma[13]. Di norma si perfeziona su proposta del viaggiatore con l'accettazione da parte del vettore, eccezionalmente si conclude anche su offerta del vettore (c.d. offerta al pubblico) accettata dal viaggiatore. In quest'ultimo caso si è molto discusso circa il momento perfezionativo del contratto, nell'ipotesi in cui l'accettazione dell'offerta del trasporto non è espressamente manifestata.

Il caso più frequentemente esaminato[14] è quello del viaggiatore che sale sulla vettura senza avere ancora acquistato il biglietto di viaggio. E' stato ritenuto, nel caso di specie, che il contratto "si perfeziona nel momento in cui il viaggiatore mette piede sul predellino poiché con tale comportamento manifesta la sua accettazione alla proposta di contratto che l'impresa, che gestisce il servizio di trasporto, rivolge al pubblico con il mettere a disposizione di chiunque le vetture". Conseguentemente il rapporto ha inizio nella fase di salita del viaggiatore sulla vettura.

Si è poi affermato[15] che non può invece ritenersi concluso il contratto di trasporto, quando "il viaggiatore tenta di salire su di una vettura in movimento" (si trattava di fattispecie in cui il viaggiatore era sopraggiunto di corsa e all'improvviso, dalla parte posteriore della vettura e che oltretutto dalla quale

---

[13] Per stabilire il momento formativo del negozio si fa richiamo ai principi generali, secondo cui il contratto è concluso nel momento in cui chi ha fatto la proposta ha conoscenza dell'accettazione dell'altra parte: art. 1326, primo comma, c.c. (v. anche artt. 1327, primo comma, e 1335 c.c.).

[14] In questi termini Cass., 17 giugno 1964, n. 1542, in *Resp. civ. e prev.*, 1965, pag. 43, e in *Riv. giur. circ.*, 1964, pag. 544; in senso conforme anche Cass. civ. 9 marzo 1967, n. 558, in *Giur. it.*, I, 1, pag. 181. Per ulteriori richiami di giurisprudenza cfr. VITALI, *Del trasporto, Commentario teorico-pratico al codice civile*, diretto da De Martino, Novara, 1973, pag. 580.

[15] Cfr. Cass. 24 ottobre 1960, n. 2875, in *Resp. civ.*, 1960, pag. 305. Parzialmente difforme rispetto a questo orientamento è, invece, Cass. 31 maggio 1948, n. 824, in *Giur. it.* 1949, I, 1, pag. 26 ed in *Foro it.*, 1949, 1, pag. 716, la quale ha ritenuto che "nel caso di vetture adibite a servizio pubblico il contratto si perfeziona nel momento in cui il viaggiatore, accettando l'offerta del vettore, sale sulla vettura ferma al luogo stabilito, ma si perfeziona altresì quando il viaggiatore medesimo, pur violando il divieto, riesce a salire sul mezzo durante la corsa".

difficilmente il conducente poteva vederlo con gli specchi retrovisori, ed aveva provato ad afferrare il mancorrente quando già il mezzo, effettuata la fermata, aveva ripreso la corsa).

Pertanto il codice civile, non soltanto non richiede alcuna forma speciale per la validità del contratto di trasporto, ma non esige neppure, al contrario di quanto stabilisce il codice della navigazione[16], che il contratto sia provato per iscritto.

Si deve infine osservare che, nella conclusione del contratto di trasporto di persone, si può considerare normale la figura del c.d. contratto per adesione. Come ha messo in evidenza la dottrina, "dalla necessità costante di trasportare una pluralità di persone il vettore è indotto a fare largo ricorso a moduli o formulari o a condizioni generali, al fine di predisporre il contenuto negoziale tipico che deve valere nei confronti di tutti i futuri contraenti. Il contratto di trasporto rientra perciò nella categoria dei contratti di adesione, nei quali è senza dubbio limitata l'autonomia della volontà di uno dei contraenti (nella specie il mittente e il viaggiatore), il quale, se vuole concludere il contratto, non può che accettare le condizioni generali che gli sono offerte. Accordi particolari delle parti interessate sono previsti soltanto per adattare lo schema del contratto alle esigenze specifiche del singolo caso"[17].

Di norma quindi si applicheranno le norme previste per i contratti per adesione, soprattutto l'art. 1341 c.c. laddove sancisce che "le condizioni generali di contratto, predisposte da uno dei contraenti, sono efficaci nei confronti dell'altro, se al momento della conclusione del contratto questi le ha conosciute o avrebbe dovuto conoscerle secondo l'ordinaria diligenza", e laddove prescrive che "in ogni caso non hanno effetto, se non sono specificatamente approvate per iscritto, le condizioni che stabiliscono, a favore di colui che le ha predisposte, limitazioni di responsabilità, facoltà di recedere dal contratto o di sospendere l'esecuzione,

[16] L'art. 396, primo comma, del codice della navigazione, in merito al trasporto marittimo afferma che "il contratto di trasporto di persone deve essere provato per iscritto, tranne che si tratti di trasporto su navi di stazza lorda non superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, o alle venticinque in ogni altro caso".

[17] V. per tutti, STOLFI, *op. cit.*, pag. 95.

ovvero sanciscono a carico dell'altro contraente decadenze, limitazioni alla facoltà di opporre eccezioni, restrizioni alla libertà contrattuale nei rapporti coi terzi, tacita proroga o rinnovazione del contratto, clausole compromissorie o deroghe alla competenza dell'autorità giudiziaria".

3. I soggetti: il vettore e il viaggiatore

Parti del rapporto sono sempre soltanto due soggetti: il vettore e il viaggiatore.

Il vettore è colui che "assumendosi il rischio di un determinato trasporto, lo esegue anche per mezzo di altri, stipulando un ulteriore contratto di trasporto"[18]. La giurisprudenza osserva poi che "non possono considerarsi elementi costitutivi della figura del vettore né la disponibilità dei mezzi di trasporto, né che l'esecuzione del trasporto sia effettuata personalmente dal vettore. E' essenziale, invece, l'accertamento dell'assunzione, da parte del vettore, dell'esecuzione del trasporto per distinguere tale figura da quella del mediatore"[19]; e che "nel contratto di trasporto i mezzi, il personale, l'itinerario, le ore di lavoro e quant'altro è inerente al trasferimento dei viaggiatori e delle merci, rimangono nel potere di disposizione, di vigilanza e di controllo del vettore, che ne assume i rischi relativi. Al vettore infatti spetta, oltre alla già accennata direzione tecnica dell'attività di lavoro per il trasporto, la piena autonomia per quanto riguarda la scelta dei mezzi e delle persone che reputa più idonei.

E' stato poi ritenuto irrilevante che per l'esecuzione del trasporto il vettore provveda personalmente e con propri mezzi o che si avvalga invece di altri mezzi e dell'opera di altri soggetti, cioè dei suoi ausiliari, o anche di terzi; sicché i rischi relativi all'organizzazione del lavoro stanno a suo carico"[20].

---

[18] PAOLUCCI, *Il trasporto di persone*, in *Giurisprudenza sistematica di diritto civile e commerciale*, Torino, 1999, pag. 29.

[19] Così Corte Appello Bari, 13 luglio 1964, in *Dir. autom.*, 1965, pag. 147.

[20] PAOLUCCI, *op. cit.*, pag. 30.

Nella sua attività il vettore è quindi tenuto a predisporre tutte le necessarie cautele per evitare danni ai passeggeri e deve darne la relativa prova. E' pertanto essenziale, perché si abbia la qualità di vettore, che questi assuma l'obbligo di eseguire il trasporto a proprio rischio[21].

Perciò è proprio in funzione dell'assunzione del rischio da parte del vettore, che si può definire, nei suoi confronti, il contratto di trasporto di persone come il contratto *intuitu personae*, nel senso che chi conclude il contratto deve essere sempre e soltanto quello che ne sopporta i rischi, anche se per l'esecuzione della prestazione si avvale di altri soggetti[22].

La principale prestazione del vettore consiste comunque, come è già stato messo in evidenza, nel trasferimento di una persona da un luogo ad un altro per un determinato periodo di tempo e la responsabilità dello stesso "permane per tutta la durata del viaggio ed in occasione di esso, intendendosi tale durata estesa sino al momento in cui vengono meno gli effetti residui del moto impresso al trasportato dal mezzo usato e questi, ormai fermo a terra, non può più risentirne dei medesimi"[23].

Connesso alla suddetta obbligazione di prestazione specifica è l'obbligo di protezione (e, di conseguenza, di vigilanza) del viaggiatore, che il vettore deve assolvere con l'adozione di tutte le misure idonee a farlo giungere, incolume, al luogo di arrivo.

---

[21] Sul punto v. Cass., 27 ottobre 1993, n. 10680, in *Nuova giur. civ. comm*., 1994, I, pag. 443 e in *Giust. civ.* 1994, I, pag. 700, che ha affermato che "la prova liberatoria che il vettore, ai sensi dell'art. 1681 c.c., deve fornire per sottrarsi alla responsabilità per i danni alla persona subiti dal trasportato non si esaurisce nella dimostrazione della generica assenza di colpa del conducente del veicolo, ma deve comprendere la prova della osservanza di ogni cautela necessaria per evitare danni ai passeggeri nella concreta situazione in cui il trasporto si è svolto e tenendo pertanto conto della precaria stabilità in cui i passeggeri si sono eventualmente trovati, per i più svariati motivi, in alcune fasi del trasporto, come durante le operazioni di annullamento (c.d. obliterazione) dei biglietti, che normalmente si svolgono dopo ogni fermata".

[22] Sul tema v. ASQUINI, *Del trasporto*, nel *Commentario del codice civile*, di D'Amelio e Finzi, II, 1, Firenze, 1947, cit., pag. 125; ROMANELLI, *op. cit*., pag. 7 e seg.; STOLFI, *op. cit*., pag. 96.

[23] Cass., 13 gennaio 1993, n. 356, in *Giur. it.*, 1993, I, 1, 934 e sul tema anche PAOLUCCI, *op. cit.*, pag. 33.

L'obbligo di vigilare sull'incolumità del passeggero è un elemento che caratterizza il trasporto di persone, così come, simmetricamente, l'obbligazione di custodire (le cose consegnate) caratterizza il contratto di trasporto di cose; essa, in ogni modo, non costituisce un'obbligazione di carattere accessorio, assumendo i connotati di un'obbligazione essenziale, intimamente connessa all'obbligazione principale[24].

Il viaggiatore invece è colui che è creditore della prestazione del trasporto; in altre parole è il soggetto-oggetto del contratto: soggetto di diritti, che di norma è anche contraente ed è presente, per definizione, durante tutto il viaggio; oggetto del trasporto in quanto rappresentante l'entità che deve essere trasportata.

Il fatto che l'oggetto del contratto non si identifica in una cosa inanimata, bensì in un essere munito di volontà e di intelligenza, è aspetto che non può non influenzare l'intera figura del viaggiatore, infatti esso ha la possibilità di controllare in ogni momento la prestazione fornita, e può in larga misura proteggersi da sé contro le cause estranee che possono provocargli un danno e, al tempo stesso, può subire dei danni in conseguenza del fatto proprio[25].

L'obbligazione principale del viaggiatore consiste (nell'ipotesi di contratto oneroso) nel pagamento del prezzo, ovvero di quanto dovuto al vettore per il trasferimento della propria persona.

Oltre a tale obbligo, il viaggiatore è tenuto a quei particolari doveri di comportamento, durante l'esecuzione del contratto[26], quali risultano dal contratto medesimo o dalla legge nonché dal regolamento che disciplina un determinato

---

[24] In questo senso FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, Roma , 1994, cit., pag. 70.

[25] PAOLUCCI, *op. cit.*, pag. 44.

[26] Per il fatto che il passeggero è soggetto dotato di capacità di intendere e di volere, a lui è richiesta una particolare cooperazione al buon esito del viaggio e che questo si concluda senza danni alla persona.

servizio[27]. L'inosservanza di tali doveri lo rende responsabile delle relative conseguenze[28].

4. Disciplina del codice e limiti di applicabilità dell'art. 1680 c.c.: l'autonomia del trasporto marittimo ed aereo secondo il codice della navigazione

Nel codice civile il trasporto terrestre di persona è disciplinato soltanto per quanto attiene al punto essenziale della responsabilità del vettore (artt. 1681 e 1682); si limita in particolare a regolamentare la responsabilità del vettore per i sinistri che colpiscono il viaggiatore o provochino la perdita o l'avaria delle cose che egli porta con sé.

L'art. 1680 c.c. ("Limiti di applicabilità delle norme") poi, andando a stabilire che le disposizioni del Capo VII del codice civile "si applicano anche ai trasporti per via d'acqua o per via d'aria e a quelli ferroviari e postali, in quanto non siano derogate dal codice della navigazione e dalle leggi speciali", va a richiamare l'altra principale fonte normativa del settore, per l'appunto il codice della navigazione marittima ed aerea nonché tutte le ulteriori leggi speciali e convenzioni internazionali che possono essere adottate caso per caso.

Questo articolo quindi, oltre a risolvere i problemi scaturenti dall'inevitabile incertezza circa l'applicabilità o meno della disciplina ordinaria, di cui al codice civile, a questi tipi di trasporto specificatamente disciplinati dallo stesso art. 1680 c.c., assolve la non trascurabile funzione di coprire le lacune eventualmente contenute nelle leggi speciali e nel codice della navigazione. Esso sta chiaramente ad indicare che nell'ipotesi in cui la disciplina speciale non contenga norme

[27] Ad es., non salire quando il mezzo è in movimento; stare sorretti agli appositi sostegni, ecc.

[28] Da questo punto di vista assumono particolari rilievo le norme in materia di trasporto ferroviario stabilite, soprattutto, all'art. n.2 e n.13 della "Condizioni e Tariffe per i trasporti delle persone sulle ferrovie dello Stato", disposizioni che verranno analizzate nei prossimi capitoli.

applicabili alla fattispecie concreta si dovrà ricorrere alla disciplina ordinaria di cui al codice civile.

L'art. 1680 c.c. è idoneo dunque, come è stato giustamente rilevato[29], ad assicurare una certa unità del sistema, tanto più necessaria in una materia così complessa e variegata, evitandosi "che ogni particolare ramo della disciplina dei trasporti formi un vano chiuso, a sé stante" [30].

L'importanza di questa norma viene messa in evidenza, in rapporto alla disciplina dei trasporti marittimi ed aerei, contenuta nel codice della navigazione, caratterizzata da una peculiare e marcata autonomia.

L'art. 1 del codice della navigazione[31] delinea, in deviazione dai principi generali sulla gerarchia delle fonti (art. 1, 4, 7 e 8 disp. gen.), un sistema secondo il quale soltanto in difetto di disposizioni del diritto della navigazione (compresi i regolamenti, i contratti collettivi e gli usi in materia di navigazione) e della possibilità di una loro applicazione analogica, si applicano quelle del codice civile; perciò si delinea un corpo normativo chiuso, avente l'effetto pratico di impedire all'interprete il ricorso alle norme del codice civile se non dopo aver esaurito il processo ermeneutico di auto integrazione, sia pure mediante l'analogia.

L'art. 1680 c.c. sovverte tale sistema e impone, in questa materia, una diversa gerarchia delle fonti rispetto a quella stabilita dal richiamato art. 1 cod. nav.,

---

[29] ASQUINI, *Trasporto (in genere)*, in *Noviss. Dig. It.*, Torino, 1973, XIX, pag. 566; il quale Autore non manca di rilevare, tuttavia, che avuto riguardo alla completezza ed alla sistematicità della disciplina data dalla legislazione speciale alla natura dei trasporti marittimi, aerei, ferroviari e postali, l'applicazione ad essi delle norme del codice civile come fonte suppletiva non può essere che marginale.

[30] GRIGOLI, *Diritto della navigazione*, Torino, 1982, pag. 127 dove si afferma che pur lasciando ai settori, per così dire "raccordati" la peculiarità delle rispettive discipline, si può affermare che la normativa del codice civile abbraccia, in senso lato, l'intero sistema del diritto dei trasporti.

[31] L'articolo 1 del codice della navigazione così recita: "In materia di navigazione, marittima, interna ed aerea, si applicano il presente codice, le leggi, i regolamenti, le norme corporative e gli usi ad essa relativi. Ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile."

andando così ad attenuare la drastica autonomia propria del diritto della navigazione[32].

E' da ritenere, dunque, che in fattispecie di trasporto marittimo o aereo, ove non provveda alcuna norma del codice (o di legge speciale) della navigazione, l'interprete debba senz'altro far ricorso diretto alle norme di diritto comune, contenute nel codice civile, con precedenza sulle fonti sussidiarie del diritto della navigazione che eventualmente la disciplinassero.

5. Natura contrattuale e soggettiva della responsabilità del vettore

L'art. 1681 c.c.[33] disciplina la responsabilità del vettore nel trasporto di persone, tenendo presente soprattutto i sinistri che colpiscono il viaggiatore o provocano la perdita o l'avaria delle cose che questo porta con sé, e si limita a un semplice rinvio per i casi di ritardo e di inadempimento nell'esecuzione del trasporto.

In queste due casistiche, quindi si dovrà far riferimento ai principi generali in tema di obbligazioni e di contratti, nonché, eventualmente, a qualche regola desumibile in via di interpretazione analogica dalla disciplina dell'appalto e del contratto di lavoro autonomo e dalla disciplina del contratto di trasporto di persone contenuta nel codice della navigazione o nella legislazione ferroviaria, qualora si accerti che taluna delle norme contenute in tali testi speciali costituisca il punto di affioramento di una regola più generale, valida per l'intera materia di trasporti[34].

---

[32] Così STOLFI, *op. cit.*, pag. 80 in nota n. 31.

[33] L'art. 1681 c.c. così recita: "Salva la responsabilità per il ritardo e per l'inadempimento nell'esecuzione del trasporto, il vettore risponde dei sinistri che colpiscono la persona del viaggiatore durante il viaggio e della perdita o dell'avaria delle cose che il viaggiatore porta con sé, se non prova di avere adottato tutte le misure idonee a evitare il danno (1693, 1694, 2050, 2054, 2951; 409 ss., 942 ss. c.n.). Sono nulle le clausole che limitano la responsabilità del vettore per i sinistri che colpiscono il viaggiatore (1229, 1694). Le norme di questo articolo si osservano anche nei contratti di trasporto gratuito (413, 414, 497 c.n.)".

[34] Cfr. JANNUZZI, *Del trasporto*, nel *Commentario al codice civ.*, a cura di SCIALOJA e BRANCA, Libro IV, *Delle Obbligazioni*, artt. 1678-1782, Bologna - Roma, 1970, sub artt. 1681-82, pag. 77.

Con l'art. 1681 c.c. il legislatore ha quindi codificato l'orientamento, cui erano pervenute, già sotto il codice abrogato, dottrina e giurisprudenza, riconoscendo altresì l'esistenza di una responsabilità contrattuale del vettore anche per i sinistri che colpiscono la persona del viaggiatore o provochino la perdita o l'avaria delle cose di quest'ultimo[35].

La tesi è stata ribadita, nel vigore del nuovo codice, anche dalla giurisprudenza che ha ritenuto che "può configurarsi una colpa contrattuale del vettore nel caso in cui il viaggiatore sia rimasto danneggiato, durante la corsa della vettura tramviaria, mentre assieme ad altri viaggiatori si trovava in attesa di poter entrare nella vettura stessa, sul predellino di questa, sul quale era salito mentre il convoglio tramviario stava per muoversi"[36]. Più recentemente e in senso conforme è stato confermato questo orientamento con Cass., 3 ottobre 1996, n. 8656, che ha affermato che "in tema di trasporto di persone, l'azione di risarcimento del danno da responsabilità contrattuale e quella da responsabilità extracontrattuale, fondata la prima sull'inadempimento delle obbligazioni nascenti dal contratto di trasporto e la seconda sulla violazione del principio generale del *neminem laedere*, sono del tutto distinte, essendo diversi i diritti in relazione ai quali sono accorate e richiedendo indagini su elementi di fatto differenti; la scelta fra le due azioni ed anche il loro esercizio cumulativo nel processo rientra nel potere dispositivo della parte; ne deriva che ove la parte opti per una di esse, non è consentito al giudice sostituirsi alla parte nella scelta che questa avrebbe potuto operare ed accogliere la domanda per un titolo diverso".

La responsabilità del vettore ha inoltre natura soggettiva dato che l'art. 1681 c.c. ammette espressamente che il vettore deve fornire la prova liberatoria: la

---

[35] V. DE MARTINI, *Responsabilità del vettore per i danni derivanti ai viaggiatori nell'esecuzione del contratto di trasporto*, in *Giur. compl. cass. civ.*, 1944, pag. 426; VALSECCHI, *La responsabilità del vettore di persone secondo il nuovo codice civile*, in *Riv. dir. priv*., 1943, I, pag. 69; VENDITTI, *Sulla natura dell'obbligo del vettore di trasferire incolume il viaggiatore*, in *Giust. civ.* 1959, I, pag. 203.

[36] Cass. 18 luglio 1950, n. 1964, in *Giur. it*., 1951, I, 1, pag. 429 e in *Resp. civ. e prev*., 1951, pag. 27.

responsabilità resta cioè fondata sulla colpa del vettore o delle persone da lui impiegate nell'esecuzione del trasporto (ausiliari, dipendenti o sostituiti). In quest'ultimo caso si deve rilevare che "il gestore del servizio di trasporto è responsabile a norma dell'art. 1681 c.c., per il fatto colposo del suo dipendente, del danno cagionato alle persone dei viaggiatori; sussiste tuttavia concorso di colpa, qualora il viaggiatore ometta, a sua volta, di vigilare sulla sua propria incolumità personale"[37].

6. Oneri di prova del viaggiatore in caso di sinistro

La natura contrattuale della responsabilità del vettore per i sinistri del trasportato implica che il passeggero che agisce in responsabilità nei confronti del vettore, debba soltanto provare, insieme con gli elementi costituenti il pregiudizio sofferto, di aver concluso un valido contratto di trasporto[38] e di essere stato colpito da un sinistro durante il viaggio, mentre resta a carico del vettore l'onere della prova liberatoria.

Questo principio generale è stato confermato dalla giurisprudenza che ha ritenuto che "nel contratto di trasporto di persone, regolato dal codice civile, il viaggiatore, il quale durante il trasporto abbia subito danni, deve provare esclusivamente assieme agli altri elementi costituenti il pregiudizio sofferto, il nesso di causalità tra il danno e l'attività del vettore: quest'ultimo è liberato da

---

[37] Così Corte Appello Palermo, 2 febbraio 1956, in *Giur. civ. mass. app.*, 1971, pag. 9. Si deve osservare, inoltre, che "non può essere ritenuta la responsabilità per fatto degli ausiliari, prevista dall'art. 1228 c.c., quando il terzo, della cui opera il debitore si sia avvalso per adempiere la sua prestazione, sia estraneo all'azienda del debitore stesso; in tal caso questi risponde del fatto doloso o colposo del terzo soltanto nei limiti della *culpa in eligendo* e la sua responsabilità non può essere attenuata dal fatto che la scelta del terzo per l'adempimento della prestazione sia avvenuta d'accordo con il creditore", così Cass., 13 settembre 1965, n. 1601, in *Giur. compl. cass. civ.*, 1965, III, pag. 704.

[38] "Perché operi la presunzione prevista dall'art. 1681 c.c., in tema di responsabilità del vettore per i sinistri che colpiscono la persona del viaggiatore, è necessario presupposto l'esistenza di un contratto di trasporto, gratuito od oneroso, la cui prova grava sul danneggiato", così PAOLUCCI, *op. cit.*, pag. 144.

responsabilità solo fornendo la prova che il danno non è stato determinato da causa a lui imputabile, per essere stato determinato dal fatto di terzi o dallo stesso danneggiato, ovvero da caso fortuito o forza maggiore, e per essere state adottate tutte le misure idonee ad evitare l'evento dannoso"[39].

A tal fine deve essere quindi provata l'esistenza di un nesso di causalità fra il sinistro e l'anomalia (o l'accidentalità del trasporto) e, perciò, fra il sinistro e l'attività svolta dal vettore nell'esecuzione del contratto di trasporto e tra il danno e l'esecuzione del trasporto.

6.1. Nesso di causalità tra il sinistro e l'anomalia

Ai fini dell'applicazione dell'art. 1681 non è sufficiente la prova che il viaggiatore abbia subito nella sua persona un danno qualsiasi durante il viaggio, ma è necessario stabilire dei criteri di delimitazione della categoria dei sinistri nell'ambito degli eventi dannosi che colpiscono la persona del viaggiatore.

E' indubbio che non possa essere definito come sinistro, ai sensi e per gli effetti della presunzione di cui all'art. 1681 c.c., la morte del passeggero durante il viaggio a causa di malattia.

Al fine di circoscrivere, pertanto l'ampiezza del termine sinistro e considerando, da un lato, gli effetti che la legge fa dipendere dalla prova della derivazione del danno da un sinistro, e, dall'altro, il fatto che i viaggiatori permangono durante l'esecuzione del trasporto soggetti attivi dotati di un'ampia e incontrollabile autonomia d'azione la quale funziona anche come potere di recare danno a se stessi o ad altri viaggiatori, si è ritenuto di adottare un criterio che includa fra i sinistri soltanto gli eventi riconducibili ad accidentalità o ad anormalità inerenti lo svolgimento dell'operazione di trasporto.

Soltanto il suddetto criterio consente infatti di limitare nella moltitudine di eventi dannosi che durante il viaggio possono accadere al viaggiatore per sua, o

[39] Cass., 26 ottobre 1974, n. 3170, in *Mass. giur. it.*, 1974, pag. 831.

altrui, colpa, o per caso fortuito, quegli episodi rispetto ai quali può ragionevolmente operare una presunzione di imputabilità al vettore[40].

Tale principio si può considerare accolto, quasi come massima consolidata, dalla maggior parte della giurisprudenza[41], infatti questa afferma che in caso di trasporto di persone, l'obbligo che incombe al vettore di portare il viaggiatore incolume al luogo di destinazione, consegue che, ove nell'esecuzione del trasporto, il viaggiatore subisca un danno, per l'esercizio dell'azione di risarcimento è sufficiente che egli dimostra l'esistenza del patito pregiudizio e il nesso di causalità tra esso e una qualsiasi accidentalità del trasporto, mentre il vettore, per esimersi dalla responsabilità che la legge presume a suo carico, è tenuto a provare che l'evento dannoso verificatosi non è a lui imputabile, siccome dovuto a fortuito o a forza maggiore od a colpa esclusiva del danneggiato o di un terzo, ed in ogni caso di aver usato quel complesso di cure e cautele richieste dall'adempimento dei suoi obblighi contrattuali.

---

[40] Cfr. PLESSI, *Infortunio del passeggero e responsabilità del vettore*, in *Contr.*, Milano, 1996, pag. 66.

[41] Per citarne alcune v. Cass., 17 ottobre 1962, n. 3005, in *Riv. giur. circ*., 1963, pag. 280; Cass., 6 dicembre 1963, n. 3093, in *Resp. civ. e prev*., 1964, pag. 389; Cass., 21 aprile 1964, n. 944, in *Giust. civ. mass*., 1964, pag. 424; Corte Appello Firenze, 17 gennaio 1964, in *Giur. tosc*., 1964, pag. 393; Trib. Brescia, 16 marzo 1967, in *Arch. resp. civ.*, 1968, pag. 242. Il principio è stato anche recentemente riaffermato da Cass., 22 marzo 1996, n. 2487, in *Foro it*., 1997, pag. 601, per la quale "nel giudizio volto ad accertare la responsabilità dell'amministrazione ferroviaria per i danni causati ad un viaggiatore su di un treno, l'onere probatorio, che grava sull'utente, è assolto con la prova della sussistenza di una anomalia di servizio, e del nesso di causalità tra questa e l'evento dannoso; spetta all'amministrazione ferroviaria fornire la prova liberatoria che il sinistro è dovuto a fattori inevitabili o imprevedibili, riconducibili a caso fortuito o forza maggiore, o a fatto addebitabile al danneggiato o ad un terzo".

6.2. Nesso di causalità tra il sinistro e l'attività svolta dal vettore nell'esecuzione del contratto di trasporto

Definiti i sinistri come tutti quegli eventi riconducibili ad accidentalità o ad anomalie inerenti lo svolgimento dell'operazione di trasporto, si deve precisare che, nella suddetta definizione, rientrano sia le accidentalità concernenti il modo di essere o di funzionare del veicolo nel suo insieme, operanti sulla persona del viaggiatore, tramite la loro incidenza sul veicolo (per es. ribaltamento ed incendio della vettura, eccezionali scuotimenti, ecc), sia le altre anomalie o difetti relativi al funzionamento del complesso dei mezzi e dell'attività organizzativa ed esecutiva necessaria per l'attuazione del trasporto (per es. difettoso funzionamento di dispositivi meccanici relativi alla chiusura del veicolo, assenza di necessari dispositivi di prevenzione di accidenti, mancata adozione da parte del personale dell'impresa di trasporto, delle misure di sicurezza).

La dottrina[42] infatti ritiene che la nozione di accidentalità, o di anormalità, quale fatto che provoca il sinistro, vada intesa in senso estremamente lato, in quanto soltanto sulla base di tale interpretazione è possibile accogliere la tesi secondo la quale l'art. 1681 c.c. comporterebbe l'onere per il viaggiatore di provare il nesso causale tra il pregiudizio patito e una qualsiasi accidentalità del trasporto. Restano in tal modo inclusi nel concetto di sinistro anche tutti gli eventi dannosi riconducibili a difettoso funzionamento dell'attività organizzativa ed esecutiva necessaria per l'attuazione del trasporto (e cioè riconducibile agli atti e alle omissioni del vettore e dei suoi ausiliari).

---

[42] MESSINETTI, voce *Danno giuridico*, in *Enc. dir.*, I, Milano, 1997, pag. 674; SILINGARDI, a cura di, *Il contratto di trasporto*, Milano, 1997, pag. 162; FOGLIANI, *La conclusione del contratto di trasporto pubblico urbano*, in *Dir. trasp.*, 1995, pag. 96; GAETA, *Del trasporto in generale*, in *Dir. trasp.*, 1993, pag. 542; ROMANELLI, *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul diritto dei trasporti*, in *Dir. trasp.*, 1993, pag. 145; DE MARCO, *La responsabilità civile nel trasporto di persone e cose*, Milano, 1985, pag. 89; D'ORSI, *In tema di responsabilità del vettore nel trasporto di persone*, in *Giust. civ.*, 1974, pag. 463.

La giurisprudenza[43] poi, con riguardo all'attività del vettore nell'esecuzione del contratto, ha dato una nozione estremamente lata del fatto costitutivo della responsabilità in quanto ha ritenuto che "in base ai principi posti dall'art. 1681 c.c., il viaggiatore ha l'onere di provare, non la colpa del vettore, ma soltanto il nesso di causalità tra il sinistro occorsogli e l'attività esplicata dal vettore nell'esecuzione del contratto di trasporto; per questa ricerca del nesso di causalità nei sensi accennati non importa però che il viaggiatore debba individuare la precisa anormalità di servizio che ha determinato il sinistro, perché ciò equivarrebbe a riversare su di lui l'onere di prova circa la colpa del vettore. Se, pertanto, è rimasto accertato che durante il trasporto di persone, eseguito a mezzo di convoglio tramviario, la portiera di una vettura era rimasta aperta, il viaggiatore, che assume di essere caduto a causa di ciò dalla vettura, non deve anche provare che sia intervenuta altra anormalità di servizio a determinare la sua caduta. La valutazione dei fatti da parte del giudice di merito, per trarne il concetto di colpa, ha un naturale limite nei principi suggeriti dalla comune esperienza. Non può ritenersi quindi che il vettore abbia adottato tutte le misure atte a evitare il danno e non sia in colpa, se risulta che egli abbia lasciato aperte, durante il viaggio, le portiere di chiusura di cui erano fornite le vetture con cui veniva eseguito il trasporto".

Si ritiene perciò che presupposto sufficiente, perché si ravvisi il concetto di sinistro ai fini della presunzione di responsabilità *ex* art. 1681 c.c. a carico del vettore, sia soltanto la prova del nesso di causalità fra l'evento dannoso e l'attività esercitata dal vettore nell'esecuzione del contratto di trasporto, senza che sia necessario individuare la precisa anormalità del servizio che ha determinato il sinistro.

Si deve però osservare che in dottrina[44] non si concorda con l'orientamento giurisprudenziale, in quanto si sostiene che la formula adottata (nesso di causalità

---

[43] Così Cass., 3 agosto 1949, n. 2117, in *Resp. civ. e prev.*, 1950, pag. 111 e in *Foro it. Mass.*, 1950, pag. 430.

[44] Sul tema PARETTI GRIVA, *Presunzione di colpa nel trasporto di persone*, in *Foro pad.* 1956, I, pag. 481; BONASI BENUCCI, *Osservazioni in tema di presunzione di colpa del vettore*, in *Riv.*

materiale tra il sinistro e l'attività svolta dal vettore nell'esecuzione del contratto di trasporto) non interpreta in modo accettabile la portata dell'art. 1681 c.c., soprattutto perché nella nozione di sinistro, rientrano accidenti, nella cui genesi la rilevazione del comportamento del vettore o dei suoi ausiliari è meramente eventuale.

6.3. Nesso di causalità tra il danno e il trasporto

La dottrina[45] ha adottato un criterio estremamente ampio per l'individuazione del fatto costitutivo della presunzione di responsabilità del vettore ai sensi dell'art. 1681 c.c. in quanto afferma che il vettore risponde dei danni che colpiscono la persona del viaggiatore, se non prova di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno, sia pure nei limiti della diligenza del buon padre di famiglia.

La configurazione della responsabilità del vettore richiede apposita indagine sull'adozione, da parte dello stesso vettore, delle cautele necessarie al compimento del trasporto; nel caso di viaggio effettuato a mezzo commesso, tali indagini debbono essere estese alla condotta tenuta da quest'ultimo.

In ogni caso la carenza di una prova idonea a vincere la presunzione di responsabilità posta a carico del vettore per i sinistri che colpiscono il viaggiatore durante il trasporto, non preclude l'accertamento del concorso di colpa del danneggiato, che è tenuto, durante il trasporto, alla osservanza delle comuni norme di prudenza e di diligenza, atteso che la prova liberatoria incombente sul vettore in ordine all'approntamento di mezzi idonei a salvaguardare l'incolumità del passeggero con normale diligenza, non può escludere un ragionevole affidamento

---

giur. circ., 1956, pag. 631; MONTALDO, *Trasporto di persone. Responsabilità del vettore*, in *Nuova giur. civ.*, 1994, pag. 79; e PAOLUCCI, *op. cit.*, pag. 156.

[45] In senso conforme Cass., 10 giugno 1997, n. 5177, in *Foro it*., 1997, voce *Trasporto (contratto di)*; Cass. 22 marzo 1996, n. 2487, in *Foro it.*, I, pag. 106; Cass. 4 settembre 1985, n. 4607, in *Arch. circ.*, 1985, pag. 87; Cass., 21 giugno 1984, n. 3672, in *Arch. circ.*, 1984, 230; Trib. Napoli, 20 maggio, in *Arch. circ.*, 1984, pag. 94.

anche su un minimo di prudenza e di senso di responsabilità da parte di quest'ultimo[46].

La dottrina invece sulla questione è spaccata: parte di essa[47] critica l'eccessiva ampiezza del criterio adottato; altra invece è favorevole[48] a questo orientamento in quanto ritiene che, in tema di danni da contratto di trasporto, sia sufficiente che il viaggiatore provi l'entità del danno ed il nesso causale tra il trasporto e l'evento, mentre ricade sul vettore l'onere della prova relativa alla regolarità del trasporto.

7. Prova liberatoria e diligenza del vettore

Raggiunta la prova che la persona del viaggiatore è stata colpita da un sinistro, il vettore, ai sensi dell'art. 1681 c.c., al fine di esimersi dalla responsabilità, deve provare di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno.

La formula utilizzata è meno rigorosa di quella prevista nel trasporto di cose, ma è sensibilmente più rigorosa di quella dell'art. 1218 del codice civile[49], infatti, secondo quest'ultimo, il debitore è liberato quando prova di aver adottato le misure normali per evitare il danno, mentre per l'art. 1681 c.c., il vettore, per essere liberato, deve provare di aver adottato tutte le misure atte in concreto ad evitare il danno, cioè, non soltanto le misure idonee in relazione alle norme regolamentari di

---

[46] Cfr. Cass., 1 marzo 1994, n. 2020, in *Arch. circ.*, 1994, pag. 214.

[47] Dello stesso parere STOLFI, *op. cit.*, pag. 112; CHINE', *Trasporto di persone e responsabilità del trasporto*, 1993, in *Giust. civ.*, I, pag. 315; MASTRANDREA, *In tema di anormalità del servizio nella responsabilità extracontrattuale del vettore ferroviario di persone*, in *Dir. trasp.*, 1997, pag. 506.

[48] Così CATURANI SENSALE, *Il trasporto*, LIGUORI, Napoli, 1960, pag. 37 e GIACCHERO, *Contratto di viaggio: obblighi e responsabilità*, in *Giur. mer.*, 1995, pag. 464.

[49] L'art. 1218 c.c. afferma che "il debitore che non esegue esattamente la prestazione dovuta è tenuto al risarcimento del danno, se non prova che l'inadempimento o il ritardo è stato determinato da impossibilità della prestazione derivante da causa a lui non imputabile".

sicurezza del tipo di servizio prestato, ma anche le misure idonee, in relazione alle circostanze specifiche di ogni singolo caso[50].

Al fine di raggiungere la prova liberatoria è basilare per il vettore l'identificazione della causa specifica del danno in tutti i suoi aspetti, in quanto soltanto su questa base è in grado di poter provare l'idoneità delle misure adottate.

E' evidente che il riferimento alla totalità delle misure idonee non può intendersi in modo letterale, cioè nel senso che la legge abbia inteso addossare al vettore il compito di adottare tutte le misure astrattamente concepibili in base alle attuali possibilità della tecnica, senza considerare i limiti di diligenza che può essere richiesta per un'impresa di trasporto[51].

Contro l'ovvio rilievo che nessun vettore sarebbe in grado di adottare tutte le misure che sarebbero tecnicamente possibili, si ritiene che una precisa delimitazione della portata del riferimento legislativo si ottenga[52], sul piano di un'interpretazione sistematica, ricollegando la norma dell'art. 1681 c.c. ai principi generali in materia di diligenza del debitore nell'adempimento dell'obbligazione e soprattutto a quanto dettato dall'art. 1176 c.c., il quale, dopo aver stabilito che "nell'adempiere l'obbligazione il debitore deve usare la diligenza del buon padre di famiglia", soggiunge che "nell'adempimento delle obbligazioni inerenti all'esercizio di un'attività professionale la diligenza deve essere valutata con riguardo alla natura dell'attività esercitata".

Pertanto quando l'art. 1681 c.c. stabilisce che il vettore risponde dei sinistri che colpiscono la persona del viaggiatore "se non prova di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno", tale norma deve considerarsi dettata sulla base del presupposto implicito dell'operatività del principio generale, concernente la

---

[50] Tale formula si discosta nettamente da quella adottata dalla normativa ferroviaria, secondo la quale la ferrovia risponde soltanto dei danni derivanti da anormalità del servizio, a meno che non provi che l'anormalità è avvenuta per caso fortuito o forza maggiore, ponendo così a rischio del viaggiatore ogni sinistro che dipende da causa rientrante nella normalità del servizio.

[51] V. in generale PARISI, *La recente disciplina comunitaria in tema di responsabilità del vettore aereo*, in *Dir. turismo,* 2003, pag. 73.

[52] In tali termini CHINE', *Trasporto di persone e responsabilità del trasporto*, 1993, in *Giust. civ.*, I, pag. 248.

portata del dovere di diligenza del debitore, e che pertanto il riferimento alla totalità delle misure idonee ad evitare il danno debba intendersi operante all'interno della sfera delle misure incombenti, alla stregua della valutazione sociale corrente, su chi esercita professionalmente determinati servizi di trasporto.

A riguardo la dottrina ha sottolineato che "il legislatore non può aver comandato che il vettore sia tenuto ad apprestare misure difensive idonee ad evitare un danno se non in relazione ai casi normali, a quei casi, cioè, rispetto ai quali si possa ammettere la possibilità di prevedere il sinistro e perciò quando il viaggiatore faccia un uso normale, sia pure imprudente, del mezzo di trasporto, e non riguardo ad un uso anormale o eccezionale, che il vettore non può prevedere e riguardo al quale non ha quindi la possibilità di predisporre misure idonee ad evitare il danno"[53].

In tal senso anche la giurisprudenza[54] che ha altresì osservato che "nel trasporto di persone l'uso della normale diligenza da parte del vettore deve essere valutato in relazione anche alle particolari circostanze nelle quali la prestazione deve essere adempiuta ed implica l'attuazione di tutte le previdenze che possono essere suggerite o rese necessarie dalle normali condizioni nelle quali il servizio si svolga, anormalità riferita sia alle situazioni di tempo e di luogo sia all'eventuale irregolare condotta del pubblico"[55].

---

[53] TINCANI, *Trasporto ferroviario di persone e responsabilità del vettore*, Milano, 1996, pag. 243.

[54] V. Cass. 18 luglio 1991, n. 7977, in *Foro it*., voce *Trasporto (contratto di)*, n. 17; Cass., 1 marzo 1994, n. 2020, in *Arch. giur. circ.*, 1994, pag. 362; Cass., 27 ottobre 1993, n. 10680, in *Foro it.*, voce *Trasporto (contratto di)*, n. 22; Cass., 10 giugno 1997, n. 5177, in *Foro it.*, voce *Trasporto (contratto di)*, n. 5177; Cass., 12 novembre 1997, n. 11161, in *Foro it.*, voce *Trasporto (contratto di)*, n. 19.

[55] Così Cass. 19 giugno 1950, in *Riv. giur. circ.*, 1951, pag. 625.

CAPITOLO II
La responsabilità del vettore aereo e il risarcimento del danno

1. Normativa nel settore del trasporto aereo. - 2. Il concetto di accident - 3. Gli eventi da danno risarcibile. - 4. Due sentenze che chiariscono il concetto di accident - 5. Il doppio livello di responsabilità per morte o lesione del passeggero. - 6. L'obbligo di assicurazione della responsabilità civile e del vettore aereo in caso di danni per morte o lesione del passeggero

1. Normativa nel settore del trasporto aereo

Per il settore della navigazione, come per quello marittimo, l'ordinamento giuridico prevede delle disposizioni di settore speciali rispetto al diritto privato in generale.

In particolare nell'ordinamento italiano, la normativa del contratto del trasporto aereo dei passeggeri e dei bagagli è regolata dal Codice della navigazione, integrata, per tutto quanto non espressamente previsto e sempre nei limiti di compatibilità tra le norme, dalle disposizioni del Codice Civile previste in materia.

Infatti l'art. 941 del Codice della navigazione rinvia alle norme internazionali e comunitarie. L'articolo in questione al comma 1° così recita: "Il trasporto aereo di persone e di bagagli, compresa la responsabilità del vettore per lesioni personali del passeggero è regolato dalle norme comunitarie e internazionali in vigore nella Repubblica".

E' quindi necessario compiere una breve disamina della normativa sovranazionale per comprendere la portata della disciplina in materia di trasporto aereo.

Va innanzitutto sottolineato che il regime normativo del sistema di responsabilità del vettore aereo internazionale ha subito un susseguirsi di cambiamenti particolarmente complessi soprattutto per quel che riguarda il sistema di trasporto aereo di persone, vista anche la sempre più importante tematica di tutela della sicurezza dei passeggeri e di risarcimento per le vittime degli incidenti aerei, emerso con maggior rilievo dopo gli incidenti dell'11 settembre 2001.

La tematica della responsabilità del vettore è stata principalmente normata, dal 1929 ad oggi, dalla Convenzione di Varsavia (1929) e dalla Convenzione di Montreal (1999), questione approfondita in una serie di Regolamenti che di volta in volta sono andati ad esaminare specifici aspetti della normativa in esame.

Volendo ripercorrere le norme che si sono succedute nel tempo senza avere la pretesa di andarle ad analizzare una a una, si evidenza che già la Convenzione di Varsavia del 1929, attraverso dei Protocolli, è stata oggetto di una serie di emendamenti: Protocollo dell'Aja del 28 settembre 1955, Protocollo di Guatemala City del 8 marzo 1971, i quattro Protocolli di Montreal del 25 settembre 1975 (i primi tre incidevano rispettivamente sui limiti della Convenzione di Varsavia, su quelli del Protocollo dell'Aja e su quelli del Protocollo di Guatemala, mentre il quarto Protocollo modificava la responsabilità del vettore nel trasporto merci e le direttive in merito alla documentazione del trasporto). Tra i Protocolli appena citati, non sono mai entrati in vigore quello di Guatemala City del 1971 e quello di Montreal n.3[56].

Si era pertanto determinata una situazione caratterizzata da una pluralità di norme, tanto che già in occasione della Conferenza di Montreal del 1975 si era preso atto della effettiva difficoltà di convergere in un unico testo la normativa aeronautica a discapito del processo di rafforzamento della tutela del passeggero, da sempre il principio cardine del legislatore internazionale.

Tale considerazione fece maturare sempre più la convinzione che era opportuno emanare una nuova Convenzione che andasse a sostituire la Convenzione di Varsavia del 1929 e tutti i successivi Protocolli di emendamento.

Dopo svariati anni di studio del sistema di diritto internazionale uniforme in materia aeronautica al fine di valutare gli interventi e le correzioni necessarie per adeguare ai tempi la disciplina in vigore e di concordare delle nuove soluzioni normative in grado di mettere d'accordo tutte le parti in gioco, l'International Civil

[56] Per una analisi BRIGNARDELLO, *I diritti del passeggero nel trasporto marittimo e nelle altre modalità: uniformità e differenze*, in *Dir. maritt.,* 2012*,* pagg. 16-17.

Aviation Organization (ICAO), cui era stato affidato l'ambizioso progetto di redigere una nuova convenzione destinata a soppiantare la Convenzione di Varsavia del '29, ha raggiunto il suo scopo.

Nell'ambito della Conferenza Internazionale di diritto aereo del 28 maggio 1999, fu firmata la Convenzione di Montreal che dal 28 giugno 2004 trova applicazione in tutti gli Stati membri.

Parimenti la Comunità Europea, nell'esercizio delle politiche miranti alla costituzione di uno spazio interno comunitario privo di ostacoli alla libera circolazione delle persone e rivolto sempre più alla tutela dei consumatori, anche attraverso l'armonizzazione delle normative nazionali sul diritto dei trasporti, ha emesso una serie di norme direttamente applicabili in tutti gli ordinamenti nazionali dei rispettivi Stati membri della Comunità Europea.

Prima della Convenzione di Montreal, infatti, il legislatore comunitario attraverso il Regolamento (CE) n. 2027/1997 del 9 ottobre 1997[57] sulla "responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei lori bagagli", a sua volta modificato dal Regolamento (CE) n. 889/2002 del 13 maggio 2002, aveva introdotto in ambito comunitario le disposizioni previste dalla Convenzione stessa.

In particolare con Decisione 2001/539/CE del 5 aprile 2001[58], il Consiglio dell'Unione Europea ha approvato la Convenzione divenendone in questo modo parte contraente, ed ha così provveduto a rendere compatibile il diritto comunitario con le norme internazionali che aveva recepito, modificando il Regolamento (CE) n. 2027/97.

Invero il Regolamento 889/2002 nei propri "considerando" introduttivi afferma che "(1) Nel quadro della politica comune dei trasporti è importante garantire un adeguato livello di risarcimento ai passeggeri coinvolti in incidenti aerei (…). (2) Una nuova convenzione per l'unificazione di alcune norme relative

[57] In GUCE L 285 del 17 ottobre 1997, pag. 1 e ss.
[58] In GUCE L 194 del 18 luglio 2001, pag. 38 e ss.

al trasporto aereo internazionale è stata concordata a Montreal il 28 maggio 1999. Essa stabilisce nuove norme generali in materia di responsabilità in caso di incidenti per il trasporto aereo internazionale in sostituzione di quelle figuranti nella Convenzione di Varsavia del 1929 e successive modifiche (…). (5) La comunità ha firmato la convenzione di Montreal indicando la sua intenzione di diventarne parte ratificando l'accordo (…)" e sottolinea come "Nel mercato interno dell'aviazione è stata soppressa la distinzione tra trasporto nazionale ed internazionale ed è quindi opportuno avere all'interno della Comunità Europea lo stesso livello e tipo di responsabilità sia per il trasporto internazionale sia per quello nazionale. Conformemente al principio di sussidiarietà, l'azione a livello comunitario è opportuna per creare un unico complesso di norme applicabili a tutti i vettori aerei della Comunità." [59]

Particolarmente rilevante è il considerando (6) che afferma che "è necessario modificare il Regolamento (CE) n. 2027/97, del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti per allinearlo con le disposizioni sulla Convenzione di Montreal e creare così un sistema uniforme di responsabilità per il trasporto aereo internazionale". Conseguenza diretta di tale intenzionalità del legislatore comunitario si ritrova nell'art. 3 par. 1 del Regolamento (CE) n. 2027/97, come sostituito dal Regolamento (CE) n. 889/02 che stabilisce che "La responsabilità di un vettore aereo comunitario in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata dalle pertinenti disposizioni della Convenzione di Montreal".

In conclusione, per effetto in primo luogo, della diretta applicabilità della normativa comunitaria nell'ordinamento italiano e della prevalenza della prima sulle disposizioni del secondo contrastanti con essa, e per opera, in secondo luogo, del diretto rinvio nel codice della navigazione in materia di responsabilità per i danni ai passeggeri ed ai loro bagagli, si applicheranno le disposizioni della

[59] In GUCE L 140 del 30 maggio 2002, pag. 2 e ss.

Convenzione di Montreal a qualsiasi vettore aereo comunitario, che eserciti il trasporto di passeggeri anche in un volo nazionale interno [60].

2. Il concetto di *accident*

L'articolo n. 17 comma 1 della Convenzione di Montreal costituisce la disposizione fondamentale relativamente alla responsabilità del vettore aereo per i danni alla persona del passeggero. Esso prevede che "Il vettore è responsabile del danno derivante dalla morte o dalla lesione personale subita dal passeggero per il fatto stesso che l'evento che ha causato la morte o la lesione si è prodotto a bordo dell'aeromobile o nel corso di una qualsiasi delle operazioni di imbarco o di sbarco".

L'evento dannoso costitutivo della responsabilità del vettore aereo deve consistere quindi in un *accident* la cui nozione, tuttavia, non viene delineata dalla Convenzione di Montreal, pertanto si rende necessario operare un richiamo, di volta in volta, alle definizioni valide per ciascuna *lex fori*[61].

L'origine del termine *accident* contempla la relazione ad un evento inusuale, che dall'esterno colpisce e reca danno al viaggiatore. Non pare doversi aggiungere altro criterio interpretativo, come la repentinità ed imprevedibilità dell'accadimento esterno al passeggero[62], elementi che, dovrebbero essere oggetto di onere probatorio da parte del passeggero e che, invece, più propriamente entrano nel gioco della prova che il vettore è chiamato a fornire per esonerarsi da responsabilità ai sensi dell'articolo 19 e seguenti della Convenzione di Montreal[63].

---

[60] Cosi, "*Esclusione della responsabilità del vettore aereo per inadempimento all'obbligo di trasporto di passeggeri*", disponibile sul sito internet *www.aclaw.it*.

[61] In tal senso FANARA, *Le assicurazioni aeronautiche*, Reggio Calabria, 1976, pag. 270 e ss.

[62] Così, invece, ritiene MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, Padova, 1994, pag. 180 e ss. con ampie citazioni di dottrina e giurisprudenza, soprattutto statunitense.

[63] BUSTI, *La responsabilità per danni alla persona nel trasporto aereo*, in AA.VV., *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, a cura di MASALA – ROSAFIO, Milano, 2006, pag. 65.

Il danno deve essere riconosciuto come un fatto "tipico" che può accadere nel trasporto aereo e deve toccare dall'esterno il passeggero ossia non deve coincidere totalmente con un difficile stato di salute.

L'aspetto comunque fondamentale per l'applicabilità della normativa internazionale uniforme è che l'*accident* accada mentre il passeggero si trova all'interno dell'aereo oppure sia impiegato nelle operazioni di imbarco o sbarco.

L'interpretazione del concetto di imbarco e sbarco ha però dato spazio ad una serie di divergenze sia in ambito dottrinale che in quello giurisprudenziale, che si sono conseguentemente manifestate in difficoltà nell'applicazione di differenti regimi di responsabilità a carico dei possibili soggetti che possono essere chiamati a rispondere dei danni che hanno interessato i passeggeri in conseguenza di un incidente aereo.

Si evince quindi da questa inquadratura normativa che l'onere probatorio relativo al luogo in cui si verifica il sinistro e la conseguente riconducibilità dello stesso all'attività svolta dal vettore, sono compiti del danneggiato. Ciò nonostante potrebbe essere interesse anche del vettore aereo fornire la prova circa il luogo e il tempo di verificazione dell'incidente così da determinare quale normativa relativa ai margini spazio-temporali di applicabilità delle direttive in ambito di responsabilità del vettore, sia ad esso conferente[64].

Visto l'assenza di una definizione circa il concetto di "operazioni di imbarco e sbarco" nella quale il passeggero possa ritenersi assoggettato ai sensi dell'articolo 17 della Convenzione di Montreal, è necessario che l'interprete determini i limiti spazio-temporali entro i quali il sinistro deve accadere al fine di applicare alle conseguenze discendenti dall'incidente, le rispettive norme per esso stabilite[65].

I possibili accadimenti atti a configurare la responsabilità del vettore aereo sono molto eterogenei: infatti la casistica include sia la semplice controversia tra i

---

[64] MASTRANDREA, *L'ambito temporale della responsabilità del vettore per morte o lesione del passeggero,* in AA.VV., *La nuova disciplina del trasporto aereo – Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999,* a cura di TULLIO, Napoli, 2006.

[65] BUSTI, C*ontratto di trasporto aereo,* in *Trattato di diritto civile e commerciale* diretto da Cicu e Messineo, Milano, 2001, pag. 417.

passeggeri[66] sia l'atto di pirateria aerea; ciò che comunque appare fondamentale al fine di assoggettare un evento come un *accident* è che vi sia, sullo stato di salute del passeggero, una influenza negativa dall'esterno e che l'accadimento stesso possa essere definito come "rischio caratteristico" del trasporto aereo[67]. Perciò il fondamento legato all'assoggettamento della responsabilità del vettore, nei confronti del passeggero, al regime risarcitorio previsto dall'art. 17 della Convenzione di Montreal è racchiusa nella oggettiva attribuzione dell'evento dannoso ai rischi legati al volo aereo.

Continuando l'analisi delle varie casistiche idonee a delineare la responsabilità del vettore aereo, si evidenza che nella giurisprudenza statunitense si è giunti a determinare una correlazione tra *accident* e rischi del volo anche prendendo in considerazioni delle circostanze del tutto eccezionali e singolari, come il decesso o l'aggravarsi dello stato di salute di un viaggiatore dovuto al fumo indiretto sopportato a bordo dell'aereo. In questo caso, la condotta negligente del personale di bordo era stata identificata nel rifiuto dello stesso, a fronte dei reclami manifestati dal passeggero, di spostarlo in un altro posto, in quanto veniva ritenuta idonea ad integrare "l'evento inusuale ed esterno al danneggiato" di cui si è precedentemente fatto riferimento. A similari conclusioni, e sempre in ambito statunitense, si è pervenuti con riguardo ad una fattispecie di improvviso aumento della temperatura all'interno dell'aereo, tale da provocare un malessere di un passeggero, aggravato dalla mancanza all'interno dell'aeromobile della necessaria

[66] Nella giurisprudenza americana si è arrivati a questa conclusione, sulla premessa che il sinistro ha avuto luogo a bordo dell'aeromobile e che, inoltre, *ex contractu* sussiste un obbligo di protezione del viaggiatore anche dalle violenze cagionate da altri passeggeri.

[67] Solo la *fault* o la *negligence* del passeggero o dei suoi aventi diritto nella causazione della morte o delle lesioni personali del viaggiatore elimina o riduce in misura proporzionale alla sua incidenza nella verificazione del danno, la responsabilità oggettiva che gli articoli 20 e 21 della Convenzione di Montreal attribuiscono al vettore; *ex plurimis*, così PIERALLINI, *Un nuovo intervento normativo verso l'omogeneizzazione della responsabilità del vettore aereo*, in *Nuove leggi civili commentate*, 2002, pag. 699 e ss.

strumentazione di primo soccorso medico e della oltretutto inadeguata formazione del personale di bordo[68].

In conclusione, ciò che in definitiva rileva ai fini della determinazione della sussistenza di un danno risarcibile ai sensi dell'articolo 17 della Convenzione di Montreal, è la dimostrazione che l'*accident* sia avvenuto nell'esatto ambito spazio-temporale stabilito dalla normativa uniforme ovvero "a bordo dell'aeromobile o nel corso di una qualsiasi operazione di imbarco o sbarco". Tale rimostranza è necessaria affinché il danno sia effettivamente attribuibile ai rischi del volo e possano così eliminare le possibili interpretazioni eccessivamente rigorose e allargate a casistiche etranee a tale ambito spazio-temporale[69].

E' pertanto opportuno definire dei criteri interpretativi volti a circostanziare temporalmente le operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri. Potrebbe dunque ritenersi indice di sussistenza di attività di imbarco o sbarco il pieno controllo del personale della Compagnia aerea e dei movimenti del passeggero durante queste operazioni. Si riscontra però, che nemmeno su tale attribuzione si è raggiunto una uniformità di pensiero tanto che, in alcuni casi si è fatto rimando alla chiamata dei viaggiatori al gate della sala dell'aeroporto, in altri invece alla concreta presenza dell'organico della Compagnia aerea che conduca fisicamente il viaggiatore dà e per l'aeromobile, in altri ancora al verificarsi del danno all'interno dello spazio destinato al traffico degli aeromobili[70].

Nello specifico caso delle movimentazioni relative allo sbarco, si è talvolta sostituito il criterio della sorveglianza con quello relativo all'accesso del

---

[68] In tal senso ZAMPONE, *Le nuove norme sulla responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale di passeggeri*, in *Dir. trasp*., 2000, pag. 21 e ss.

[69] Si è, per esempio, opportunamente ritenuto di escludere – in quanto eccessivamente rigorose e punitive nei confronti del vettore – le soluzioni volte a ritenere che le operazioni di imbarco e sbarco terminino quando il viaggiatore, rispettivamente, sale sull'autobus all'air terminal della città di partenza o ne discende in quello di destinazione, oppure accede all'aeroporto o ne esce arrivato a destino; cfr. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone. Nozione e disciplina*, cit., pag. 86.

[70] Per più ampie considerazioni sul punto ANTONINI, *La responsabilità del vettore aereo per il trasporto di persone e cose nella più recente evoluzione normativa: Protocolli di Montreal, Varsavia, Montreal, Regolamento comunitario*, in *Dir. trasp.*, 2000, pag. 631.

viaggiatore in una zona *safe place* dell'aeroporto stesso. Per quanto sembra decisamente difficile valutare quale area dell'aerostazione possa definirsi priva di probabilità circa la verificazione di un sinistro, si è dunque arrivati a prendere in considerazione l'opportunità di accollare alle competenti autorità aeroportuali l'onere di evitare qualsivoglia rischio di sinistri al quale il passeggero può andare incontro. Tutto questo perché, in primo luogo, è fermamente vessatoria la pretesa di ricondurre ai rischi discendenti dall'attività aerea un sinistro occorso in ambito aeroportuale; in secondo luogo, perché le misure protettive impiegate da una Compagnia aerea potrebbero essere contrastanti con quelle assunte dalla società che gestisce e dirige l'aeroporto, tanto che diventa impossibile per la Compagnia stessa impiegare tutte le possibili precauzioni atte ad evitare l'evento dannoso[71].

E' ragionevole asserire che è il rischio associato all'esercizio dell'impresa di trasporto aereo che stabilisce l'utilizzazione del regime di responsabilità considerato per le relative e possibili operazioni, e si motiva così una interpretazione della normativa che circoscrive entro adeguati confini la portata di tale direttiva[72].

Come precedentemente rilevato, la trasformazione del processo di responsabilità del vettore aereo internazionale si è verificata contemporaneamente alla crescita e alla diffusione dell'utilizzo dell'aereo come mezzo di trasporto, e al parallelo accadimento di rischi per i passeggeri che, agli inizi dello sviluppo del trasposto aereo, erano pressoché sconosciuti. Basti semplicemente pensare che solo in questi ultimi anni il pericolo derivante dalle minacce terroristiche, dai casi di dirottamento dell'aereo e dalla possibilità che i viaggiatori vengano tratti in

---

[71] Si veda, sul punto, BUSTI, C*ontratto di trasporto aereo,* in *Trattato di diritto civile e commerciale,* cit., pag. 432.

[72] BETTI, *Interpretazione della legge e degli atti giuridici. Teoria generale e dogmatica*, II edizione, Milano, 1971, ove si asserisce che l'interpretazione evolutiva esprime solo un tratto distintivo e logico dell'interpretazione giuridica, che ha comunque la funzione di sviluppare le leggi nella realtà dinamica della società. E' quindi dovere dell'interprete individuare l'idea originaria della normativa e adattarla alle necessità e richieste della attualità.

ostaggio a bordo dell'aeromobile o anche all'interno degli aeroporti, rappresentano una preoccupante realtà che fino a poco tempo fa era pressoché sconosciuta ai più.

Si è pertanto ritenuto opportuno reputare il danno derivante dalle ipotesi sopra evidenziate, come un sinistro subito dal viaggiatore a bordo dell'aereo, andando così a creare una sorta di equivalenza tra la situazione di ostaggio fuori dell'aeroplano e quella a bordo dell'aeromobile[73].

Questa uguaglianza deriva, da un lato, dallo stretto rapporto di connessione tra il volo oggetto del contratto stipulato tra la Compagnia aerea e il viaggiatore, e dall'altro lato dal sequestro del passeggero; e soprattutto dal convincimento sempre più diffuso e frequente nell'opinione internazionale, per cui il dirottamento dell'aeromobile rientra nei rischi dell'attività di trasporto aeronautico, e deve quindi risponderne il vettore che la svolge[74].

Se quindi, come sostiene autorevole dottrina[75], è vero che il richiamo all'operazione di imbarco o sbarco dall'aeroplano - azioni che ai sensi dell'art. 17 della Convenzione di Montreal sono requisiti necessari per il nascere della responsabilità del vettore aereo - implica l'esistenza di una serie di prestazioni accessorie e funzionali all'attività di trasporto tale per cui si esclude che la responsabilità vettoriale sorga e venga meno nel preciso momento rispettivamente dell'imbarco e dello sbarco stesso, è oltretutto vero che la responsabilità del vettore aereo per i danni subiti dal passeggero abbia un suo presupposto certo nella possibilità per la Compagnia aerea di porre in essere una attività di controllo e

---

[73] Ancora BUSTI, *La responsabilità per danni alla persona nel trasporto aereo,* in Trasporto *aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea,* cit., pag. 72.

[74] È totalmente maggioritaria la dottrina, che afferma con netta convinzione che il dirottamento di un aereo debba rientrare nella nozione di *accident* di cui all'art. 17 della Convenzione di Montreal; cfr. MASTRANDREA, *La responsabilità del vettore aereo negli attentati contro la sicurezza dell'aviazione civile, evoluzione giurisprudenziale dell'art. 17 della Convenzione di Varsavia,* in AA.VV., *L'analisi economica del diritto: pubblica amministrazione, società, lavoro, trasporti,* a cura di ROSSI, Bari, 2005, pag. 311 e ss.

[75] MASTRANDREA, *L'ambito temporale della responsabilità del vettore per morte o lesione del passeggero,* cit., pag. 75 a parere del quale, continua ad essere idonea l'opzione di interpretazione estensiva che, vincolando l'ambito temporale della responsabilità alle fasi in cui è in vigore l'obbligo di protezione a carico del vettore aereo, fa cominciare la responsabilità vettoriale dall'istante in cui il viaggiatore entra nella sua zona di controllo.

sorveglianza del passeggero tale da escludere che la responsabilità esista allorché il medesimo non appaia "*under the care of the carrie*r".

3. Gli eventi da danno risarcibile

Il primo comma dell'art. 17 della Convenzione di Montreal assoggetta l'applicabilità del regime di responsabilità del vettore aereo al passeggero presupponendo che dall'*accident* provengano la morte o le lesioni corporali[76] del medesimo.

Pertanto tale articolo è fondamentale in quanto su di esso si basa la disciplina risarcitoria, tema significativo ai fini del presente lavoro. Tale questione è tanto più rilevante se si considera che il Regolamento (CE) n. 2002/889 del 13 maggio 1992, rinnovando la normativa relativa la responsabilità dei vettori aerei comunitari definita dal Regolamento (CE) n. 97/2027 del 9 ottobre 1997, effettua un preciso rimando alle concernenti disposizioni della Convenzione di Montreal[77].

Se infatti, la Convenzione di Montreal dispone che per adottare tale normativa è necessario che le lesioni conseguenti il sinistro siano corporabili, tale classificazione non viene riaffermata anche in ambito comunitario, il quale indica, oltre alla morte del passeggero, le lesioni *tout court*[78].

Il danno-evento[79] subito dal passeggero e considerato risarcibile è quindi principalmente, quello da morte; più articolato è invece il concetto di lesione fisica.

---

[76] Nel testo italiano della Convenzione di Montreal, viene utilizzato il più generico termine "personale", facendo pertanto riferimento alle lesioni personali del passeggero stesso.

[77] Si vedano gli articoli n. 1 e 3.1 del Regolamento 97/2027/CE a seguito delle modifiche apportate dal Regolamento 2002/889/CE, che rispettivamente stabiliscono che "Il presente Regolamento attua le pertinenti disposizioni della Convenzione di Montreal per quanto concerne il trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli, stabilendo alcune disposizioni complementari. Esso estende altresì l'applicazione di tali disposizioni ai trasporti aerei effettuati in un unico Stato membro" e che "La responsabilità di un vettore aereo comunitario in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata dalle pertinenti disposizioni della Convenzione di Montreal".

[78] Vedi articolo 6.2 del Regolamento 97/2027/CE come modificato dal Regolamento 2002/889/CE.

[79] Il problema dell'identificazione del danno risarcibile si divide in due aspetti. Il primo interessa l'evento preso in considerazione dalla normativa internazionale: la morte e le lesioni

Si tratta perciò di valutare in primo luogo la portata applicativa dell'articolo 17 della Convenzione di Montreal evidenziando tuttavia che nel suddetto termine fanno parte i danni di natura fisica che danneggiano l'integrità fisica del passeggero, andando comunque a comprendere se le suddette lesioni stabiliscano solo il risarcimento di una palpabile ed oggettiva lesione corporale[80]. In secondo luogo è doveroso stabilire se il rimando della norma comunitaria alle lesioni è sufficiente per ricomprendere, nella sfera del danno risarcibile, anche le lesioni basate su un urto psichico o psicosomatico, anche se non sono citate nella Convenzione di Montreal.

Tali questioni sono di notevole rilevanza in quanto, non essendoci nessuna definizione delle lesioni risarcibili sia nella normativa comunitario che in quella internazionale, è necessario al fine di delimitare l'applicabilità o meno del regime di responsabilità del vettore aereo basarsi su concetti generali[81].

Volendo in qualche modo esemplificare le casistiche, basti pensare che, durante un volo, ogni passeggero potrebbe subire differenti conseguenze che possono andare dal danno fisico con ripercussioni anche sullo stato mentale della persona, allo choc che determina altri sintomi come un attacco cardiaco, fino all'urto psichico che va a riflettersi negativamente anche sull'organismo.

Le prime due circostanze sono, ai sensi dell'art. 17 della Convenzione di Montreal, meritevoli di risarcimento in quanto; nel primo caso si tratta di danno psichico *sustained in the event of a bodily injury*, nel secondo di un vero e proprio caso di *bodily injury*, nel terzo invece si dovrebbe fare rimando alle singole leggi nazionali, oppure formulare una dichiarazione di non risarcibilità, anche se la

---

fisiche (danno-evento). Il secondo aspetto invece è relativo il pregiudizio risarcibile a seguito del danno patrimoniale o non, che la lesione di tali beni causa nel viaggiatore stesso o in altri individui: ANTONINI, *Il danno risarcibile nel trasporto di persone,* in AA.VV., *La nuova disciplina del trasporto aereo Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999,* a cura di TULLIO, Napoli, 2006, pag. 85.

[80] Sotto questo aspetto si è pronunciata la giurisprudenza statunitense affermando che il pregiudizio psichico non può ritenersi oggetto della normativa internazionale, a patto che non derivi da una *bodily injury*.

[81] Cfr. FANARA, *Le assicurazioni aeronautiche*, cit., pag. 203.

Convezione di Montreal integrerebbe una *absolute cause of action* per il passeggero danneggiato, da intendersi come una non possibilità di basarsi sugli ordinamenti degli Stati, e soprattutto di circoscrivere le azioni di risarcimento solo ai danni contemplati dalla Convenzione, con esclusione quindi dei danni psichici[82]. Con questa interpretazione della normativa non si ricomprendono nelle *bodily injuries*, anche nell'ottica più elevata di tutela del passeggero, i danni psichici subiti dal viaggiatore.

Quello che non è soggetto, invece, a varie interpretazioni è, ai sensi dell'articolo 29 della Convenzione di Montreal, l'impunibilità dei *non compensatory damages.* In questa maniera si elimina il riconoscimento dei danni punitivi ed esemplari per escludere la possibilità che il vettore possa essere soggetto, soprattutto nella giustizia americana, ai *punitive damages.* Il giudice infatti è incline a riconoscere questi danni a favore di quei passeggeri che non avendo sopportato un danno apprezzabile, sono soggetti alla riprovevole condotta attuata dal vettore che non ha pagato le somme di propria competenza.

Pertanto i *non compensatory damages* rappresentano quanto il vettore deve pagare al passeggero a titolo di sanzione[83], non andando comunque a ridurre l'aerea del danno risarcibile i cui limiti sono definiti dagli articoli 17 e seguenti della Convenzione di Montreal.

---

[82] In questo senso BERTUCCI, *L'assicurazione dell'aeromobile e quella della responsabilità del vettore aereo,* in *Profili giuridici delle assicurazioni contro i rischi dei trasporti: stato dell'arte ed evoluzione,* Messina, 1996, pag. 164 e ss.

[83] ANTONINI, *Il danno risarcibile nel trasporto di persone*, in AA.VV., *La nuova disciplina del trasporto aereo – Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999,* a cura di TULLIO, cit., pag. 90 il quale rileva che i *non compensatory damages* comprendono: i *punitive damages* che il giudice può attribuire, in relazione alle motivazioni o alla condotta del convenuto, al di là del danno effettivo; gli *aggravate damages* sono riconosciuti ai viaggiatori che hanno subito un danno morale o un danno alla psiche derivanti dal comportamento tenuto dall'autore stesso; gli *exemplary damages* che a differenza degli altri non sono legati a una perdita del danneggiato ma sono attribuiti solo per punire il responsabile.

4. Due sentenze che chiariscono il concetto di *accident*

"Il 23 maggio 2005 la signora Daniela Wrobel Marlies, titolare di un biglietto aereo per la tratta Roma – Parigi – San Francisco, si imbarcò sul volo Air France 2305. A causa di una serie di ritardi accumulati sia nella tratta Roma – Parigi sia in quella Parigi – San Francisco, la durata del viaggio fu di complessive 21 ore, della quali 18,30 trascorse a bordo dell'aeromobile, a fronte delle 13 ore previste. La passeggera, il mattino successivo al suo arrivo a destinazione, fu ricoverata in ospedale a causa di una trombosi cerebrale derivata dallo stress subito durante il viaggio.

La stessa, pertanto, ottenuta dalla compagnia assicuratrice AIG Europe un'indennità di € 39.060,13, pari alle spese mediche sostenute, convenne in giudizio la compagnia aerea al fine di ottenere il risarcimento dei danni biologici e morali, quantificati nella misura complessiva di € 180.902,20[84]".

Nella valutazione della responsabilità del vettore aereo, come analizzato nei precedenti paragrafi, occorre fare riferimento sia all'art. 1681 del codice civile che all'art. 17 della Convenzione di Montreal, il quale prevede che "Il vettore è responsabile del danno derivante dalla morte o dalla lesione personale subita dal passeggero per il fatto stesso che l'evento che ha causato la morte o la lesione si è prodotto a bordo dell'aeromobile o nel corso di una qualsiasi delle operazioni di imbarco o sbarco".

Pertanto in applicazione di tali principi, il soggetto danneggiato ha l'onere di provare: 1) l'evento imputabile al vettore; 2) la produzione di tale evento a bordo dell'aeromobile o nel corso di una qualsiasi delle operazioni di imbarco e sbarco; 3) la sussistenza delle lesioni; 4) il nesso di causalità tra l'evento e le lesioni. Infatti in tema di trasporto di persone, la presunzione di responsabilità stabilita dall'art. 1681 c.c. a carico del vettore per il sinistro che colpisce il passeggero durante il viaggio (comprese le operazioni accessorie, tra cui la salita o la discesa dal mezzo

[84] Sentenza del Tribunale di Roma del 28 aprile 2009 riportata in GAMBINO – LA TORRE – VOLPE PUTZOLU, *Assicurazioni – Rivista di diritto, economia e finanza delle assicurazioni private*, Roma, 2008, pag. 453.

di trasporto), opera quando sia provato il nesso causale tra il sinistro occorso al viaggiatore e l'attività del vettore in esecuzione del trasporto[85].

"Nel caso in esame, anche ammettendo che l'evento addebitabile a titolo di colpa al vettore sia costituito dalla prolungata durata del viaggio, manca la prova del nesso di causalità tra tale ritardo e le lesioni lamentate dal passeggero. Infatti, pur essendo stata sostenuta nelle pubblicazioni scientifiche prodotte dalla signora Hu l'esistenza di un collegamento tra la durata del viaggio e la patologia riscontrata dalla parte attrice, tuttavia tale collegamento non è stato mai affermato in termini di causalità diretta ed immediata: infatti è stato riscontrato che l'immobilità di chi sta a lungo seduto costituisce un fattore di rischio per lo sviluppo della sindrome denominata «trombosi venosa profonda», tuttavia la qualificazione della prolungata immobilità del passeggero come fattore di rischio implica che la stessa circostanza (e quindi non il ritardo in sé, quale evento addebitabile a titolo di colpa al vettore) non sia di per sé solo la causa determinante delle lesioni, ma richieda il concorso di altri fattori causali, tra i quali influiscono in misura rilevante le particolari condizioni fisiche del passeggero, come l'assunzione di alcool e di farmaci sedativi, ovvero pregressi eventi patologici come precedenti episodi di trombo-embolia, precedenti malattie cardiovascolari, recenti interventi chirurgici, ecc. Nel caso in esame deve essere altresì valorizzata la circostanza che la stessa parte attrice ha dichiarato al personale medico di pronto soccorso intervenuto per tale episodio, di essere affetta da ipertensione e di avere una «storia cardiaca» risalente a circa quattro anni prima[86]".

La sentenza quindi mette in risalto il concetto di causalità. In questa vicenda per quanto appena analizzato deve quindi escludersi la sussistenza di un nesso di derivazione causale tra la condotta colposa addebitata al vettore (il ritardo nell'arrivo a destinazione) e le lesioni riportate dall'attrice.

---

[85] V. Cass. 15 febbraio 2006 n. 3285; Cass. 17 luglio 2003 n. 11194 e Cass. 15 novembre 2001 n. 13635.

[86] Sentenza del Tribunale di Roma del 28 aprile 2009 riportata in GAMBINO – LA TORRE – VOLPE PUTZOLU, *Assicurazioni – Rivista di diritto, economia e finanza delle assicurazioni private*, Roma, 2008, pag. 456.

Un'altra interessante recente sentenza è quella della Corte d'Appello di Torino del 4 luglio 2011 che ha precisato e approfondito il concetto di *accident*[87].

Il caso in questione esamina un incidente verificatosi a un passeggero che scendendo dalla scaletta dell'aereo è scivolato riportando delle contusioni anche di grave entità.

Il viaggiatore, reputando che la sua caduta fosse stata determinata dalla eccessiva scivolosità della scaletta dell'aereo, ha avviato un'azione giudiziaria verso la Compagnia aerea ritenuta responsabile di tale incidente per ottenere il risarcimento dei danni subiti.

La Convenzione di Montreal del 1999, ai sensi dell'art. 17 e 20, prevede che il vettore aereo sia responsabile solo per quegli *accident* che siano riconducibili ad accidentali anomalie o ad alcuni malfunzionamenti inerenti il trasporto aereo, evidenziando in particolar modo che in capo al passeggero vige l'onere di cooperazione con la Compagnia per tutta la durata del viaggio stesso.

"Il Tribunale al termine del primo grado di giudizio ha negato che il vettore fosse tenuto a risarcire alcunché, avendo qualificato il sinistro come una «mera caduta». Il Tribunale ha infatti affermato che, non essendo stata fornita la prova da parte del danneggiato dell'intervento improvviso ed inaspettato di fattori esterni che abbiano determinato la caduta dell'attore, questa deve essere ritenuta una «mera caduta» e non un vero e proprio *accident*, e come tale da provarsi secondo il consueto riparto dell'onere[88]".

Successivamente però con la succitata sentenza del 4 luglio 2011 il Tribunale di Torino ha però rigettato l'appello del viaggiatore danneggiato.

La Corte ha infatti ritenuto che l'esatta interpretazione degli artt. 17 e 20 della Convenzione di Montreal ricada tutto nella corretta assegnazione del significato di *accident* ovvero di quell'"accadimento esterno al passeggero avente

---

[87] Sentenza della Corte d'Appello di Torino del 4 luglio 2011, in *Il nuovo diritto delle società – n. 7-2012 del 4/4/2012* diretta da Oreste Cagnasso e Maurizio Irrera, coordinata da Gilberto Gelosa, 2012, pag. 68.

[88] *Ibidem*, pag. 70.

carattere di imprevedibilità e di anomalia rispetto all'ordinario" [89]. Perciò il presupposto per la presunzione di responsabilità della Compagnia aerea si riscontra solo se l'evento in questione è esterno al viaggiatore[90].

Nel presente caso la Corte di Torino ha ritenuto che non solo la caduta del viaggiatore non è stata causata da un avvenimento indipendente e estraneo dal suo modo di agire e dal suo ambito di azione, bensì ha ritenuto la sussistenza di elementi esattamente contrari.

L'individuazione della causa, ha evidenziato la Corte, "è un elemento particolarmente rilevante poiché mentre una caduta in sé costituisce un evento della vita riconducibile alla persona del danneggiato e, dunque, a quest'ultima sempre interno, non potrebbe dirsi lo stesso per un diverso evento che va invece individuato in ciò che abbia determinato la caduta, ovvero quel fattore (ed è questo l'*accident* rilevante ai fini della Convenzione) esterno, inusuale ed inaspettato.

Ai sensi degli artt. 17 e 20 della Convenzione di Montrel si evidenzia che, essendo comunque il comportamento del viaggiatore un fattore di valutazione, il vettore può sempre provare il fatto che sia stato il passeggero stesso a influire causalmente sulla produzione dell'evento, così facendo va ad attenuare la propria responsabilità in merito al sinistro occorso alla persona viaggiatrice.

La Corte ha affermato che è questo il caso in cui il passeggero non ha osservato con la dovuta diligenza le prescrizioni impartite dal vettore in presenza di un pericolo esterno ovvero di un'evidente anomalia del servizio. In questi casi si ricade nella situazione di *accident* esterno, inusuale ed inaspettato, tuttavia il vettore potrebbe comunque andare esente da responsabilità dimostrando (con onore probatorio quindi, come prevede la Convenzione di Montreal, a suo carico) una

[89] V. Trib. di Busto Arsizio, 24 marzo 2009, in *Dir. trasp.*, 2010, pag, 453

[90] Il fattore "esterno" ha un presupposto da identificarsi nella indipendenza della causa del fatto accaduto rispetto all'azione eseguita o non eseguita del passeggero.

colpa in capo al passeggero per non aver fronteggiato la situazione in modo adeguato, così da evitare il danno[91]".

A seguito di tale interpretazioni della Convenzione di Montreal, la Corte d'Appello di Torino ha ritenuto che l'evento in questione sia da ricondurre a una «mera caduta» e pertanto non rientri nel concetto di *accident* visto che la caduta del passeggero dalla scaletta dell'aereo non è stata determinata da fattori esterni del suo comportamento.

Per tali argomentazioni, la Corte ha confermato la sentenza di primo grado.

5. Il doppio livello di responsabilità per morte o lesione del passeggero

Rispetto alla Convenzione di Varsavia del 1929, la Convenzione di Montreal all'articolo 21 fissa un limite monetario (oggi 113.100 DSP) fino alla concorrenza del quale il risarcimento del danno è sempre dovuto nel caso di inattuazione della protezione del viaggiatore, eliminando così ogni limite di somma da corrispondere al passeggero a seguito di un danno da lui subito.

L'articolo 21 pone quindi in primo piano il problema della responsabilità e di conseguenza il problema della natura del risarcimento a carico del vettore qualora la prestazione di protezione a carico della Compagnia aerea rimanga inadempiuta.

Il sistema di responsabilità del vettore aereo è basato, secondo la Convenzione di Montreal, sul cosiddetto *two tier liability regime*: per i danni entro la soglia dei 113.100 DSP, il vettore aereo è tenuto a corrispondere al passeggero, senza nessuna esclusione né limite di responsabilità, una somma corrispondente al danno subito risarcibile ai sensi dell'articolo 17 della Convenzione di Montreal; per i danni superiori a tale limite, il vettore è obbligato a risarcire il passeggero a meno che non dimostri (a) che l'evento non è ascrivibile a sua negligenza, atto illecito o

[91] Commento di Luca Mastromatteo e Alessandro Bovio alla Sentenza della Corte d'Appello di Torino del 4 luglio 2011, in *Il nuovo diritto delle società – n. 7-2012 del 4/4/2012*, diretta da Oreste Cagnasso e Maurizio Irrera, coordinata da Gilberto Gelosa, 2012, pag.74.

omissione propria o dei propri preposti, (b) che il danno sia dipeso da atto illecito, negligenza o omissione di terzi.

La disposizione per come è articolata ha portato la dottrina a considerare il fatto che la soglia dei 113.100 DSP rappresenti il limite di confine tra l'ambito di applicazione di un criterio di imputazione oggettivo, per il quale il vettore è sempre tenuto a risarcire il danno, e l'ambito di applicazione di un criterio soggettivo della responsabilità del vettore aereo. In tutte e due le circostanze la questione della responsabilità sembrerebbe comunque risolta dalla norma[92]; l'identificazione dell'uno o dell'altro caso discende solo dalla quantificazione del danno mentre rimarrebbero identici i principi costitutivi.

In realtà, proprio il fatto che ognuna delle due casistiche è connessa a un ambito di operatività legato esclusivamente alla definizione del pregiudizio subito dalla persona, ha portato alcuni studiosi ad asserire, contrariamente a quanto sostenuto dall'altra parte della dottrina, la presenza di criteri di imputazione in contrasto tra di loro nell'ambito della stessa disposizione e quindi della stessa fattispecie dannosa[93].

La scienza civilistica infatti ha discusso a lungo sulla dinamica del rapporto tra i criteri di imputazione dell'illecito non omogenei, ciò nonostante nelle occasioni che si è dovuta confrontare con la possibile coesistenza tra un sistema di attribuzione incentrato sulla colpa, anche presunta, e quello di natura oggettivo basato sul rischio, ha manifestato una difficoltà, tralasciando anche che una suddivisione della responsabilità tra danneggiante e danneggiato "possa riportarsi ad una valutazione comparativa della colpa da una parte e del rischio dall'altra, poiché è impossibile un confronto quantitativo fra entità eterogenee"[94].

---

[92] BUSTI, C*ontratto di trasporto aereo,* in *Trattato di diritto civile e commerciale* diretto, cit., pag. 764 e ss.

[93] TULLIO, *Spunti sulla responsabilità del vettore aereo di persone*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, Milano, 2002, pag. 600; ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2008, pag. 248.

[94] TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, Milano, 1961, pag. 304.

Tale divergenza diventa perfino inconciliabile quando i differenti criteri di imputazione debbano essere attribuiti ad un unico fatto dannoso generato dalla condotta di una solo individuo. In tale casistica rientra il sistema di responsabilità del vettore aereo in caso di lesione personale subita dal passeggero.

Affinché la disposizione abbia una efficacia operativa ed una coerenza sistematica, non deve essere considerata come una norma che introduce un duplice titolo di responsabilità per la stessa fattispecie di inadempimento della prestazione contrattuale di protezione, ma una normativa dove congiuntamente alla previsione della responsabilità per inadempimento della prestazione, c'è una previsione in merito al rischio dell'inattuazione non imputabile della prestazione stessa[95].

Il *two tier liability regime* consente infatti di conciliare, per la medesima fattispecie, responsabilità e rischio attraverso una prospettiva che va oltre le ragioni della dichiarata inconciliabiltà dei due principi[96].

Tale disciplina, da una parte, riconosce al viaggiatore, creditore della prestazione di protezione il diritto ad essere risarcito sulla base di una certa automaticità se l'ammontare del danno è inferiore a 113.100 DSP e sempreché, ai sensi dell'art. 20 della Convenzione di Montreal, non sussista colpa concorrente del danneggiato, dall'altra parte la disciplina prevede che al passeggero la somma di 113.100 DSP se il pregiudizio sia superiore a tale entità ma sia stata provata la non imputabilità al vettore aereo della inesecuzione della prestazione di protezione[97].

La questione si risolve quindi attraverso la definizione e la valutazione del contenuto dell'onere della prova liberatoria secondo quanto sancito al comma 2 dell'art. 21 della Convenzione di Montreal; di conseguenza il criterio attraverso il quale si rileva l'evitabilità o meno dell'impossibilità sopravvenuta della prestazione di protezione è la misura della diligenza e quindi della colpa.

---

[95] Cfr. ZAMPONE, *Il doppio livello di responsabilità per morte o lesione grave del passeggero*, in *Dir. trasp., 2012*, pag. 626.

[96] Questo è il pensiero di MENGONI, *Obbligazioni «di risultato» e obbligazioni «di mezzi»*, in *Riv. dir. comm.*, 1954, pag. 315 nota 52.

[97] Cfr. TULLIO, *op. cit.*, pag. 438.

A tale conclusione si giunge dalla norma stessa che letteralmente indica come regola per la valutazione della diligenza il danno recriminato dal viaggiatore (*such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents; or (b) such damae was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party*) attraverso il quale si dà atto alla tutela prevista dall'articolo 21 sempreché ci siano le premesse di cui all'art. 17 che circoscrivono il contenuto della prestazione di protezione[98].

E' quindi la negligenza del vettore aereo o dei suoi preposti il fattore che grava e condiziona la serie casuale che va a provocare il danno, in quanto è l'elemento che impedisce la prestazione di protezione. La valutazione che viene richiesta tende a esaminare e controllare se il vettore stesso avrebbe potuto, attraverso il rispetto dell'insieme delle regole cautelari di condotta adatte alla diligenza richiesta e pretesa da un operatore specializzato quale esso è, escludere o fermare la serie casuale che ha impedito l'adempimento. Se la valutazione della diligenza del vettore avviene con queste modalità, si rileva un giudizio di inevitabilità/evitabilità e perciò di non imputabilità/imputabilità della inattuazione della prestazione di protezione.

Nell'ipotesi in cui si riscontri una accertata evitabilità/imputabilità, la questione sarà normata dalle regole e dagli schemi propri del giudizio di responsabilità, nel caso invece di inevitabilità/non imputabilità la fattispecie ricadrà

---

[98] La prestazione di protezione, per quanto riguarda i connotati spazio-temporali e il profilo oggettivo che il vettore si impegna a riconoscere contrattualmente al viaggiatore, è stabilita dalla disposizione legale. Quest'ultima stabilisce i criteri attraverso i quali determinare e risolvere la questione dell'identificazione della misura della doverosità richiesta. Nel trasporto di persone tale tematica riveste un ruolo particolarmente problematico in quanto per ogni tipologia di trasporto, sono possibili diversi ambiti di responsabilità. Infatti l'esatta definizione delle tempistiche delle operazioni di sbarco e imbarco e del trasporto stesso, rappresentano un aspetto difficile e particolarmente complicato a tal punto che ha dato luogo a una serie di controversie dottrinarie e giurisprudenziali; LA TORRE, *La responsabilità per le operazioni di imbarco e di sbarco nel trasporto aereo di persone*, in AA.VV, *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea,* a cura di MASALA – ROSAFIO, Milano, 2006, pag. 161 e ss; MASTRANDREA, *L'ambito temporale della responsabilità del vettore per morte o lesione del passeggero*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, cit., pag. 74; ZAMPONE, *Il rischio dell'impossibilità delle prestazioni nel contratto di passaggio*, Napoli, 2008, pag. 143 e ss.

nella casistica di impossibilità sopravvenuta le cui conseguenze porteranno a riconoscere al passeggero il diritto di riscuotere i 113.100 DSP o la diversa somma che potrebbe essere stata pattuita tra il passeggero e il vettore aereo[99].

L'obbligo al quale è soggetto il vettore aereo, che scaturisce dalla situazione di impossibilità non imputabile, deriva dall'applicazione di un sistema di ripartizione legale tra le parti contrattuali dei costi discendenti dall'avvenimento che ha reso impossibile la prestazione di protezione.

Pertanto resta separato l'ambito del rischio, inteso come costo della stessa impossibilità di prestazione di protezione, dall'ambito dell'inadempimento riconducibile al dovere contrattuale della prestazione di protezione.

Il viaggiatore gode in ogni caso della tutela discendente dalla disciplina legale del contratto stesso, salvo l'ipotesi in cui l'impossibilità della prestazione di protezione sia attribuibile al comportamento omissivo o commissivo del passeggero. In quest'ultimo caso il vettore aereo non è soggetto all'obbligo di pagamento ai sensi dell'art. 20 della Convenzione di Montreal[100].

Quindi la tutela del passeggero è garantita dall'assegnazione preventiva dei costi discendenti dalla non imputabilità della inattuazione della prestazione, mentre l'obbligo di risarcimento sorge a seguito dell'esito di un giudizio di responsabilità.

---

[99] In tal senso MASTRANREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, Padova, 1994, pag. 132 e ss.

[100] L'articolo 20 della Convenzione di Montreal così recita: "Il vettore, qualora dimostri che la persona che chiede il risarcimento o il suo avente causa ha provocato il danno o vi ha contributo per negligenza, atto illecito o omissione, è esonerato in tutto o in parte dalle proprie responsabilità nei confronti dell'istante, nella misura in cui la negligenza o l'atto illecito o l'omissione ha provocato il danno o vi ha contribuito. Allorché la richiesta di risarcimento viene presentata da persona diversa dal passeggero, a motivo della morte o della lesione subita da quest'ultimo, il vettore è parimenti esonerato in tutto o in parte dalle sue responsabilità nella misura in cui dimostri che tale passeggero ha provocato il danno o vi ha contribuito per negligenza, atto illecito o omissione. Questo articolo si applica a tutte le norme in tema di responsabilità contenute nella presente convenzione, compreso l'articolo 21 paragrafo 1.

6. L'obbligo di assicurazione della responsabilità civile e del vettore aereo in caso di danni per morte o lesione del passeggero

Nell'ambito dell'obbligo di assicurazione imposto ai vettori aerei per tutelare i passeggeri in caso di lesioni fisiche o morte, l'art. 50 della Convenzione di Montreal, rispetto alla Convenzione di Varsavia, costituisce un forte cambiamento e innovazione. Questo articolo infatti introduce il principio dell'obbligo assicurativo della responsabilità, sebbene sussista un rinvio alla rispettive normative vigenti nei singoli Stati contraenti.

L'art. 50 stabilisce che ciascun Stato membro possa richiedere ai propri vettori aerei di stipulare adeguate polizze assicurative[101] della responsabilità civile regolamentata dalla Convenzione stessa. Nel contempo ogni Stato contraente può richiedere a ciascun vettore che presta un servizio nel proprio territorio[102], di dare dimostranza di aver provveduto ad adottare una idonea polizza assicurativa.

Pertanto si evince che la disposizione è valida ed esecutiva non solo per le Compagnie appartenenti agli Stati contraenti, ma anche alle Compagnie che, nonostante non facciano parte degli Stati contraenti, operano all'interno di uno di questi Stati.

---

[101] Si è discusso sul reale significato di assicurazione adeguata, anche se tale supposizione può essere soggetta a varie e molteplici interpretazioni da parte dei vari Stati partecipanti. Tuttavia viene preso in considerazione il parere della *Compliance Cost Assessment* (C.C.A.) del Regno Unito, che in merito a tale questione, si è posta cercando di prendere come modello di riferimento quanto avviene nel sistema assicurativo. In tale prassi il vettore infatti, si assicura per la sua responsabilità civile con un *combined single limit* che copre la responsabilità civile del vettore per danni al passeggero, merci e terzi. La *combined single limit* viene influenzata dalla *Maximum Probable Loss* (M.P.L.) che viene calcolata e stimata andando a tenere in considerazione i danni ai propri passeggeri, bagagli e merci oltre a quelli subiti dall'aeromobile di altro vettore e ai danni a terzi sulla superficie nel caso in cui l'incidente si verifichi in un centro abitato. Il C.C.A. consiglia di individuare e stabilire, per tutti i vettori in possesso di licenza nel Regno Unito, un minimum per *occurence combined single limit*.

[102] "Il criterio dell'appartenenza di un vettore ad un certo Stato non è per niente definito. Non si può fondare sulla partecipazione statale nel capitale della Compagnia aerea, anche perché rimarrebbe da definirsi la misura della stessa: per la totalità, per la maggioranza o addirittura per la quota minoritaria. Meglio allora riferirsi alla nozione di Compagnia di bandiera come quella per cui lo Stato conclude Accordi bilaterali di traffico aereo, o comunque *licensed* dallo Stato ad effettuare attività di trasporto aereo." BUSTI, C*ontratto di trasporto aereo,* in *Trattato di diritto civile e commerciale,* cit., pag. 780.

In ambito comunitario, l'obbligo per il vettore di avere una adeguata copertura assicurativa in materia di responsabilità per danni ai passeggeri in caso di incidente aereo, è regolato dall'articolo 7 del Regolamento del Consiglio n. 2047/92 del 23 luglio 1992.

Questo obbligo, tuttavia, è solo un presupposto necessario ai fini del rilascio e del mantenimento della licenza aerea, in quanto nel Regolamento non viene stabilito nessun livello di copertura assicurativa richiesto.

Per porre rimedio a tale omissione, l'articolo 3 comma 1 del Regolamento 2027/97, dispone l'obbligatorietà dell'assicurazione così come previsto dal Reg. (CE) 2407/92, stabilendo che il vettore debba essere assicurato fino a copertura del limite stabilito dal paragrafo 2 (100.000 DSP)[103].

Quest'ultimo articolo è stato abrogato e sostituito dall'articolo 1 comma 4 del Regolamento (CE) 889/2002[104] che, andando a ribadire l'obbligo di assicurazione di cui all'art. 7 del Reg. (CE) n. 2407/1992, stabilisce che il vettore aereo comunitario deve essere necessariamente assicurato fino ad un livello tale per cui riesca a garantire a tutti i passeggeri e le persone aventi diritto, un risarcimento per l'intero importo dovuto ai sensi del Regolamento stesso.

---

[103] L'articolo 3 del Regolamento 2027/97 così recita:"1. a) La responsabilità del vettore aereo comunitario per i danni da morte, ferite o qualsiasi altra lesione personale subita da un passeggero in caso di incidente non è soggetta ad alcun limite finanziario, sia esso stabilito dalla legge, da una convenzione o in via contrattuale. b) L'obbligo di copertura assicurativa di cui all'articolo 7 del Regolamento (CEE) n. 2407/92 è inteso come l'obbligo del vettore aereo comunitario ad essere assicurato fino a copertura del limite di responsabilità previsto dal paragrafo 2 e, al di là di tale limite, fino ad un livello ragionevole.

2. Per i danni fino a concorrenza di un importo pari all'equivalente in ecu di 100.000 DSP in vettori aerei comunitari non possono escludere o limitate la loro responsabilità provando che essi ed i loro dipendenti hanno adottato tutte le misure necessarie ad evitare il danno o che era loro impossibile adottarle.

3. Fatto salvo il disposto del paragrafo 2, se il vettore aereo comunitario dimostra che la negligenza del passeggero ferito o deceduto ha provocato il danno o ha contribuito al danno, esso può essere esonerato totalmente o in parte dalla sua responsabilità, secondo il diritto applicabile".

[104] L'articolo 1.4 del Regolamento 889/2002 sostituisce integralmente l'art. 3.2 del Regolamento 2027/97 con una disposizione del seguente tenore: "L'obbligo di assicurazione di cui all'art. 7 del Regolamento CE n. 2047/92, nella misura in cui riguarda la responsabilità per passeggeri, è inteso come l'obbligo del vettore aereo comunitario di essere assicurato fino ad un livello adeguato per garantire che tutte le persone aventi diritto ad un risarcimento ricevano l'intero importo cui hanno diritto, ai sensi del presente Regolamento".

Il Regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio ha infine fissato i requisiti minimi assicurativi per i vettori che includono, oltre ai rischi relativi agli atti di guerra, agli incidenti e alle azioni di terrorismo, anche quelli connessi agli atti di sabotaggio, alla pirateria aerea, al sequestro illegale dell'aereo e ai tumulti popolari. In particolare il Regolamento sancisce che il limite assicurativo minimo per la responsabilità della Compagnia aerea è pari a 250.000 DSP per passeggero, che si riducono a 100.000 DSP per passeggero qualora l'aereo sia un velivolo da turismo la cui massa non superi al decollo i 2.700 kg.

Affinché il vettore sia assicurato questo deve consegnare alle autorità competenti dello Stato in cui è immatricolato l'aeromobile o che ha rilasciato la licenza o, se il vettore è un vettore extracomunitario, alle adeguate strutture dello Stato che ha concesso la licenza di esercizio, il certificato di assicurazione o quant'altro che attesti la sussistenza della copertura assicurativa.

Ricapitolando, ai sensi della Convenzione di Montreal, si può ricostruire il seguente quadro generale delle possibili casistiche:

- gli Stati contraenti devono prescrivere alle Compagnie aeree adeguate condizioni e livelli di assicurazione tali per cui risultino coperte le responsabilità disciplinate nella Convenzione stessa;
- i vettori di Paesi terzi, sia che siano contraenti o non contraenti, qualora prevedano di prestare servizio all'interno del territorio di uno degli Stati contraenti, possono essere obbligati dagli stessi Stati contraenti dove questi offrono servizio, ad adeguare i propri minimali assicurati come previsto per i propri vettori nazionali.

Gli Stati appartenenti all'Unione Europea, ai sensi del Reg. (CE) 785/2004, individuano e impongono ai fini della copertura della responsabilità per i danni alla persona, un minimale assicurativo pari a 250.000 DSP.

Pertanto per i Paesi dell'UE, ai quali in forza del Regolamento (CE) 889/2002 si adotta in maniera automatica la normativa prevista dalla Convenzione

di Montreal, l'adeguata copertura assicurativa di cui all'art. 50 è pari a 250.000 DSP.

Quindi per tutti i vettori aerei comunitari e non, gli Stati dell'UE che esercitano la propria attività all'interno dell'UE e/o che sorvolino la stessa, in conformità a quanto previsto dal sopracitato art. 50 della Convenzione di Montreal, dispongono lo stesso livello assicurativo di 250.000 DSP[105].

[105] ANTONINI, *Il danno risarcibile nel trasporto di persone,* in AA.VV., *La nuova disciplina del trasporto aereo – Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999,* a cura TULLIO, cit., pag. 167.

CAPITOLO III
La responsabilità del vettore marittimo e il risarcimento del danno

1. Normativa nel settore del trasporto navale. - 2. I lavori per il recepimento della Convenzione di Atene delle attuali esigenze del passeggero, anche in considerazione del cambiamento del diritto dei trasporti. – 3. La posizione dell'Unione Europea. - 4. Il two tier liability regime: la soluzione adottata nel trasporto marittimo. - 5. Sinistri a causa del trasporto e sinistri in occasione del trasporto: diversa intensità dell'obbligo di protezione e diversa disciplina. - 6. L'ambito di applicazione spazio temporale della responsabilità del vettore marittimo

1. Normativa nel settore del trasporto navale

In questa parte di elaborato verrà analizzata la normativa in materia di trasporto marittimo di persone, al fine di esaminare le disposizioni inerenti la responsabilità dello stesso e i relativi oneri risarcitori per i danni da questo cagionati.

Il trasporto marittimo si caratterizza per avere una portata e una estensione transnazionale[106] considerando il fatto che le relazioni che da esso nascono travalicano quasi sempre i confini nazionali dei vari ordinamenti giuridici e che le convenzioni internazionali, peraltro emanate tardivamente a differenza degli altri settori di trasporto, ricoprono un rilevante interesse e influenza nella normativa marittima in quanto i dettami di diritto internazionale privato non garantiscono appieno una omogeneità e una unicità dei rapporti in questione[107].

Negli anni 60 e 70 dello scorso secolo, il mercato aveva preso consapevolezza che il trasporto marittimo non era più rivolto ai soli emigranti o a quei viaggiatori che utilizzavano i transatlantici al posto dell'allora più scomodo,

---

[106] Cfr. CARBONE, *La disciplina giuridica del traffico marittimo internazionale*, Bologna, 1982 e ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2008 che hanno sottolineato la necessità che il trasporto marittimo internazionale recepisca una normativa unica e omogenea.

[107] Così CARBONE, *Lezione, casi e modelli contrattuali di diritto marittimo*, Torino, 1997, pag. 12.

anche se veloce, trasporto aereo; ma soprattutto a tutte le persone che usufruivano della nave o come mezzo di svago per andare in crociera o anche come servizio di traghettamento.

Inoltre, in altri settori del diritto marittimo, si sono registrati alcuni drammatici avvenimenti legati all'inquinamento da idrocarburi[108] che hanno reso obsolete le esistenti norme in materia di responsabilità, dando origine per questo ambito alle Convenzioni CLC 1969 e FUND 1971.

In questo quadro generale nascono nel trasporto marittimo di persone una serie di Convenzioni internazionali che furono sottoscritte a partire dagli anni Settanta, tra le quali meritano di essere menzionate la Convenzione di Bruxelles del 29 aprile 1961, attiva a partire dal 4 giugno 1965 in solo 11 Stati; la Convenzione di Bruxelles del 1967 sul trasporto marittimo di bagaglio che non è mai entrata in vigore; la Convenzione di Tokyo del 1969 per l'unificazione delle regole sul trasporto marittimo di passeggeri e loro bagagli; e infine la Convenzione di Atene (PAL) entrata in vigore a livello internazionale il 28 aprile 1987 con gli annessi Protocolli modificativi di Londra del 1976 e del 2002.

La Convenzione di Atene è stata messa a punto a seguito della conferenza dell'*Intergovernmental Maritime Consultative Organization* (IMCO)[109] tenutasi ad Atene, con l'intento di predisporre un documento di portata internazionale che regolamenti il trasporto marittimo attraverso la costituzione di un unico elaborato

---

[108] Si allude in particolare alla catastrofe della nave, Torrey Canyon del 1967 a seguito della quale l'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), attraverso il suo *Legal Committee* istituito per l'occasione, si impegnò a redigere in tempi brevi una direttiva uniforme a tutela dei soggetti danneggiati da inquinamento marino da idrocarburi, dando così rilevanza al fatto che da quel momento la normativa in merito al diritto marittimo uniforme fosse responsabilità dell'IMO e non più del *Comite Maritime International* (CMI). Così GRIGGS, *Making maritime law – Do conventions work?* in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, I, Genova, 2010, pag. 540 e ss.

[109] L'IMCO è l'acronimo di *Intergovernmental Marittime Consultative Organization* un'organizzazione istituita il 17 marzo del 1958 a seguito dell'adesione di 21 Stati alla Convenzione predisposta nel corso della Conferenza Marittima delle Nazioni Unite svoltasi nel 1948 a Ginevra. Lo scopo di questo organismo è quello di promuovere la cooperazione internazionale del trasporto marittimo. Dal 1982 ha cambiato denominazione in *International Maritime Organization* (IMO).

che contenga tutta la normativa racchiusa nelle succitate Convenzioni di Bruxelles del 1961 e del 1967 rispettivamente per il trasporto dei passeggeri e dei bagagli.

La PAL è formata da ventotto articoli e norma il "trasporto internazionale oggettivo" ovvero il trasporto dove il luogo di partenza e quello di arrivo sono localizzati in due distinti Stati, oppure in un solo Stato a condizione che nell'itinerario contrattualmente delineato sia programmato uno scalo in un porto intermedio di un altro Stato.

La Convenzione, ai sensi dell'art. 2 paragrafo 1, si applica a tutti i contratti di trasporto marittimo internazionale se " a. la nave batte bandiera di uno Stato parte della presente Convenzione od è immatricolato 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"[110].

Al paragrafo 2 del medesimo art. 1, in deroga a quanto precedentemente disposto nel paragrafo 1, si afferma che "la presente Convenzione non si applica se il trasporto è soggetto ad un regime di responsabilità civile nel quadro di qualsiasi altra Convenzione internazionale sul trasporto di passeggeri o bagagli mediante altri modi di trasporto, nella misura in cui tali disposizioni siano obbligatoriamente applicabili al trasporto marittimo"[111].

Tuttavia la Convenzione di Atene non ha avuto un grande assenso in quanto, sino a tutto il 2003, gli Stati che avevano aderito a tale Convenzione erano alquanto pochi a tal punto che i risultati auspicati di una uniformità normativa internazionale erano decisamente lontani.

---

[110] In dottrina è stato rilevato che l'aver ammesso quale luogo per l'adesione del testo di diritto uniforme anche quello della stipulazione del contratto, ha costituito una rilevante novità; in tal senso DANI, *La Convenzione di Atene, 1974, sul trasporto marittimo di passeggeri e bagaglio,* in *Trasporti*, 1976, pag. 101 e 112.

[111] Questa restrizione è stata giustificata in quanto nello spazio all'interno dei porti dove i passeggeri sostano in attesa di imbarcarsi, si effettuano delle possibili azioni pericolose per il passeggero stesso, che però non possono essere fatte rientrare nell'ambito del rischio proprio del settore marittimo.

La spiegazione relativa a questa scarsa partecipazione alla Convenzione di Atene discendeva dal fatto che la stessa, oltre a prevedere limiti di responsabilità per morte e lesioni personali giudicati troppo bassi, non statuiva l'assicurazione obbligatoria del vettore, questione ritenuta molto importante soprattutto per i Paesi marittimi.

Si pensava quindi che la Convenzione di Atene, sebbene fosse stata riformata e integrata dai vari Protocolli modificativi, non avesse comunque recepito i bisogni e le varie necessità legate al trasporto marittimo di persone, specialmente per quanto riguarda i sempre più rilevanti doveri di tutela del passeggero[112].

2. I lavori per il recepimento della Convenzione di Atene delle attuali esigenze del passeggero, anche in considerazione del cambiamento del diritto dei trasporti

L'illusione che la Convenzione di Atene del 1974 potesse portare gli armatori ad avere più riguardo alla sicurezza dei passeggeri e delle loro navi, venne vanificata dalle poche adesioni degli Stati alla Convenzione stessa, nonché dall'avvicendarsi nel breve tempo delle catastrofi della Herald of Free Enterprise del 1978[113] e della Scandinavia Star del 1990[114].

Fu comunque la sciagura del traghetto Estonia del 1994 nel Mar Baltico a causare una più drastica modificazione delle norme sulla sicurezza delle navi e, soprattutto a spingere l'IMO a costituire, durante la 74ª edizione del Comitato giuridico, un gruppo di lavoro volto a rivedere le norme della Convenzione di Atene

[112] Anche nel settore del trasporto marittimo si è registrato una graduale trasformazione della nozione di "passeggero", che gradualmente è andata sempre più a identificarsi nel concetto e nella qualifica di "consumatore"; sull'argomento ha approfondito LOPEZ DE GONZALO, *Giurisdizione civile e trasporto marittimo*, Milano, 2005, pag. 115.

[113] A seguito di questo disastro sono state emanate sia le tecniche sulla sicurezza delle navi passeggeri SOLAS 1990, sia una serie di norme raccolte nel Protocollo IMO alla Convenzione di Atene del 29 marzo 1990 che elevavano le soglie di responsabilità dalla stessa previste (Protocollo che tuttavia non è mai entrato in vigore).

[114] In conseguenza di tale incidente che causò la morte di 158 persone, furono pubblicate e adottare dal 1994 delle nuove norme SOLAS per la prevenzione degli incendi a bordo delle navi.

con lo scopo di creare un nuovo sistema di responsabilità e degli strumenti di assicurazione obbligatoria.

Le tematiche poste al gruppo sono riepilogabili nei seguenti quesiti: è attuabile l'idea di obbligare il vettore ad assicurare la propria responsabilità? è possibile l'azione diretta contro l'assicuratore?, è ragionevole l'introduzione della responsabilità oggettiva del vettore?. Tali interrogativi ruotano principalmente attorno all'accettabilità dei vari Stati di alcune norme già comunque adottate dagli stessi in altre circostanze[115].

Il gruppo di lavoro si focalizzò sul tipo di garanzia auspicato, una responsabilità senza colpa (*strict liability*) con associata una forma di garanzia finanziaria che copra i reclami dei passeggeri. Tale sistema sarebbe dovuto essere accompagnato dall'aggiornamento delle somme stabilite nella Convenzione di Atene del 1974.

A seguito dell'operato del gruppo di lavoro, il Comitato giuridico dell'IMO chiese la convocazione della Conferenza, a seguito di ciò nell'ottobre del 2002 venne approvato a Londra il Protocollo (denominato PAL 2002).

L'entrata in vigore del suddetto accordo fu segnato dalle posizioni discordanti di alcuni Stati, soprattutto quelli maggiormente legati al trasporto marittimo regionale che temevano, come conseguenza di queste nuove introduzioni, un incremento dei costi con relative ripercussioni negative sull'economia del loro sistema di trasporto.

Si rileva in particolar modo la reazione del mercato assicurativo, specialmente dell'*International Group dei P&I Clubs*[116], subito resa nota durante l'88ª edizione del *Legal Commitee* dell'IMO.

---

[115] Il Protocollo PAL 2002 è ampliamente influenzato dalla Convenzione di Montreal riguardante il settore aereo, ma in quest'ultima a differenza della normativa in ambito marittimo, la responsabilità *two-tier* implica una responsabilità limitata e oggettiva per i danni al passeggero da lesione e morte fino al limite di 113.100 DSP, mentre per ammontari al di sopra di tale limite la responsabilità del vettore è incentrata sulla colpa ed è illimitata.

[116] L'*International Group of P&I Clubs* è un'organizzazione internazionale nel settore delle assicurazioni marittime, che raggruppa 13 Club le cui singole quote di mercato sommate tra di loro rappresentano il 93% del settore stesso.

Il settore assicurativo aveva rilevato con grande contrarietà che l'esito complessivo della *passenger Convention* avrebbe potuto essere più impegnativo di quello di altre Convenzioni IMO in tema di inquinamento e, in particolar modo che l'art. 3 della Convenzione 2002 non risultava delimitato ai rischi no-war, che delineano il segmento di mercato normalmente coperto dai Clubs, bensì racchiudeva rischi (come quello di terrorismo) che il mercato dei Clubs non era propenso a coprire.

Il punto di vista critico assunto dal mercato assicurativo provocò una situazione di stallo. Nessun Stato poteva ragionevolmente aderire al Protocollo, in quanto era sostanzialmente certo di non essere in grado di attuare gli obblighi assicurativi previsti dal Protocollo stesso.

Consapevole di questa situazione, l'IMO consigliava agli Stati di aderire al Protocollo con riserva, ovvero consentendo ai vari Paesi il diritto di accettare e rilasciare certificati di assicurazione prevedenti limitazioni ed esclusioni sulla base delle necessità, al momento della consegna del certificato, del mercato assicurativo.

Questa accortezza non conseguì grande risalto in quanto, oltre alla questione riguardante i tipi di rischi di responsabilità che verranno coperti da assicurazione, rimaneva anche il problema della inadeguatezza del mercato assicurativo atto a garantire la copertura stabilita per l'assicurazione obbligatoria[117].

In occasione, nell'ottobre del 2006, della 92ª assemblea della *Legal Commitee* dell'IMO venne redatta e approvata la *Reservation*, un testo da unire all'adesione o alla ratifica al PAL 2002, accompagnata a sua volta da una *Guidelines*, che la stessa IMO è andata così a descriverle[118]: "*The guidelines recommend that States which ratify, approve or accede to the 2002 Protocol to the*

---

[117] ZAMPONE, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, in AA.VV., *Codice dei trasporti*, a cura di TULLIO – DEIANA, Milano, 2011, pag. 534.

[118] COMENALE PINTO, *Le tendenze unificatrici nella disciplina del trasporto di persone,* in *Scritti in onore di Francesco Berlingueri,* I, Genova, 2010; per una analisi delle difficili relazioni che andava a determinarsi fra diverse normative di differenti origini e pesi; anche in COMENALE PINTO, *Il passaggio marittimo fra codice della navigazione, convenzioni non ratificate e prospettive comunitarie*, in *Arch. giur.*, pag. 337 e ss., e in BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009, pag. 1131 e ss.

1974 Athens Convention (The Athens Convention relating to the Carrige of Passengers and their Luggage by Sea, 2002) should include a reservation or declaration to the same effect concerning a limitation of liability for carriers and a limitation for compulsory insurance for acts of terrorism, taking into account the current state of the insurance market".

In questa maniera, l'IMO ha provato a rimuovere le criticità emerse dalla proposta di una normativa uniforme andando a utilizzare lo strumento della riserva proposta dalla stessa IMO, che dovrebbe tenere in considerazione della rielaborazione e del riesame del Protocollo di Londra, essenziale per permettere alla normativa di entrare in vigore.

La *Reservation*, che si articola nei punti dall'1.2 all'1.5, recepisce le soglie di risarcimento previste dalla PAL 2002.

Questi punti prevedono che la responsabilità del vettore di passeggeri (*strict liability*), incluso il *performing carrier* in quanto distinto dal vettore contrattuale, per morte o lesioni personali causata da uno dei rischi previsti nel paragrafo 2.2 della *Guidelines*[119], sia contenuta a 250.000 DSP per ogni passeggero e per ogni differente fatto, oppure a 340 milioni DSP per nave e per singolo evento[120].

L'obbligo di assicurazione della responsabilità, integrato con il diritto del danneggiato di procedere direttamente nei confronti dell'assicurato, fa capo al

[119] Nel paragrafo 2.2 vengono elencati i seguenti avvenimenti: "war insurence shall cover liability, if any, for the loss suffered as a result of death or personal injury to a passenger caused by: - war, civil war, devolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising there from, or any hostile act by or against a belligerent power; - capture, seizure, arrest, restraint or detainment, and the conseguences thereof or any attempt thereat; - derelict mines, torpedoes or other derelict weapons of war;- act of any terrorist or any person acting maliciously or from a political motive and any action taken to prevent or counter any such risk; - confiscation and expropriation."

[120] La descrizione dei rischi di guerra è molto più precisa rispetto alla definizione riportata nel Protocollo di Londra del 2002. Sono più congrue e conformi alla prassi, anche le clausole di esclusione previste al paragrafo 2.1 della Guidelines, adottabili anche agli avvenimenti non bellici (Institute Radioacitve Contamination, Chemical, Biological, Bio-chemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause, Institute Cyber Attack Exclusion Clause) e, soltanto ai rischi di guerra, War Automatic Termination and Exclusion Clause (cosi come previsto al paragrafo 2.2.1. delle Guidelines).

performing carrier (punti dall'1.6 all'1.9 della *Reservation*) e non al vettore contrattuale.

Le soglie del risarcimento, per quel che riguarda il *strict liability*, corrispondono naturalmente con i rispettivi massimali e minimali dell'assicurazione obbligatoria.

3. La posizione dell'Unione Europea

L'entrata in vigore della Convenzione del 2002, o per l'esattezza della Convenzione del 1974 come rettificata dal Protocollo di Londra del 2002, è stata vincolata alla posizione che l'Unione Europea ha avuto sulla tale normativa.

E' facile identificare una corrispondenza tra la posizione adottata dalla Commissione Europea nei confronti della Convenzione di Montreal del 1999 e quella dalla stessa assunta verso la Convenzione di Atene del 2002.

Infatti, come è già stato analizzato nel precedente capitolo, il Regolamento comunitario n. 889/2002, che ha modificato il Regolamento (CE) n. 2027/1997, ha disposto l'adozione anche ai trasporti effettuati all'interno degli Stati membri, della normativa prevista dalla Convenzione di Montreal del 1999.

In analogia a queste disposizioni, nel contesto del cosiddetto pacchetto Erika III[121] l'Unione Europea ha adottato, anche se solo parte delle materie oggetto del Protocollo sono di esclusiva competenza della Commissione Europea, il Regolamento (CE) n. 392/2009 del 23 aprile 2009 che, con qualche modifica, include la maggior parte del Protocollo di Londra 2002 perfezionandolo con gli orientamenti e le riserve IMO[122], ai quali quindi, assegna giuridicità anche nell'ambito comunitario.

---

[121] Cfr. LA TORRE, *Spunti sulla tutela del passeggero nel trasporto marittimo di persone* in *La sicurezza nel trasporto e nelle infrastrutture della navigazione marittima ed aerea*, 2011, cit., pag.143.

[122] Il "Considerando n. 7" del Regolamento CE n. 392/2009, così recita: "…..In quanto tali, gli orientamenti IMO possono essere considerati *lex specialis*"; e ancora il "Considerando n. 8" afferma invece: "Il presente Regolamento integra e rende vincolanti alcune parti degli

Tale Regolamento è entrato in vigore nell'Unione Europea a partire dal 31 dicembre 2012.

Tuttavia la normativa in questione non estende il sistema della Convenzione a tutti i trasporti marittimi, ma solamente ai trasporti internazionali che abbiano certi requisiti e ai trasporti nazionali eseguiti con navi appartenenti alle classi A e B ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE, oggi sostituita dalla direttiva 2009/45/CE del 6 maggio 2009, escludendo quindi i trasporti eseguiti con navi delle classi C e D[123]. Si evidenzia che agli Stati membri è stata data facoltà di differire da tale applicazione fino a un massimo di quattro anni, per le navi di tipo A, e fino al 31 dicembre 2018 per quelle classificate in B.

L'unione Europea con la normativa sopraccitata ha suddiviso le navi in quattro classi ovvero nella classi A,B,C e D[124] in funzione di alcuni parametri di difficile comprensione per un normale passeggero. Tuttavia le navi di classe C e D sono quelle che navigano a una distanza dalla costa inferiore a quelle classificate nella categoria A e B.

Questo vuol dire che le navi identificate nella tipologia C e D verranno regolate dal Codice della navigazione, sempreché la legge applicabile sia quella italiana.

---

orientamenti IMO. A tal fine, in particolare, il verbo dovere al condizionale, quando figura nelle disposizioni dei suddetti orientamenti, dovrebbe essere inteso come avente carattere vincolante".

[123] Lo scopo dell'applicabilità della Convenzione di Atene anche ai trasporti marittimi effettuati all'interno della Comunità consiste - come già si era evidenziato per il trasporto aereo con l'adozione del Regolamento n. 889/2002 - nella opportunità di "….disporre dello stesso livello e tipo di responsabilità sia nel caso di trasporto internazionale sia in quello del trasporto nazionale" ("considerando" n. 3 del Regolamento n. 392/2009). Questa finalità viene affermata anche al 18° "considerando", in quanto viene ribadita l'importanza della adesione, di tutta la Comunità Europea, al sistema convenzionale al fine di costituire una omogeneità di normativa, poiché tale obiettivo "….non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri".

[124] La definizione di nave di classe C è riportata all'art. 4 della Direttiva 2009/45/CE: " Navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali in tratti di mare in cui la probabilità che l'onda significativa superi l'altezza di 2,5 metri è inferiore al 10% durante tutto l'anno in caso di attività di durata annua, o durante un periodo specifico dell'anno in caso di attività stagionale, nel corso dei quali navigano a distanza massima di 15 miglia da un luogo di rifugio e di 5 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea, ove i passeggeri possono prender terra in caso di nubifragio".

Tale regolamentazione crea delle difformità in quanto le differenze tra i due regimi sono significative visto che la normativa comunitaria prevede una responsabilità del vettore limitata entro le soglie risarcitorie fissate nel Regolamento stesso, mentre quella nazionale risponde illimitatamente[125].

In Italia è pertanto necessario estendere la validità del Regolamento europeo anche alla navi di classe C e D.

4. Il *two tier liability regime*: la soluzione adottata nel trasporto marittimo

Nell'originaria Convenzione di Atene del 1974, il sistema di responsabilità del vettore per i danni alla persona del passeggero è basato sulla colpa[126], con onere della prova a carico del passeggero danneggiato, a meno che l'incidente sia dipeso da uno degli eventi "tipizzati"[127], nella qual casistica l'onere della prova è invertito e la colpa o la negligenza del vettore[128] è presunta a meno di prova contraria.

Pertanto, a seconda che il danno sia stato determinato o meno da un sinistro marittimo tipico, si hanno due diverse e separate ipotesi di responsabilità, la cui differenziazione determina la dimensione della prestazione di protezione a carico del vettore marittimo, in quanto debitore della stessa[129].

---

[125] L'art. 409 del Codice della navigazione ("Responsabilità del vettore per danni alle persone") prevede: "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".

[126] E' un regime di responsabilità basato sul criterio della colpa che rileva, non in ragione di una presunzione di responsabilità in capo al vettore, ma sotto il diverso principio della prova positiva a carico del passeggero; così TULLIO e DEINA, *Codice dei trasporti*, Milano, 2011, pag. 535.

[127] Ovvero *shipreck, collision or stranding of a ship, explosion or fire in the ship, or defct in the ship.*

[128] La Convenzione di Atene, attenendosi a quanto previsto nella Convenzione di Varsavia e in quella di Montreal per il settore aereo, prevede la figura del *performing carrier* o *actual carrier* cioè un soggetto diverso dal vettore contrattuale che risponde in via solidale con quest'ultimo per la parte di navigazione dallo stesso effettuata.

[129] ZAMPONE, *Il rischio dell'impossibilità della prestazione nel contratto di passaggio*, cit., pag. 97.

Questa strutturazione della responsabilità attuata nella Convenzione di Atene del 1974 è stata mantenuta anche a seguito delle modifiche e integrazioni adottate con il Protocollo del 2002, anche se con quest'ultimo sono state apportate alcune migliorie inerenti l'identificazione e la determinazione del contenuto della prestazione posta in relazione con un rischio tipico.

Nella PAL 2002 infatti, si trova l'originario sistema di responsabilità diviso in due sottoinsiemi, dove il primo è rivolto ai danni verificatisi a causa del trasporto ("…*caused by a shipping incidenti*…"), mentre il secondo ai danni accaduti in occasione del trasporto ("…*not caused by a shipping incident*…").

Questa differenziazione e il diverso sistema di responsabilità che ne deriva, sembra volere limitare la doverosità delle prestazioni, alla quali il vettore marittimo si obbliga in merito alla difesa e all'assistenza del passeggero, solo a quei fatti che si ritiene rappresentino il rischio tipico assunto dal vettore marittimo. Anche la peculiare tipologia di *shipping incident* rappresentato dal "*defect in the ship*"[130], manifesta la determinazione del legislatore di contenere l'ambito della prestazione di protezione e, di conseguenza, il rischio tipico che si attribuisce il vettore stesso con la stipula del contratto, a quelle sole azioni più propriamente del settore nautico che definiscono l'attività marittima.

E' evidente comunque che in materia di responsabilità del vettore marittimo di passeggeri e bagagli, l'articolo 21 della Convenzione di Montreal del 1999 abbia influenzato e condizionato il processo di riforma della Convenzione di Atene del 1974.

---

[130]Il *defct of the ship*, al quale viene attribuito tutte le ipotesi residuali in cui può ricadere un incidente marittimo rispetto a quelle definite nell'art. 3, viene descritto come "..qualsiasi malfunzionamento, guasto o non conformità alle regole di sicurezza applicabili in relazione a qualsiasi parte della nave o delle sue attrezzature utilizzata per la fuga, l'evacuazione, l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, o per la propulsione o il governo della nave, la sicurezza della navigazione, l'ormeggio, l'ancoraggio, l'arrivo o la partenza dal luogo di ormeggio o di ancoraggio, o il contenimento dei danni dopo un allagamento, o per la messa in mare dei mezzi di salvataggio..", dove si evince la volontà del legislatore di limitare l'applicabilità del sistema di responsabilità del vettore alle sole casistiche tipiche del trasporto marittimo.

L'articolo 3 della Convenzione di Atene[131], come modificato dal Protocollo di Londra del 2002, che oltretutto a partire dal 31 dicembre 2012 costituisce anche normativa europea ai sensi del Regolamento (CE) n. 392/2009, attua un sistema di responsabilità per i danni riconducibili ad una della ipotesi di *shipping incident*, nel cui settore rileva la previsione di limite monetario del danno (250.000 DSP) e la cui funzione è quella di individuare il discrimine, a seconda che il sinistro abbia prodotto un danno quantificabile in misura minore o maggiore della soglia monetaria stessa, della formazione di specifici effetti giuridici.

Nella Convenzione di Montreal questo valore stabilisce l'ambito della rilevanza del rischio dell'impossibilità non imputabile della prestazione di protezione, che il legislatore internazionale ha voluto porre ad esclusivo carico del vettore.

L'articolo 3 della Convenzione di Atene non permette di arrivare alla stessa conclusione con la medesima immediatezza. Anche se la tecnica legislativa è fondamentalmente similare a quella adottata nel settore aeronautico, le espressioni impiegate portano a valutare diversamente il ruolo e l'importanza che l'impossibilità assume nell'ottica della prestazione di protezione[132].

---

[131] L'art. 3 comma 1 della Convenzione di Atene (come modificata dal Protocollo di Londra del 2002) così recita: "Il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite da un passeggero a causa di un incidente 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 non dimostri che l'incidente: 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; b) è stato interamente causato da un atto o un'omissione intenzionale di un terzo. 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."

[132] La maggior parte della dottrina afferma che, come avviene nel settore aeronautico con la Convenzione di Montreal, la Convenzione di Atene istituisce un sistema dove è prevista una responsabilità del vettore a doppio ma separato titolo, essendo stata introdotta oltre a una responsabilità per colpa anche una responsabilità oggettiva (o quasi oggettiva) del vettore. CASANOVA, *La tutela del passeggero nella Convenzione di Atene*, in *Dir. maritt.,* 2006, pag. 1091; COMENALE PINTO, *Traghetti e responsabilità del vettore*, in AA.VV., *Trattato breve di diritto marittimo,* a cura di ANTONINI, II, Milano, 2008, pag. 436; MASTRANDREA, *Il trasporto marittimo di persone*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, cit., II, pag. 80; POLLASTRELLI, *Il Contratto di trasporto marittimo*, Milano, 2008, pag. 200.

Ciò nonostante, le differenze rilevate nella Convenzione di Atene non mettono comunque in discussione il ruolo che viene conferito all'impossibilità della prestazione, oltre l'imputabilità al vettore e la responsabilità dello stesso.

Questa analisi prevede l'esame dei fattori costitutivi della prova richiesta al vettore marittimo per svincolarsi dalla propria responsabilità, con lo scopo di definire quale relazione vi sia tra il suo contenuto e gli effetti che conseguono nell'ambito giuridico delle parti contrattuali.

La prova liberatoria a carico del vettore per i danni riconducibili a un incidente marittimo, benché sia definita in maniera diversa rispetto a quanto riportato all'articolo 21 della Convenzione di Montreal, non modifica la struttura di base.

Questa prova consiste nell'identificazione della causa del danno e nella non riconducibilità alla propria sfera di influenza giuridica nel cui ambito rileva la condotta soggettiva, quindi si deve dimostrare che l'incidente che causò il danno si verificò senza nessun concorso causale di colpa o negligenza del vettore.

Il rimando allo *shipping incident*[133], ovvero al naufragio, capovolgimento, collisione, incaglio, esplosione o incendio a bordo, o infine difetto della nave stessa, fa si che il vettore debba obbligatoriamente determinare l'antecedente causale dello stesso vale a dire quel fatto che porta, secondo un principio di consequenzialità causale, all'impossibilità di attuare le prestazioni di protezione e quindi, al danno.

Solo successivamente a questo accertamento è possibile il confronto tra il sinistro marittimo e la colpa del vettore.

Come per il settore aeronautico, anche in questo caso la colpa e la diligenza sono criteri di valutazione o di misurazione della evitabilità; metodi di verifica dei fatti sopravvenuti rispetto alla causa del danno. In primo luogo va provata la non

[133] Si è precisato che, nel sistema legislativo vigente in Italia, i danni non causalmente riconducibili alle casistiche tipizzate dalla normativa uniforme troverebbero tutela nella norme ordinarie della responsabilità da fatto illecito, se effettivamente provata dal danneggiato, MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone,* cit., pag. 80.

colpevolezza nei riguardi del sinistro marittimo, successivamente le conseguenze che ne sono derivate.

Come per la responsabilità del vettore aereo, il giudizio conseguente risulta essere un giudizio di non imputabilità dell'impossibilità della prestazione di protezione, dove, a volte, la prova della non imputabilità non sempre genera soluzioni liberatorie.

In ogni caso, a differenza di quanto previsto nel settore aereo all'art. 21 della Convenzione di Montreal, l'obbligo di pagamento previsto entro il limite dei 250.000 DSP nell'ipotesi di provata impossibilità non imputabile, nella PAL 2002 non è disciplinato in maniera assoluta come invece accade nella Convenzione di Montreal.

Infatti, nel cosiddetto primo livello del *two tier liability regime*, è previsto che il vettore marittimo possa dimostrare l'imprevedibilità di due avvenimenti specifici, ai quali la norma riconduce l'effetto di escludere qualsiasi conseguenza sulla sfera giuridica dello stesso vettore.

Ai sensi dell'art. 3 della Convenzione di Atene, infatti, "Il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite da un passeggero a causa di un incidente 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 non dimostri che l'incidente: 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; b) è stato interamente causato da un atto o un'omissione intenzionale di un terzo".

Le due casistiche in questione sono due ipotesi particolari che possono essere fatte rientrare nella fattispecie di caso fortuito.

La decisione attuata dal legislatore uniforme può essere ritenuta pertanto insoddisfacente se la si confronta con quanto previsto nella Convenzione di Montreal in quanto, con particolare riferimento allo *shipping incident* prodotto da omissione o atto intenzionale di un terzo, è stata introdotta una eccessiva limitazione dell'ambito di applicazione della forma di tutela del passeggero.

Si evidenzia infatti che nella Convenzione di Montreal è previsto un risarcimento in tutti i casi di impossibilità di prestazione di protezione anche se questi non sono attribuibili al vettore aeronautico. Nel diritto marittimo invece alcune circostanze, rigorosamente definite dalla norma stessa, di impossibilità non imputabile di protezione del passeggero, sono poste a carico di quest'ultimo.

Quindi l'articolo 3 della Convenzione di Atene non corrisponde esattamente all'articolo 21 della Convenzione di Montreal in quanto l'art. 3 nel caso di impossibilità liberatoria di prestazione, pur stabilendo per il vettore un obbligo di corresponsione di un importo previsto come soglia, non prevede un obbligo in termini assoluti in quanto il pagamento non è dovuto se il vettore prova l'imprevedibilità di alcune qualificate e particolari ipotesi di impossibilità non imputabile.

Nella PAL 2002, la delimitazione degli effetti del rischio di impossibilità sulle parti contrattuali ha un valore e un'influenza diversa da quella delle norme della Convenzione di Montreal.

Nel Protocollo di Londra 2002 la dimensione minima è presente sia in termini quantitativa (identificazione di soglie limite) che qualitativi (esclusione di certi casi di impossibilità).

Nella Convenzione di Montreal, a differenza della PAL 2002, la sfera del rischio e la normativa relativa agli effetti conseguenti alle connesse situazioni negative, si rivela circoscritta anche in funzione della tipologia di eventi i cui effetti negativi si è inteso ripartire tra le parti. In ogni caso l'individuazione e la ripartizione del rischio effettuata in via normativa, non è soggetta a determinazioni convenzionali peggiorative dello status del passeggero.

La calcolabilità o la negoziabilità del rischio viene definita dalla legge con una specifica previsione e sono ammissibili solo le determinazioni negoziali che vanno a migliorare la posizione del viaggiatore e che stabiliscono a carico del vettore costi maggiori rispetto a quanto fissato legalmente.

Per quanto riguarda invece il secondo livello di responsabilità del *two tier liability*, rientrano in questa casistica tutti quei danni che, pur essendo riconducibili

ad un fatto causato da uno *shipping incident*, sono quantificati per passeggero in misura maggiore a 250.000 DSP e inferiori a 400.000 DSP.

Il vettore in questa ipotesi è soggetto a un regime di responsabilità basato su una presunzione di colpevolezza, dove la non responsabilità dipende dalla prova positiva, il cui onere è a carico del vettore stesso, della non colpevolezza o negligenza[134].

La soglia di 400.000 DSP delinea il valore limite del debito del vettore, che può essere oltrepassata solo nel caso in cui il passeggero danneggiato fornisca la prova che il sinistro è stato provocato da un comportamento temerario e consapevole del vettore stesso[135].

5. Sinistri a causa del trasporto e sinistri in occasione del trasporto: diversa intensità dell'obbligo di protezione e diversa disciplina

La differenza più significativa in tema di responsabilità del vettore di persone fra trasporto aereo e quello marittimo, è la statuizione, solo nel settore marittimo, di una regolamentazione differenziata a seconda che il danno sia stato prodotto da un incidente tipico marittimo (naufragio, capovolgimento, urto, incaglio, esplosione, incendio, vizio della nave) o da altro motivo: nella prima casistica, valgono le norme tipiche della responsabilità contrattuale vettoriale, mentre nella seconda quelle per le quali il passeggero ha l'onere di provare la colpevolezza del vettore.

Questa regolamentazione deriva dalla diversa attuazione dell'obbligo di protezione del passeggero[136] nei vari settori del trasporto: particolarmente intenso

---

[134] L'articolo 3 al secondo inciso del primo paragrafo prevede infatti che "Se e nella misura in cui i danni superano il suddetto limite [di 250.000 di conto per ogni singolo evento] il vettore è ulteriormente responsabile a meno che non provi che l'evento dannoso non è imputabile a sua colpa o negligenza".

[135] Cfr. ZAMPONE, *La condotta temeraria e consapevole nel diritto uniforme dei trasporti*, Padova, 1999, pag. 56.

[136] Circa la configurabilità dell'obbligo di protezione nel contratto di trasporto di persone, cfr. MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, cit., pag. 73, e più

nel caso aeronautico dove il viaggiatore è affidato totalmente al controllo e alla guida del vettore; meno intenso nel trasporto ferroviario in quanto il viaggiatore mantiene una sua autonomia visto che si può muovere all'interno del treno; e minimo nel settore marittimo specialmente quando il passeggero, viaggiando nelle navi da crociera, ha una totale autonomia comportamentale pari a quella che caratterizza il suo agire quotidiano.

Pertanto proprio nell'ipotesi in cui l'obbligo di protezione del passeggero è minimo, più semplici e elementari devono essere le norme che sanzionano in termini risarcitori gli avvenimenti violativi dello stesso obbligo e di conseguenza produttivi di danno al viaggiatore.

La disciplina appena menzionata riguardante i sinistri diversi da quelli marittimi, sembra aderire alla risalente e disattesa teoria per la quale nell'ambito del trasporto di persone si dovrebbe distinguere fra sinistri a causa del trasporto e sinistri in occasione del medesimo[137], essendo possibile applicare il regime di responsabilità vettoriale solo alla prima casistica e non anche alla seconda, per la quale, in quest'ultima ipotesi, sarebbe onere del passeggero dimostrare la responsabilità del vettore.

Nel trasporto marittimo quindi, per i sinistri diversi da quelli marittimi ovvero per quelli definiti come sinistri subiti in occasione del trasporto (e non a causa del medesimo), fra i presupposti costitutivi dell'obbligo risarcitorio del vettore vi è la prova, che deve essere fornita dal passeggero, della colpevolezza del medesimo vettore.

Pertanto tale ipotesi ricade nel regime della responsabilità contrattuale per la quale non vige l'inversione dell'onere della prova, quindi è il passeggero,

---

recentemente, ZAMPONE, *Il rischio dell'impossibilità della prestazione nel contratto di passaggio*, cit., pag. 111 e ss.; sugli obblighi di protezione in generale, da ultimo, LAMBO, *Obblighi di protezione*, Padova, 2007.

[137] LEFEBVRE D'OVIDIO – PESCATORE – TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, XI ed., Milano, 2008.

creditore della prestazione, a dover fornire dimostranza della colpa del vettore, debitore della prestazione stessa.

In virtù di questo obbligo, nel caso di incidente al passeggero, spetta a quest'ultimo provare: a) l'esistenza del contratto di trasporto; b) l'esistenza del danno; c) la riconducibilità dell'evento dannoso nel periodo di estensione spazio-temporale del contratto di trasporto[138]. Il vettore, allora, presunto inadempiente, ha l'onere di provare o il proprio adempimento o che il sinistro è accaduto nonostante l'avvenuta protezione, ovvero a causa di un evento a lui non imputabile che ha reso impossibile garantire l'adeguata protezione al passeggero. Di conseguenza, la causa del danno deve essere identificata dal vettore marittimo che deve ulteriormente provare, per liberarsi dal regime di responsabilità presunta, la mancanza di colpa propria, quindi la non imputabilità della causa nella sua sfera di responsabilità.

Tale disciplina non trova uguali nell'ordinamento generale, dove l'inversione dell'onere probatorio non prevede deroghe. Questa peculiarità afferma nuovamente l'autonomia normativa del diritto della navigazione.

---

[138] Per sinistro a causa del trasporto si intende che l'evento dannoso abbia una diretta causazione dal trasporto e che al viaggiatore spetti provare il nesso di causalità tra il trasporto ed il danno, con specifica determinazione della ragione per cui esso si sarebbe verificato e sul vettore graverebbe, per liberarsi della responsabilità, dimostrare che l'evento dannoso è conseguenza di un fatto imprevedibile e non evitabile. In tal senso: PAGLIEI, *La colpa del passeggero nel trasporto aereo* (nota a Cass. 15 febbraio 2006 n. 3285), in *Dir. trasp.,* 2007, pag. 507 e ss.. Al contrario, per sinistro in occasione del trasporto si considera quell'infortunio derivato da causa fortuita, di natura violenta ed esterna, avvenuto nel corso del viaggio e che quindi non si sarebbe verificato senza l'occasione del viaggio. In detta ultima circostanza, il viaggiatore deve provare che l'evento dannoso si sarebbe verificato proprio per l'occasione del viaggio stesso ed il vettore si libererebbe da responsabilità solo dimostrando di aver fatto tutto ciò che detta l'ordinaria diligenza a tutela dell'incolumità del passeggero. In questi termini: Cass. 17 luglio 2003 n. 11194.

6. L'ambito di applicazione spazio-temporale della responsabilità del vettore marittimo

In tema di responsabilità nel trasporto di persone, uno degli argomenti che riscontra e che desta sicuro interesse è quello della ripartizione degli oneri probatori e della corretta individuazione della causa del danno.

I problemi muovono quindi dalla necessità di definire, pregiudizialmente, l'ambito spazio temporale della responsabilità del vettore che, conformemente a quanto oramai consolidato sia in dottrina che in giurisprudenza, non inizia dal momento identificato con la partenza del mezzo, né è limitato alla durata effettiva del movimento di quest'ultimo, ma ricomprende anche quelle fasi in cui hanno luogo le attività preparatorie ed accessorie al trasporto e quindi tutti quegli eventi verificatisi nelle predette fasi[139].

Secondo questo sistema, il viaggio si considera concluso dopo che il passeggero ha terminato la discesa dal mezzo ed il medesimo abbia concluso le operazioni di fermata (fermata, apertura e chiusura delle porte, ripartenza)[140].

Per quanto riguarda il settore marittimo, l'ambito di applicazione del regime di responsabilità del vettore corrisponde, ai sensi dell'articolo 6, sesto paragrafo, della Convenzione di Atene del 1974 così come consolidata dal Protocollo di Londra del 2002, con quello del trasporto la cui descrizione viene fornita dall'articolo 1 punto 8 della Convenzione stessa.

---

[139] D'ALESSIO, *Diritto dei trasporti*, Milano, 2003, pag. 182 e ss.; "… il concetto di viaggio non si identifica rigorosamente con il concetto di movimento e comprende le soste effettuate dal veicolo stesso durante l'interruzione del movimento, che sono necessarie per permettere la salita o la discesa dei viaggiatori, o per altro motivo, e che comprende altresì il periodo che precede l'inizio del movimento del veicolo, durante il quale si svolgono le operazioni preparatorie del trasporto…".

[140] In tal senso, BADAGLIACCA, *In ordine all'ambito temporale ed agli oneri probatori nel trasporto di persone ex art. 1681 c.c.* (nota a Cass. 17 luglio 2003 n. 11194), in *Dir. trasp.*, 2004, pag. 523-531, che considera "…come avvenuti durante il viaggio anche i sinistri che colpiscono il viaggiatore verificatisi durante le operazioni preparatorie ed accessorie del trasporto o durante le fermate [….]. Ne consegue che, per operazioni accessorie o preparatorie al trasporto, possono intendersi – a titolo esemplificativo – la salita o la discesa dal mezzo…". In senso conforme: Cass. 5 novembre 2001 n. 13635.

Il punto a) di quest'ultimo articolo stabilisce che, per quanto riguarda il passeggero e/o il suo bagaglio a mano, il termine trasposto comprende il periodo nel quale il passeggero si trova a bordo della nave o durante le operazioni di imbarco o sbarco e nel momento in cui viene trasportato per via d'acqua dalla banchina alla nave o viceversa, sempreché il costo di tale trasporto sia compreso nel prezzo del biglietto o se l'imbarcazione adibita a tale trasporto accessorio sia stata messa a disposizione del passeggero dal vettore[141].

La Convenzione non include quindi nella sfera di responsabilità del vettore il periodo in cui il passeggero si trova in una un terminal marittimo o in una stazione o su una banchina o su una qualsiasi altra struttura portuale, e questo dovrebbe ritenersi applicabile anche nell'eventualità che l'infrastruttura o il terminal stesso siano di proprietà del vettore marittimo o da questo gestiti.

Si può quindi riepilogare, per estrema sintesi, che per le fasi precedenti o successive al viaggio potrebbe sussistere la responsabilità del vettore soltanto, eventualmente, a titolo extracontrattuale.

Il legislatore uniforme ha quindi ricondotto la responsabilità alle sole fasi marittime del trasporto sul presupposto di una stretta complementarietà tra ambito contrattuale e doverosità della prestazione dal parte del vettore marittimo[142].

---

[141] Questa casistica può avvenire sia nell'ipotesi in cui il passeggero sia obbligato a pagare al vettore un compenso aggiuntivo, sia nell'eventualità in cui tale somma debba essere corrisposta ad un terzo; appare infatti difficile prevedere che il passeggero possa organizzarsi le operazioni di sbarco e imbarco dalla nave in maniera autonoma.

[142] In questo orientamento dato dal legislatore uniforme, è necessario evidenziare l'estensione della doverosità della protezione data dal vettore anche ad una attività, il trasporto per via d'acqua dalla nave alla banchina e viceversa, che fondamentalmente non è compresa nella fase del trasporto in senso lato, in ragione del fatto che il corrispettivo pattuito tra passeggero e viaggiatore è comprensivo di tutte queste operazioni.

CAPITOLO IV
Il rischio nel codice della navigazione

1. Rischio: delimitazione e operatività - 2. Rischio: Modificazione e cessazione

Il codice della navigazione, come si evince dai capitoli precedentemente trattati, disciplina le assicurazioni contro i rischi della navigazione aerea e marittima nei loro aspetti speciali.

In quanto non derogate dagli artt. 514-547 e 1001-1021[143] del codice della navigazione, sono a tali assicurazioni applicabili sia le disposizioni generali sull'assicurazione, contenute nel codice civile (artt.1882-1903) sia quelle, dello stesso codice, relative all'assicurazione contro i danni (artt. 1904-1918 c.c.), dato il carattere complementare in tale materia della norme del codice della navigazione rispetto a quella del codice civile[144].

Nel codice della navigazione, la disciplina della assicurazioni aeronautiche è posta, normalmente attraverso riferimenti a quella relativa alle assicurazioni marittime ad eccezione di alcune norme che sono tassativamente individuate (artt. 515, 2° comma; 527 e 528 del codice della navigazione)[145].

---

[143] Il rimando dell'articolo 1021 del codice della navigazione alla regolamentazione delle assicurazioni marittime estende l'applicazione della normativa propria di quella materia anche alle assicurazioni aeronautiche con particolare riferimento a quanto previsto in tema di rischio putativo (che deroga alle norme del codice civile), alle disposizioni relative all'aggravamento del rischio e anche a quelle legate ai possibili rischi derivanti dal cambiamento della rotta stabilita dal viaggio stesso.

[144] Così Cass., 21 luglio 1962, n. 1989, in *Foro it.*, 1962, I, 1900.

[145] L'articolo 1021 del codice della navigazione così stabilisce: "Alle assicurazioni contro i rischi della navigazione aerea si applicano, per quanto non è disposto dal presente titolo, le disposizioni del titolo delle assicurazioni della parte prima, ad eccezione degli articoli 515 secondo comma, 527, 538."

1. Rischio: delimitazione e operatività

Presupposto per l'assicurazione è l'esistenza del rischio ovvero la possibilità del verificarsi di un sfavorevole evento incerto e futuro, che è indipendente da quanto voluto dal soggetto coinvolto[146]. Il fatto di riversare gli effetti del rischio sull'assicuratore è stato individuato come la causa del contratto.

Rischi della navigazione sono gli eventi propri all'ambiente nel quale la navigazione si esplica, che possono determinare danni o perdite delle cose assicurate[147].

L'articolo 521 del codice della navigazione[148] elenca una serie di rischi nominati (tempesta, naufragio, investimento, urto, getto, esplosione, incendio, pirateria, saccheggio), ma chiude addossando all'assicuratore "in genere … tutti gli accidenti della navigazione", una proposizione che comporta implicazioni di ordine non soltanto teorico, ma pratico manifestando anche la volontà del legislatore di fornire un elenco di casistiche meramente esemplificative e non esaustive[149].

La dottrina[150] rileva inoltre che questo articolo, tra i rischi coperti accanto ad eventi idonei a produrre il danno (e cioè i rischi in senso proprio), elenca anche sinistri e cioè accadimenti dannosi che possono dipendere da cause diverse (rischio è la tempesta mentre sinistro sono il naufragio e l'incendio).

L'assicurazione marittima quindi, per come è stata definita in questo articolo, viene considerata come una assicurazione contro una universalità di rischi

---

[146] CHESSA, *Teoria economica del rischio e dell'assicurazione*, Padova, 1936, pag. 5 ss., BUTTARO, *Assicurazione in generale (voce)*, in *Enc. dir.*, pag. 449.

[147] Cfr. FERRARINI, *L'assicurazione nella navigazione interna*, in *Atti del congresso di diritto fluviale e della navigazione interna*, Milano, 1962, pag. 91 ss.

[148] Articolo 521 del codice della navigazione: "Sono a carico dell'assicuratore i danni e le perdite che colpiscono le cose assicurate per cagione di tempesta, naufragio, investimento, urto, getto, esplosione, incendio, pirateria, saccheggio ed in genere per tutti gli accidenti della navigazione."

[149] Vedi RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, Milano, 1987, pag. 931 e FERRARINI, L*e assicurazioni marittime*, Milano, 1991, pag. 238 e ss.

[150] I rischi coperti includono in via generale, fatti di origine naturale (quelli relativi agli agenti atmosferici), fatti di origine umana (come il furto e la pirateria) e infine fatti che possono rientrare in entrambe le casistiche precedenti (ad esempio il fuoco e il naufragio). Vedi BANCHI, *Le assicurazioni trasporti*, Trieste, 1953, pag. 115 e ss.

e per escludere dalla copertura assicurativa un rischio rientrante nella nozione di accidente della navigazione, è necessaria una espressa disposizione di legge o di contratto[151].

A tali rischi sono poi equiparati negli effetti (incidenza sull'assicuratore) quelli prodotti da eventi, che possono anche non essere particolari all'ambiente nel quale la navigazione si esplica ma rispetto ai quali le peculiarità di tale ambiente si riflettono, determinando un mutamento e/o un aggravamento del rischio.

In ogni caso ai sensi dell'art. 1895 del codice civile il contratto è nullo in caso di inesistenza del rischio o di cessazione di esso prima della conclusione del contratto, momento in cui deve sussistere almeno la possibilità di avveramento dell'evento futuro ed incerto dedotto in assicurazione. Il rischio pertanto non deve essere né impossibile né ineluttabile.

A tale principio apporta una deroga l'articolo 514 del codice della navigazione, nel senso che la nullità del contratto non è posta con riferimento al fatto obiettivo dell'inesistenza o della cessazione del rischio ovvero dell'avveramento del sinistro prima della conclusione del contratto, bensì con riguardo alla circostanza che la relativa notizia non sia stata conosciuta dalle parti prima della conclusione del contratto, nel luogo della stipulazione o in quello dal quale l'assicurato dette l'ordine di assicurazione[152].

Si presume, fino a prova contraria, che la notizia sia tempestivamente pervenuta nei luoghi suddetti, onde la nullità del contratto deriva automaticamente dalla constatazione di tali circostanze e la parte che ha interesse ad affermarne all'opposto la validità, deve dare la prova che le notizie non siano tempestivamente pervenute[153].

---

[151] Vedi FERRARINI, *L'assicurazione nella navigazione interna*, in *Atti del congresso di diritto fluviale e della navigazione interna*, cit., pag. 84.

[152] Vedi Corte Appello Trieste, 4 maggio 1985, in *Dir. maritt.*, 1985, pag. 426,

[153] Cfr. Cass. 24 aprile 1961, n. 919, in *Riv. dir. nav.*, 1962, pag. 261, secondo la quale l'istituto del rischio putativo consente la risarcibilità del sinistro verificatosi prima della conclusione del contratto, ma pur sempre nel lasso di tempo, al quale, in virtù del successivo contratto, la copertura assicurativa viene convenzionalmente estesa con efficacia retroattiva. Qualora il sinistro si sia verificato non soltanto anteriormente alla stipula del contratto di assicurazione, ma anche

L'assicuratore, che non sia a conoscenza dell'inesistenza o della cessazione del rischio ovvero dell'avveramento del sinistro, ha diritto al rimborso delle spese e all'intero premio convenuto, se dimostra una tale conoscenza da parte dell'assicurato.

2. Rischio: Modificazione e cessazione

In caso di cessazione o di diminuzione del rischio durante l'assicurazione, è applicabile la disciplina degli artt. 1896 e 1897 del codice civile, mentre per l'aggravamento del rischio il codice della navigazione pone una norma particolare alla navigazione per acqua, che riproduce con adattamenti il regime del codice del commercio[154].

L'articolo 522 del codice della navigazione[155], infatti, raffrontato con l'articolo 1898 del codice civile, rileva notevoli differenze in quanto la normativa civilistica si distingue da quella del codice della navigazione perché affronta separatamente l'aggravamento e il mutamento del rischio il cui trattamento è invece unificato dalla disciplina speciale del codice della navigazione.

L'aggravamento è l'aumento di intensità della situazione del rischio presupposta nel contratto; il mutamento invece è la trasformazione della situazione di rischio[156].

---

prima che iniziasse a decorrere il periodo di copertura convenzionale, non potrà invocarsi l'istituto del rischio putativo e il contratto è nullo per difetto di causa, poiché il rischio dedotto in contratto è inesistente.

[154] FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., pag.66

[155] L'art. 522 del codice della navigazione afferma che "Salvo patto contrario, l'assicuratore non risponde se, per fatto dell'assicurato, il rischio viene trasformato o aggravato in modo tale che, se il nuovo stato di cose fosse esistito e fosse stato conosciuto dall'assicuratore al momento della conclusione del contratto, l'assicuratore non avrebbe dato il suo consenso o non l'avrebbe dato alle medesime condizioni. Tuttavia l'assicuratore risponde se il mutamento o l'aggravamento del rischio è stato determinato da atti compiuti per dovere di solidarietà umana o nella tutela di interessi comuni all'assicuratore, ovvero dipende da un evento per il quale l'assicuratore medesimo risponde, ovvero non ha influito sull'avvenimento del sinistro o sulla misura dell'indennità in conseguenza di questo dovuta dall'assicuratore".

[156] "Per esempio lo scoppio della guerra, peggiorando le condizioni nelle quali si svolge la navigazione delle navi mercantili (rotte proibite o infestate da mine, navi nemiche che incrociano

Tale norma (art. 522 cod. nav.) distingue il caso in cui la trasformazione o l'aggravamento del rischio sia avvenuto per fatto imputabile all'assicurato, da quello in cui la modificazione sia stata determinata da taluni eventi che hanno una portata che trascende la sfera dell'assicurato o che, comunque, non hanno aggravato l'obbligazione dell'assicuratore.

Pertanto secondo tale articolo, sia in caso di aggravamento che in caso di mutamento del rischio, l'assicuratore non risponde se, avendo conosciuto il nuovo stato di cose non avrebbe prestato il consenso, per lo meno a quelle condizioni; per contro l'assicuratore risponde se l'assicurato ha agito per dovere di solidarietà umana o per la tutela degli interessi comuni (palese è l'assonanza con l'articolo 1900 del codice civile in tema di salvataggio) ovvero se la condotta dell'assicurato non ha influito sull'avveramento del sinistro o sulla misura dell'indennità.

L'articolo 522 del codice della navigazione poi, si distacca non soltanto dall'art. 1898 del codice civile, ma anche dalla *ratio* degli articoli 1892 e 1893 i quali sanzionano le dichiarazioni inesatte e le reticenze dell'assicurato a prescindere dalla loro rilevanza causale nel determinismo dell'evento[157].

La percezione da parte dell'assicurato dell'intervenuto aggravamento del rischio e che, ciononostante, abbia continuato senza obiezioni a percepire il premio, gli preclude, in osservanza del principio di buona fede (artt. 1175 e 1375 del codice civile) di sollevare postume contestazioni[158].

---

per catturarle o affondarle e quant'altro) aggrava i rischi ordinari; per converso la caricazione delle merci su nave diversa da quella prestabilita pone in essere una situazione completamente diversa da quella presupposta nel contratto: l'utilizzo di un veliero in luogo di una motonave è il caso limite ma per giustificare il recesso o l'impugnazione del contratto è sufficiente la sostituzione della nave convenuta con altra sconosciuta, di cui l'assicuratore non può preventivamente verificare le proprie caratteristiche necessarie per valutare il rischio"; in tal senso FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, cit., pag. 168.

[157] RECCHIONI, in *Arch. giur. circ.*, 2000, pag. 201; in giurisprudenza Cass. Sez. III, n. 500 del 18.1.2000, in *Foro it. Rep.*, 2001.

[158] TRABUCCHI, *Istituzioni di diritto civile*, Padova, 1998, pag. 788; che richiama a sua volta GAMBINO, *L'assicurazione nella teoria dei contratti aleatori*, Padova, 1964.

Una ulteriore e particolare modificazione del rischio è poi costituita dal cambiamento di via, di viaggio o di nave (art. 523 del codice della navigazione) in quanto integrano altrettanti casi di mutamento di rischio.

Cambiamento di via implica mutamento di rotta rispetto a quella prevista o usuale, con scali in porti diversi da predefiniti; il cambiamento di viaggio si verifica quando la nave muta quello programmato, cambiando il porto di partenza o quello di arrivo.

L'assicuratore infatti risponde se il sinistro dipende dalla variazione forzata di via o di viaggio[159], la quale deve peraltro già intendersi compresa nella previsione degli atti compiuti per dovere di solidarietà umana, regolata con gli stessi effetti del 2° comma dell'articolo 522 del codice civile.

In caso di cambiamento di via o di viaggio da ascrivere a fatto dell'assicurato, l'assicuratore risponde solo se il sinistro si verifica durante il percorso coperto dall'assicurazione, ma la sua responsabilità cessa se prova che il cambiamento ha influito sulla produzione del sinistro (art. 523, 2° comma) [160].

---

[159] La variazione prevista dall'art. 523 del codice della navigazione prevede espressamente l'ipotesi di deviazione determinata allo scopo di prestare assistenza o salvataggio.

[160] Nella prassi assicurativa è frequente l'uso della clausola "viaggio diretto", ovvero un viaggio senza scali intermedi effettuando la rotta più breve, prevedendo così l'esclusione del risarcimento dei possibili danni derivanti da imprevisti scali o deviazioni, vedi Cass. 15.11.1954 n. 4231, in *Dir. maritt.* 1985, pag. 44.

CAPITOLO V
La responsabilità del vettore ferroviario e il risarcimento del danno

1. Normativa nel settore del trasporto ferroviario - 2. Responsabilità dell'amministrazione ferroviaria per i sinistri che colpiscono il viaggiatore - 3. La perdurante difficoltà di applicare le regole della responsabilità contrattuale al vettore ferroviario di persone - 4. La nozione di anormalità del servizio - 5. Obbligo dell'amministrazione ferroviaria di osservare nell'organizzazione e nell'esercizio del servizio le norme di normale prudenza e diligenza - 6. Gli obblighi di comportamento del viaggiatore durante il trasporto - 7. Un particolare caso: il passeggero di fatto

1. Normativa nel settore del trasporto ferroviario

La normativa nel trasporto ferroviario di passeggeri fino alla fine degli anni Settanta non ha subito modifiche sostanziali.

In Italia infatti le direttive in ambito ferroviario erano realizzate dal soggetto che effettuava il servizio e venivano successivamente approvate con atto avente forza di legge. Queste disposizioni formarono le Condizioni e Tariffe la cui prima edizione fu approvata nel 1885[161], rimase in vigore anche a seguito della unificazione della rete ferroviaria avvenuta nel 1905[162].

Le Condizioni e Tariffe subirono una sostanziale rivisitazione con il Regio Decreto n. 1948 del 11 ottobre 1934, convertito in legge n. 911 del 4 aprile 1935, a seguito del quale si definì la prassi giuridica di attuare delle modifiche, anche di portata generale, attraverso dei decreti ministeriali.

Con l'attuazione della legge n. 210 del 17 maggio 1985 l'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato venne trasformata in Ente Pubblico economico e, poiché tale legge presupponeva la continuità tra i due soggetti giuridici, non fu necessario

[161] Legge n. 3048 del 27 aprile 1885.

[162] L'articolo n. 38 della Legge n. 429 del 7 luglio 1907 convalidò la validità delle Condizioni e Tariffe per le "nuove" Ferrovie delle Stato; in seguito con Regio Decreto Legge n. 1585 del 12 novembre 1921 convertito in legge n. 473 il 27 aprile 1925, fu emanata e approvata una nuova versione delle stesse.

andare a sostituire le Condizioni e Tariffe che rimasero così valide ed efficaci con valore di legge[163].

Nel 1992, il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) a seguito della delega legislativa ottenuta in forza del Decreto Legislativo n. 333/1992, diede inizio al passaggio dell'Ente Pubblico economico in una Società per azioni, non prevedendo, contrariamente a quanto era già avvenuto nel 1985, una continuità con il precedente soggetto giuridico[164]. Questa trasformazione diede origine a differenti interpretazioni dottrinali tanto che alcuni la considerarono come una variazione meramente formale, altri invece ritennero di essere in presenza di un soggetto giuridico nuovo[165].

---

[163] Cfr. D'ALESSIO, *Diritto dei trasporti*, Milano, 2003, pag. 300 e ss.

[164] "Le condizioni di trasporto, pur mutuando il contenuto materiale dalla legge n. 754 del 1977 e n. 911 del 1935, non conservano più la natura e la forza normativa originaria trattandosi ormai di condizioni di trasporto stabilite da un soggetto privato succeduto all'Ente di diritto pubblico nei rapporti attivi e passivi che a quest'ultimo facevano capo, ma al quale, data la diversa natura giuridica dei due enti, non può applicarsi lo stesso regime cui era sottoposto l'Ente Ferrovie dello Stato", così FANARA, *La responsabilità del vettore e i limiti risarcitori nel trasporto ferroviario di persone e di cose tra normativa interna e disciplina internazionale uniforme*, in AA.VV., *Il trasporto ferroviario nell'Europa del 2000*, in *Atti del Convegno Ispico - Ragusa 30 agosto – 4 settembre 1998* (a cura di FANARA), Messina, 1999, pag. 270 e ss. Sul tema anche BOCCHESE, *La natura giuridica delle condizioni di trasporto merci e passeggeri praticate dalle Ferrovie dello Stato*, in *Dir. trasp.*, 2002, pag. 434 e ss; TULLIO, *I contratti di trasporto e di viaggio turistico nella disciplina di tutela del consumatore*, in *Studi in memoria di Corbino*, Milano, 1999, pag. 548 e ss; TOSARATTI, *Il contratto di trasporto ferroviario di persone*, in AA.VV., *Compendio di diritto ferroviario*, a cura di LOBIANCO, Milano, 2012, pag. 93 e ss.

[165] Un segmento della dottrina ha reputato che le Condizioni e Tariffe, per quel che riguarda il trasporto dei passeggeri, continuino ad avere forza di legge; mentre l'altro segmento della dottrina sostiene che gli atti legislativi che costituiscono le Condizioni di trasporto di persone e cose continuino a normare il trasporto dei passeggeri. Infatti BUSTI, C*ontratto di trasporto aereo,* in *Trattato di diritto civile e commerciale* diretto da Cicu e Messineo, Milano, 2001, pag. 74 afferma che "l'art. 14, comma secondo, della legge 210/1985 fa espressamente salva la vigenza delle disposizioni di legge concernenti in generale il trasporto per ferrovia, con palese riferimento ai citati Regi Decreti recanti la normativa generale sul trasporto per ferrovia"; dello stesso parere anche MASTRANDREA, *Il trasporto ferroviario,* in AA.VV., *Trasporti e Turismo,* a cura di RIGUZZI e ANTONINI, Torino, 2009, pag. 393 e ss.. Diversamente CERVATI, *Delegificazione*, in *Enciclopedia giuridica*, Treccani, Roma, X/1988, dove afferma che "la stessa legge 210/1985, nel prevedere la delegificazione agli artt. 14 e ss., in modo particolare al terzo e quarto comma dell'art. 16, implicitamente sottintenderebbe che i Regi Decreti, in relazione ai servizi passeggeri, siano abrogati".

L'abrogazione del RDL 1948/1934 e della legge di conversione n. 911/1935 era prevista dall'art. 2 del DL n. 200 del 22 dicembre 2008 (voce n. 18567 dell'allegato n. 1) nell'ambito dei provvedimenti sulla semplificazione, cosiddetti «taglia leggi»; ma la legge di conversione n. 9 del 9 febbraio 2009 del citato DL presentava una nuova formulazione dell'allegato n. 1 e il RDL 1948/1934 non appariva più fra le norme abrogate, anzi, l'art. 1 primo comma del d.lg. n. 179 del 1 dicembre 2009 ha ritenuto indispensabile la permanenza in vigore di alcuni articoli del RDL.

Pertanto, nessun provvedimento normativo attuato nel corso degli anni ha modificato in via definitiva la natura di legge propria delle Condizioni e Tariffe[166].

Particolarmente importante per quanto attiene alla responsabilità del vettore ferroviario nel trasporto dei passeggeri in ambito nazionale è stata invece la l. n. 754 del 7 ottobre 1977.

L'originaria previsione contenuta nell'art. 13 comma 4 delle Condizioni e tariffe per i trasporti approvate con RDL 1948/1934 (convertito in legge n. 911/1935), è stata sostituita dalle modifiche introdotte dall'art. 1 della legge n. 754/1977 all'art. 13 comma 4 del d.m. 13 dicembre 1956, che aveva sostituito quanto riportato nel RDL stesso.

Quella originaria così stabiliva: "Se il viaggiatore subisce un danno nella persona in conseguenza di anormalità verificatasi nell'esercizio ferroviario, l'amministrazione ne risponde, a meno che provi che l'anormalità è avvenuta per caso fortuito o forza maggiore". Nel 1977 la norma è stata così modificata: "Se il viaggiatore, durante la permanenza sui veicoli ferroviari ovvero al momento in cui vi sale o ne discende, subisce un danno alla persona in conseguenza di un incidente che sia in relazione con l'esercizio ferroviario, l'amministrazione ne risponde a meno che provi essere l'incidente avvenuto per causa ad essa non imputabile."

---

[166] In tal senso BUSTI, C*ontratto di trasporto aereo,* in *Trattato di diritto civile e commerciale,* cit., pag. 310 che sostiene che le norme in vigore siano quelle delle Condizioni e tariffe nell'ultima formulazione modificata con strumento normativo. Le successive modifiche che di fatto potessero ridurle a condizioni generali di contratto, non devono essere considerate valide.

La previsione della anormalità del servizio di cui alla normativa previgente, era fonte di gravoso onere probatorio in capo al passeggero per i casi in cui tale anormalità non fosse così evidente.

Con la nuova previsione legislativa si è configurata una responsabilità soggettiva per colpa in capo al vettore con facoltà, per quest'ultimo, di dare la prova liberatoria della causa non imputabile.

La materia non ha subito successive modifiche di rilievo fino all'entrata in vigore della normativa comunitaria ovvero del reg. (UE) n. 1371/2007 del 23 ottobre 2007 il quale ha richiamato espressamente[167] la normativa di diritto internazionale uniforme (regole CIV come modificate dal Protocollo di Vilnius del 1999) che si applica così anche a tutti quei viaggi effettuati all'interno dell'Unione Europea e all'interno degli Stati membri, e ciò anche per quei Stati membri che non avessero ancora ratificato la CIV (è il caso dell'Italia).

Il nucleo centrale del diritto dei trasporti ferroviari internazionale[168] è di fatto costituito dalla Convenzione di Berna sui trasporti ferroviari internazionali (COTIF) del 9 maggio 1980 (entrata in vigore il 1° maggio 1985), successivamente modificata dal Protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999 (la COTIF 1999 è entrata in vigore il 1° luglio 2006 e l'adesione dell'Unione europea è avvenuta a giugno 2011 con efficacia a partire dal 1° luglio 2011)[169].

L'allegato A della COTIF racchiude la normativa concernente la Convenzione Internazionale per il trasporto dei Viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV), e disciplina i titoli e le altre condizioni di trasporto, nonché la responsabilità delle ferrovie per i danni fisici e psichici risultanti dalla morte o dal

---

[167] L'art. 11 del reg. (UE) n. 1371/2007 del 23 ottobre 2007 fa espresso rinvio alle norme CIV (ovvero ai capi I, III e IV del titolo IV nonché al titolo VI e al titolo VII della CIV stessa).

[168] Il raggiungimento della dimensione internazionale nel trasporto ferroviario ha determinato l'insorgenza di numerosi problemi poiché il trasporto non poteva più essere disciplinato dagli ordinamenti interni dei singoli Stati ma, costituendo un fenomeno unitario, doveva essere assoggettato a norme internazionali o quanto meno coordinate.

[169] L'attuale adesione di quasi 50 Stati sparsi tra l'Europa, il Medio Oriente e il Nord Africa agevolerà lo sviluppo di un sistema giuridico uniforme ai trasporti internazionali ferroviari di passeggeri, merci e bagagli.

ferimento di viaggiatori, da ritardi di consegna, avaria o perdita dei bagagli, per tutti quei trasporti eseguiti per mezzo di titoli di trasporto internazionale su percorsi comprendenti i territori di almeno due Stati membri.

La citata normativa di diritto uniforme, ai sensi dell'art. 26 del CIV, prevede la responsabilità del vettore per qualsiasi pregiudizio all'integrità fisica o psichica del viaggiatore in conseguenza di un incidente occorso in relazione con l'esercizio ferroviario, includendovi non solo la permanenza sui veicoli ma anche la salita o la discesa dagli stessi, indicando tre fattispecie di esonero da tale responsabilità: circostanze estranee all'esercizio ferroviario non prevedibili dal vettore, colpa del viaggiatore e fatto del terzo.

Ai sensi degli articoli 27 e 28 della CIV, il risarcimento dei danni in caso di morte (che comprende le spese necessarie conseguenti al decesso) e di ferimento (che include sia i costi necessari alle cure e al trasporto, sia quelli per la riparazione del danno causato dall'incapacità lavorativa totale o parziale e/o per l'accrescimento dei bisogni) è corrisposto sottoforma di capitale per un ammontare massimo di 175.000 DSP per ciascun viaggiatore.

E' importante evidenziare che per la mancata ratifica dell'Italia alla convenzione COTIF 99, così come modificata e integrata dal Protocollo del 1999, è stata avviata una procedura di pre-contezioso (UE Pilot 5943/12/MOVE) attraverso la quale si chiede di velocizzare il processo di adesione in quanto, non potendo contare sul voto dell'Italia, l'Unione Europea risulterebbe sempre indebolita nel consenso OTIF[170].

Nel caso di mancata ratifica, sussiste un concreto rischio che la Commissione europea dia inizio alla formale apertura di una procedura di infrazione.

[170] Questa mancata adesione alla COTIF 99, ha comportato all'Italia l'impedimento di partecipare al processo costitutivo di accordi e patti all'interno dei vari comitati tecnici designati dalla Convenzione stessa.

2. Responsabilità dell'amministrazione ferroviaria per i sinistri che colpiscono il viaggiatore

I criteri previsti dall'art. 1681 del codice civile prima della Legge n. 754 del 7 ottobre 1977 si distaccavano notevolmente da quelli adottati per il trasporto ferroviario.

Secondo le Condizioni e Tariffe infatti, la ferrovia rispondeva soltanto dei danni "derivanti da anormalità del servizio a meno che non provi che l'anormalità è avvenuta per caso fortuito o forza maggiore".

Presupposto quindi per l'applicazione della responsabilità (e delle relative presunzioni), prevista dall'art. 1681 c.c., era che il sinistro si fosse verificato a causa di una anormalità del servizio e restava quindi a rischio del viaggiatore ogni sinistro che dipendesse da causa rientrante nella normalità del sinistro.

La giurisprudenza[171] osservò che "il contratto di trasporto di persone sulle Ferrovie dello Stato ha sostanzialmente la stessa struttura di quello eseguito da privati e da aziende filotramviarie, con la sola differenza che, mentre in quest'ultimo, in caso di sinistro, il danneggiato deve dare, ai sensi dell'art. 1681 c.c., la prova del pregiudizio risentito durante il viaggio e del nesso di causalità tra il trasporto e l'evento lesivo, nel trasporto per ferrovia, invece, in virtù della particolare disciplina contenuta nelle relative condizioni e tariffe, il danneggiato deve dimostrare che il sinistro è avvenuto per un'anormalità di servizio".

In tal senso si è espressa anche la Cass. n. 408 del 8 febbraio 1958, la quale ha altresì evidenziato che "la responsabilità delle Ferrovie dello Stato verso i viaggiatori, in dipendenza del contratto di trasporto, è regolata da norme di indole particolare, contenute nel RDL n. 1948 del 11 ottobre 1934, convertito in Legge n. 911 del 4 aprile 1935, che limitano, in deroga alle disposizioni più generali sui trasporti di persone, l'obbligo al risarcimento dei danni alle persone trasportate al

[171] V. Cass., 19 dicembre 1958, n. 3912 in *Giust. civ. mass.* 1958, pag. 413, in *Arch. resp. civ.*, 1960, pag. 203 e in *Resp. civ. e prev.*, 1959, pag. 556.

caso in cui gli stessi siano stati cagionati da anormalità verificatesi durante il servizio"[172].

Sul tema anche Cass. n. 1956 del 15 luglio 1963 la quale ha affermato che "in deroga alla disposizione generale dell'art. 1681 c.c., ai fini dell'affermazione della responsabilità dell'amministrazione ferroviaria per danni riportati dalle persone trasportate, durante l'esecuzione del viaggio, è necessario che il viaggiatore, a norma delle disposizioni sulle Condizioni e Tariffe (RDL n. 1948 del 11 ottobre 1934), che costituiscono legge speciale, dimostri l'esistenza di un'anormalità del servizio, sia pure come fatto obiettivo, nonché il nesso di causalità tra l'evento e l'anormalità"[173].

Attualmente però il sistema in materia di responsabilità delle Ferrovie dello Stato è sensibilmente mutato dopo la Legge n. 754 del 7 ottobre 1977.

Il legislatore infatti "innovando la disciplina della responsabilità del vettore ferroviario, quale risultava dal testo delle Condizione e Tariffe (art. 13 comma 4) nella formulazione precedente, riconduce sostanzialmente la responsabilità dell'amministrazione nel settore dei servizi pubblici.

Tale provvedimento va visto oggi anche alla luce dei principi ispiratori della convenzione addizionale CIV (Convenzione Internazionale per il trasporto dei Viaggiatori e dei bagagli per ferrovia, relativa alla responsabilità della ferrovia per la morte ed il ferimento dei viaggiatori in servizio internazionale), che è stata ratificata con Legge n. 810 del 24 ottobre 1975. La Convenzione prevede infatti una responsabilità per rischio d'esercizio che taluno ha ritenuto di poter definire quasi

---

[172] V. Cass., 8 febbraio 1958, n. 408 in *Giust. it.,* I, pag. 1027, in *Foro it.*, 1958, I, pag. 335, in *Giust. civ.*, 1958, I, pag. 641, e in *Riv. dir. comm.*, 1958, II, pag. 414.

[173] Così Cass., 17 luglio 1963, n. 1956, in *Resp. civ. e prev*., 1964, pag. 387, e in *Giust. civ. mass*., 1963, pag. 923. In tal senso anche Cass., 26 luglio 1967, n. 1988, in *Mass. giur. it*., 1967, pag. 763; ed anche Cass., 18 maggio 1966, n. 1279, in *Mass. giur. it*., 1966, pag. 566, la quale ha ritenuto necessario riaffermare la validità dell'art. 11 del RDL n. 1948 del 11 ottobre 1934, in quanto non abrogato dall'art. 1681 c.c., perché legge speciale. A questo riguardo v. pure Cass., 31 marzo 1958, n. 1101, in *Arch. giur. circ*., 1960, pag. 123, in *Riv. giur. circol*., 1960, pag. 123 e in *Resp. civ. e prev*., 1958, pag. 81; Cass., 28 aprile 1965, n. 752, in *Giust. civ*., 1965, I, pag. 834 e in *Foro amm*., 1965, I, 1, pag. 286; Cass., 14 aprile 1976, n. 1327, in *Mass. Giur. it.*, 1976, pag. 339 e in *Arch. giur. circ*., 1976, pag. 574.

obbiettiva in quanto si riconoscono, quali cause di esonero della responsabilità dell'amministrazione, tutte quelle circostanze estranee all'esercizio della ferrovia, la colpa del viaggiatore e la colpa del terzo, quando valgano ad interrompere palesemente il nesso di causalità"[174].

La giurisprudenza, però, rimane incerta dopo l'entrata in vigore della L. n. 754/1977.

Se da un lato si afferma che "nell'esecuzione del trasporto di persone per ferrovia, in caso di danni ai viaggiatori, la colpa del vettore si presume, ma egli può liberarsi dalla propria responsabilità provando la mancanza di colpa in ordine all'evento dannoso (per contro, al danneggiato incombe l'onere di provare solo il fatto dannoso ed il nesso causale tra questo e l'attività del vettore, e non altresì la prova dell'anormalità del servizio, presupposto della responsabilità del vettore medesimo)" [175]; dall'altro lato, si continua ad affermare che "ai sensi dell'art. 11 delle Condizioni e Tariffe per il trasporto di persone sulle Ferrovie dello Stato, approvate con R.D.L. n.1948/1934, convertito in Legge n. 911/1935, la persona del viaggiatore sussiste quando tale danno sia stato determinato, sotto profilo eziologico, da una anormalità del servizio, ossia da un fatto che – ricollegabile a cause varie, come lo stato del materiale, il funzionamento dei mezzi adoperati e l'attività del personale addetto, contraria alle norme regolamentari o di comune prudenza – costituisca, nella sua obiettività, una deviazione rispetto all'ordinato e regolare svolgimento del servizio stesso.

Pertanto, mentre, in eccezione alle regole sulla responsabilità contrattuale, grava sul viaggiatore la prova (soddisfatta dalla dimostrazione che il danno gli è

---

[174] Cfr. con il commento di BUSNELLI – SANDULLO, *Ammodernamento del sistema giuridico in materia di danno alla persona del viaggiatore mediante modificazioni ed integrazioni alle Condizioni e Tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle Ferrovie dello Stato*, in *Le nuove leggi commentate*, Padova, 1978, pag. 426.

[175] V. Trib. Napoli, 16 aprile 1984, n. 1948, in *Giur. it*., 1985, I, pag. 223 dove, nel caso di specie è stata affermata la responsabilità dell'amministrazione ferrovia, in quanto il treno si era fermato, anziché sul normale marciapiede, su di un falsopiano costituito dalla passerella di attraversamento dei binari posto ad una notevole altezza rispetto al predellino della carrozza ferroviaria altezza che aveva provocato la caduta del passeggero.

derivato dal mezzo di trasporto e durante il viaggio) della anormalità del servizio, che dà origine ad una presunzione di colpa a carico dell'amministrazione, ricade poi su quest'ultima la dimostrazione liberatoria che il sinistro è avvenuto per caso fortuito o per forza maggiore o per comportamento del sinistrato o di un terzo"[176].

Si deve tuttavia tenere anche presente che la rigorosa presunzione di colpa del vettore per i sinistri che colpiscono la persona del viaggiatore, è presunzione di colpa contrattuale ed esclusiva del vettore medesimo, la quale riguarda l'imputabilità dell'inadempimento del contratto di trasporto, ma opera sul presupposto che sussista, in ogni caso, il rapporto di causalità materiale fra il sinistro e l'attività del vettore durante l'esecuzione del contratto.

Per quanto riguarda il riconoscimento della anormalità del servizio la giurisprudenza ha precisato che "in correlazione all'incensurabilità del potere discrezionale dell'amministrazione delle Ferrovie dello Stato, nell'ambito dell'organizzazione dei servizi e dei limiti posti dai principi giuridici fondamentali, il quarto comma dell'art. 13 delle Condizioni e Tariffe per i trasporti delle persone sulle Ferrovie dello Stato (approvato con Decreto Interministeriale, 13 dicembre 1956, n. 2171) riconosce la responsabilità per danni alla persona del viaggiatore limitatamente, però, ai casi di anormalità che siano dipesi da caso fortuito o forza maggiore. Il riconoscimento dell'anormalità del servizio, nonché delle eventuali cause che escludano la responsabilità dell'amministrazione, importa un giudizio di merito che, se immune da vizi logici o errori di diritto, non è suscettibile di sindacato in sede di legittimità"[177].

---

[176] V. Cass., 22 marzo 1996, in *Danno e resp*., 1996, pag. 652 e in *Foro it*., 1997, I, pag. 601 dove, nel caso di specie è stata ravvisata l'anormalità del servizio nella rottura del vetro del finestrino di uno scompartimento, i cui frammenti avevano ferito agli occhi una viaggiatrice, ed è stata ritenuta insufficiente, ai fini della prova liberatoria, la circostanza che a provocare tale rottura fosse stata una pietra, in mancanza dell'ulteriore dimostrazione delle modalità attraverso cui la pietra stessa aveva potuto raggiungere e rompere il vetro. In tal senso anche Cass., 21 giugno 1984, n. 3672, in *Arch. civ*., pag. 304.

[177] In tal senso Cass., 9 marzo 1962, n. 469, in G*iust. civ.*, 1962, pag. 139, in *Arch. giur. circ*., 1962, pag. 997 e in *Resp. civ. e prev.*, 1962, pag. 306. In tal senso v. anche Cass., 22 maggio 1959, n. 1549, in *Resp. civ. e prev*., 1960, pag. 35.

3. La perdurante difficoltà di applicare le regole della responsabilità contrattuale al vettore ferroviario di persone

E' noto che con l'entrata in vigore della legge 754/1977 il vettore ferroviario è responsabile dei danni alla persona che si verificano in relazione all'esercizio ferroviario se non prova che il danno è derivato da causa ad esso non imputabile.

Persiste però presso la dottrina la tendenza a limitare la sfera di applicazione della responsabilità contrattuale del vettore ferroviario di persone, disciplinata dall'art. 2 della legge n. 754/1977, sotto un duplice profilo: la prassi di condizionare il risarcimento alla dimostrazione, da parte del viaggiatore danneggiato, di un'anormalità del servizio ferroviario; e la consuetudine ad interpretare in maniera restrittiva l'ambito temporale di vigenza della responsabilità del vettore stesso (limitata alla permanenza del viaggiatore nelle carrozze ferroviarie ed ai momenti, in senso stretto, della salita o della discesa dalle medesime).

La controversia di cui al caso di giurisprudenza[178] che si annota di seguito, si riferisce all'incidente subito da una viaggiatrice che, discesa dal treno durante la fase di attraversamento dei binari, scivolò sulla passerella di legno che era ricoperta da uno strato di ghiaccio (la stazione ferroviaria non disponeva di sottopassaggio).

La Suprema Corte ha giudicato che la fattispecie non poteva essere ricompresa nell'esercizio di attività ferroviaria di cui all'art. 1 legge 754/1977 e quindi nell'ambito della responsabilità contrattuale del vettore ferroviario, posto che il sinistro non si era verificato per la natura del servizio propriamente ferroviario, ovvero per le caratteristiche dei mezzi di trasporto adoperati. Dopo di che, esclusa l'applicabilità della disciplina generale della responsabilità extracontrattuale, art. 2043 c.c., e di quella per l'esercizio di attività pericolose, art. 2050 c.c., ha inquadrato il caso nell'ambito della sfera di applicabilità dell'art. 2051 c.c., ovvero la responsabilità extracontrattuale presunta per i beni in custodia.

---

[178] V. Trib. Roma 28 febbraio 1990, in *Dir. trasp. 1991*, 1991, pag. 351, con nota MASTRANDREA, *La sopravvivente anormalità del servizio e l'onere probatorio a carico del viaggiatore danneggiato nel trasporto ferroviario*, in *Dir. trasp.*, 1991, pag. 158, con nota MASTRANDREA, *L'anormalità del servizio nel trasporto ferroviario di persone: un addio sofferto.*

Il che appare formalmente corretto ma è altresì emblematico dell'affioramento delle problematiche innanzi citate.

Infatti ai sensi dell'art. 13 comma 4 delle Condizioni e Tariffe ferroviarie per i trasporti delle persone, come modificate dall'art. 1 della legge n. 754/1977, nel trasporto ferroviario di persone il vettore risponde contrattualmente dei danni subiti dal viaggiatore durante la permanenza sui veicoli ferroviari o al momento in cui vi sale o in cui ne discende, salva la prova, nel trasporto nazionale, che l'incidente è avvenuto per causa a lui non imputabile.

In questo modo, come riportato nei capitoli precedenti, la prova liberatoria prevista per il vettore ferroviario è stata fatta corrispondere, come per il trasporto marittimo nazionale (art. 409 c. nav.), al regime generale della responsabilità per inadempimento stabilito dall'art. 1218 c.c., e si differenzia, almeno formalmente, da quella prevista per il vettore aereo e per il vettore stradale incentrata sull'adozione di tutte le misure necessarie per evitare il danno[179].

Il problema, in realtà, è spesso riconducibile, ed anche la fattispecie oggetto di disamina ne è riprova, alla difficoltà di individuare l'ambito temporale di applicazione della responsabilità contrattuale vettoriale – ancor più adesso che si è allargata la galassia dei soggetti che fanno capo alla società ferroviaria e quindi alla *holding* di Ferrovie dello Stato S.p.a. – e non tanto al riemergere (nonostante lo sforzo di omogeneità risalente alla stessa legge n. 754/1977) del concetto dell'anormalità del servizio come elemento da dimostrarsi a cura del passeggero al fine di ottenere il risarcimento dei danno subiti secondo il regime delle vecchie Condizioni e Tariffe[180].

---

[179] Con la conseguenza che al vettore ferroviario rimane a suo carico la causa ignota, liberandosi dalla responsabilità solo se riesce a provare che l'evento dannoso è dovuto a caso fortuito o forza maggiore, oppure a fatto del danneggiato o di un terzo che determinino in modo esclusivo la produzione dell'evento dannoso; v. PAOLUCCI, *Il trasporto di persone*, in *Giurisprudenza sistematica di diritto civile e commerciale*, cit., pag. 237.

[180] Concetto presente anche nella sentenza in esame. Eppure la Suprema Corte aveva dato conto, di recente, al fatto che, in virtù della norma dell'art. 1 legge n. 754/1977, il viaggiatore non deve più provare l'anormalità del servizio, ma solo il nesso eziologico tra il servizio ferroviario ed il danno subito, dal quale fatto discende una presunzione di colpa a carico dell'Amministrazione ferroviaria, salvo che questa provi che l'incidente è avvenuto per causa non ad essa imputabile;

Indubbiamente il regime vigente di cui all'art. 1 della legge n. 754/1977, afferma la "rilevanza del periodo della permanenza del viaggiatore sulle carrozze ferroviarie ovvero dei momenti in cui vi sale o ne discende, ma se, nella disamina dei limiti spazio-temporali della responsabilità del vettore, occorre ammettere, da un lato, che nel trasporto terrestre ferroviario viene dato preminente rilievo dalla normativa di settore alla presenza in senso fisico del passeggero sul mezzo, dall'altro non può nemmeno in questo campo recedersi dal dare rilievo all'aspetto della vigilanza potenziale del vettore quando, ad esempio, il passeggero si trovi in luoghi di attesa dedicati (come nel caso di apposite sale d'attesa); il tutto, dunque, con riferimento a fasi non strettamente inerenti al viaggio ma che comunque siano caratterizzate da una situazione di controllo o vigilanza sul passeggero, almeno a livello potenziale, da parte del vettore, anche tramite suoi preposti. La mera permanenza del passeggero, in piena libertà, in una infrastruttura aperta al pubblico, non posta in alcun modo sotto il controllo, almeno potenziale, del vettore, non può invece costituire, almeno *de iure condito*, presupposto per l'affermazione della possibile responsabilità del vettore stesso, fatta salva la responsabilità del gestore dell'infrastruttura"[181].

In altri termini, se sotto il regime delle previgenti Condizioni e Tariffe pareva agevole affermare che per far scattare la copertura della responsabilità

---

mentre antecedentemente (disciplina ancora applicabile al sinistro trattato dalla Cassazione, risalente al 1975, nella sentenza di seguito trattata), ai sensi dell'art. 11 R.D.L. 11 ottobre 1934 n. 1948, la responsabilità dell'amministrazione ferroviaria per danno alla persona del viaggiatore sussisteva quando tale danno fosse stato determinato, sotto il profilo eziologico, da una anormalità del servizio, ossia da un fatto che, ricollegabile a cause varie, costituisse nella sua obiettività una deviazione rispetto all'ordinato e regolare svolgimento dello stesso: Cass., 16 novembre 1998, n. 11532, in *Resp. civ. prev.*, 1999, pag. 745. Pertanto, in eccezione alle regole sulla responsabilità contrattuale, gravava sul viaggiatore la prova della anormalità del servizio, che dava origine ad una presunzione di responsabilità a carico dell'Amministrazione ferrovia, salva la dimostrazione liberatoria da parte di quest'ultima che il sinistro era avvenuto per caso fortuito o forza maggiore: Cass., 22 marzo 1996, n. 2487, in *Resp. civ. prev.*, 1997, pag. 45. In tema cfr., altresì FANARA, *La responsabilità del vettore e i limiti risarcitori nel trasporto ferroviario di persone e cose tra normativa interna e disciplina internazionale uniforme*, in AA.VV., *Il trasporto ferroviario nell'Europa del 2000*, cit., pag. 273.

[181] Cfr. con MASTRANDREA, *L'ambito temporale della responsabilità del vettore per morte o lesione del passeggero*, in AA.VV., *La nuova disciplina del trasporto aereo – Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999,* a cura di TULLIO, cit., pag. 73.

vettoriale non era necessario che il passeggero fosse salito sulla vettura, ma era sufficiente che, una volta acquistato il biglietto, si trovasse nell'area della stazione, in quanto occorreva fare riferimento alla complessa organizzazione dell'impresa ferroviaria e quindi ai servizi accessori, tra i quali andava compresa la disciplina dell'entrata e dell'uscita dalle stazioni[182], il fatto che in base alla legge n. 754/1977 occorre dare primario rilievo alla permanenza del passeggero sulla vettura ed al contatto fisico del medesimo con essa non esclude che si possa accedere, anche in questo caso, ad un'interpretazione estensiva, che estenda la responsabilità del vettore ferroviario ai danni subiti dal viaggiatore in luoghi sottoposti alla vigilanza dello stesso vettore[183].

Indubbiamente queste argomentazioni erano molto più agevoli quando era il solo e medesimo vettore ferroviario a gestire e quindi a controllare l'intera infrastruttura ferroviaria, ma adesso, in seguito all'avvenuta separazione della gestione dell'infrastruttura dalla gestione dell'esercizio, in ossequio alla vigente normativa comunitaria introdotta a partire dalla dir. 91/440/CEE, il quadro è evidentemente mutato.

Se infatti rimane ferma la responsabilità contrattuale del vettore Trenitalia s.p.a., che dovrebbe coprire l'intero arco del servizio di trasporto (comprensivo però dell'accesso ai treni attraverso le stazioni, nonché della permanenza nelle salette dedicate e vigilate), ad essa necessariamente si affianca la responsabilità dei proprietari e gestori delle stazioni per i danni direttamente ricollegabili a difetti dell'infrastruttura ferroviaria (a seconda dei casi, e della grandezza e rilevanza degli impianti, Grandi Stazioni s.p.a., Cento Stazioni s.p.a., Rete Ferroviaria Italiana s.p.a., in quest'ultimo caso per le stazioni minori rimaste nella sua esclusiva disponibilità e comunque per i danni riconducibili alla linea); una responsabilità che non può che essere extracontrattuale (con relative conseguenze dal punto di vista

[182] V. Cass., 22 marzo 1954, n. 809, in *Riv. giur. circ.,* 1955, pag. 607.

[183] Così SILINGARDI-RIGUZZI-GRAGNOLI, *Responsabilità degli operatori turistici*, in *Riv. giur. circ.,* 1988, pag. 43.

degli oneri probatori a carico dell'utente danneggiato) [184], ma che al contempo, essendo legata ad un situazione di proprietà, o quanto meno di gestione-custodia delle strutture, non può essere scollegata dalle agevolazioni probatorie previste, dagli art. 2050 e seguenti.

In verità, l'applicabilità della disposizione di cui all'art. 2050 c.c., che regola la responsabilità per esercizio di attività pericolose, è stata dalla giurisprudenza e anche dalla dottrina[185], tradizionalmente esclusa nel caso di sinistri verificatisi all'interno di una stazione ferroviaria per difetto di manutenzione della struttura, data l'evidente carenza del presupposto fondamentale (appunto l'esercizio dell'attività pericolosa).

Pertanto i giudici di legittimità, esclusa l'applicabilità della responsabilità contrattuale del vettore, nonché di quella di cui all'art. 2050 c.c.[186], non hanno ceduto alla tentazione di applicare *tout court* i dettami della responsabilità extracontrattuale generica dell'art. 2043 c.c. (il che avrebbe avuto effetti non indifferenti per il danneggiato, costretto a provare la colpa del gestore della struttura)[187], ma hanno inquadrato la fattispecie nell'ambito della responsabilità per danni da cose in custodia, art. 2051 c.c..

La passerella facendo parte dell'arredo della stazione ferroviaria, ne deriva infatti l'obbligo dell'Ente ferroviario della manutenzione e della custodia della stessa, volte ad evitare danni a quanti devono necessariamente servirsene. In altri

---

[184] Cfr., in tema, MOSCARINI, *Categorie dogmatiche e riparto di responsabilità nel trasporto ferroviario*, in *Dir. trasp.,* 2005, pag. 831.

[185] Cfr. Cass. 16 febbraio 1996, n. 1192, in *Dir. trasp*. 1998, 1998, pag. 465, con nota di LA TORRE. La pronunzia afferma che all'azione di responsabilità civile promossa contro l'amministrazione ferroviaria da persona che, transitando su una banchina della stazione e scivolando su macchie oleose ivi esistenti, viene investita da un treno in movimento non è applicabile l'art. 2050 c.c. ma la disciplina generale di cui all'art. 2043 c.c., con le relative conseguenze in ordine all'onere della prova.

[186] Non potendo di certo costituire, la fase di uscita dalla stazione a seguito della discesa dal convoglio (ancorché ricollegabile ad uno specifico aspetto dello svolgimento del servizio ferroviario), una casistica di attività pericolosa per la natura delle cose o dei mezzi adoperati per il deflusso dei passeggeri (nella specie, la passerella in legno per attraversare i binari, in mancanza di sottopassi).

[187] Come avvento in un caso similare, v. *supra*, nota n. 25

termini, trattandosi di pertinenza della sede ferroviaria destinata ad assicurare l'attraversamento dei binari, erano ad essa riconducibili, per la sua funzione, l'esigenza e l'onore della vigilanza affinché dalla passerella stessa non derivasse danno agli utenti[188].

4. La nozione di anormalità del servizio

Per affermare la responsabilità dell'amministrazione ferroviaria, in ordine ai danni alla persona del viaggiatore, era necessario quindi, ed è tuttora necessario secondo parte della giurisprudenza, come approfondito nel paragrafo precedente, che il viaggiatore desse la prova del rapporto di causa ed effetto fra l'evento dannoso e l'anormalità del servizio. Se su questo punto la giurisprudenza si può dire, come si è visto, concorde e costante, in applicazione dell'art. 13 delle Condizioni e Tariffe, si poneva tuttavia il problema, sia di dare un contenuto al concetto di anormalità, sia di precisare il nesso di causalità[189].

Sul primo punto, secondo la giurisprudenza, l'anormalità del servizio si concreta "nell'individuazione di una causa specifica che possa ricollegarsi al modo di essere e di funzionamento del servizio stesso, questa causa può ravvisarsi nel fatto medesimo che ha determinato il danno, quando tale fatto identificandosi in una condotta omissiva o commissiva dell'azienda possa riferirsi eziologicamente all'attività esercitata dalla medesima (come nell'ipotesi di deragliamento o di scontro). Il viaggiatore deve comunque dare la prova che il fatto specifico, determinante il danno, è conseguenza dell'anormalità del servizio e cioè

[188] Giova sottolineare che le stazioni ferrovie vanno qualificate come elementi costitutivi della rete ferroviaria destinata al servizio pubblico di trasporto, e non come meri impianti terminali di trasporto, anche se sempre con maggior rilievo assume, al contempo, la loro valorizzazione turistica e commerciale; questo quanto affermato da MASTRANDREA, *Brevi cenni sulla qualificazione giuridica delle stazioni ferroviarie*, in *Dir. trasp.*, 2005, pag. 219.

[189] Sul tema v. Cass., 10 maggio 1957, n. 1630, in *Resp. civ. e prev.*, 1957, pag. 343 e Cass., 11 marzo 1959, n. 685, in *Resp. civ. e prev*., 1960, pag. 34.

dell'inosservanza delle norme tecniche, regolamentari e di comune prudenza regolatrici della condotta dell'azienda vettrice.

Dunque, ai fini della responsabilità dell'amministrazione delle Ferrovie dello Stato, in relazione all'art. 11 paragrafo 4 del R.D.L. 11 ottobre 1934, n. 1548 (anormalità di servizio), si può assumere un fatto come anormale non già quando trattasi di fatto comunque diverso dell'*id quod plerumque accid*, ma soltanto quando l'anormalità sussiste rispetto a quanto di norma si verifica nell'esercizio ferroviario"[190].

Di seguito si analizzeranno alcune ipotesi concrete avvenute in ambito ferroviario.

La giurisprudenza della Cassazione in merito alla questione se l'improvvisa apertura dello sportello di un treno in movimento costituisse anormalità del servizio, pur nella diversità della varie situazioni, si può ormai considerare consolidata sui seguenti principi:

a) che l'improvvisa apertura di uno sportello durante il viaggio, al pari dello scontro ferroviario e del deragliamento del convoglio, sono fatti riconducibili senz'altro ad anormalità del servizio, perché incidono sul modo di essere e sul funzionamento dell'esercizio ferroviario, presupponendo una condotta antigiuridica dell'amministrazione[191];

[190] In tal senso v. Cass., 8 febbraio 1958, n. 508, in *Mon. trib.*, 1959, pag. 121; in *Foro it*., 1958, I, pag. 335; in *Giust. civ*., 1958, I, pag. 641; e in *Riv. giur. circ*., 1958, pag. 424; Cass., 21 giugno 1984, n. 3672, in *Arch. civ*., 1984, pag. 304; Cass., 28 giugno 1986, n. 4326, in *Arch. circ*., 1986, pag. 696. La sentenza Cass., 18 gennaio 1956, n. 118, in *Resp. civ. e prev*., 1956, pag. 188, e in *Riv. giur. circ.*, 1956, pag. 517, ha ritenuto anche che "poiché è norma dell'esercizio ferroviario che le vetture adibite al trasporto di persone viaggino con gli sportelli chiusi, ma non assicurati a chiave (art. 4 lett. *d* delle "Istruzioni per il servizio del personale viaggiante"), la circostanza che si sia fatta circolare una vettura ferroviaria con uno sportello avente il congegno di chiusura a chiave non funzionante non può determinare alcuna anormalità del servizio."

[191] V. Cass., 27 maggio 1982, n. 3279, in *Arch. circ.*, 1982, pag. 654.

b) che una volta accertato l'evento anzidetto nella sua concreta obiettività, il viaggiatore danneggiato non è tenuto a fornire anche la prova della causa specifica che lo ha determinato192.

Sempre secondo la giurisprudenza poi, "la nozione di anormalità dell'esercizio ferroviario prevista dall'art. 11 paragrafo 4 del R.D.L. n. 1918 del 14 ottobre 1934, comprende non soltanto le irregolarità proprie del treno col quale viaggia la persona infortunata, ma anche quelle relative ad altro treno, che, incrociandosi col primo, causi l'incidente latore dei danni. Sia le une che le altre, sono ricollegabili ad azione della stessa amministrazione ferroviaria, responsabile delle perfetta organizzazione e del regolare svolgimento del trasporto ferroviario dedotto in prestazione contrattuale.

L'anormalità del servizio ferroviario, ai fini della prova dell'esistenza in sede di giudizio per danni, deve essere delineata ed identificata in uno specifico modo di essere, statico o dinamico, del servizio stesso che sia contrario alle norme che lo regolino. Donde l'irregolarità per il viaggiatore danneggiato, di indicare e provare con esaurienza di particolari, il fatto determinante l'evento di danni, a meno che quest'ultimo non rifletta in sé, univocamente, i suoi fattori causali"[193].

Qualora invece "l'amministrazione ferroviaria consenta l'accesso su di convoglio ad un numero di passeggeri superiore a quello dei posti disponibili, non si ha, di per sé, ed in linea generale, una irregolarità nel funzionamento del servizio. Pertanto, ove, in contingenze particolari e prevedibili, si verifichi un affollamento che, non soltanto non permetta al passeggero di avere il suo posto a sedere, ma lo costringa a compiere il viaggio in una situazione più che di semplice disagio, di vero pericolo, si determina una vera e propria irregolarità (anormalità in senso tecnico) nel servizio. In tal caso, non assumendo il viaggiatore su di sé rischi delle

[192] In tal senso v. Cass., 18 maggio 1966, n. 1729, in *Resp. civ. e prev.,* 1966, pag. 466, in *Arch. giur. circ*., 1967, pag. 279 e Cass., 6 ottobre 1970, n. 1798, in *Giur. it.*, 1971, pag. 226.

[193] In questo senso Cass., 9 maggio 1960, n. 1048, in *Foro pad.,* 1960, pag. 609 e in *Foro amm.,* 1960, pag. 204.

accidentalità del viaggio, l'amministrazione risponde delle conseguenze lesive derivanti dall'anormale svolgimento del servizio"[194].

Non è stata invece ritenuta anormalità del servizio "l'imprudente chiusura dello sportello di un treno, durante la fermata in una stazione, da parte di persona estranea all'amministrazione ferroviaria, con conseguenze dannose per un viaggiatore che si trovi in prossimità dello sportello; essa infatti non dimostra, di per sé, una negligenza del personale ferroviario addetto alla vigilanza del treno che possa giustificare una condanna dell'amministrazione al risarcimento dei danni"[195].

Mentre costituisce anormalità di servizio "la situazione di pericolo non prevedibile dal viaggiatore, imputabile all'inosservanza delle norme di comune prudenza nell'esercizio delle ferrovie"[196].

E' stata ritenuta evidente l'anormalità, e quindi la responsabilità delle ferrovie, quando mettano in esercizio un vagone il cui stato è tale da costituire pericolo manifesto per il viaggiatore che debba servirsene. Infatti "costituiscono anormalità che danno luogo alla responsabilità delle ferrovie i sobbalzi e gli sbandamenti che si verificano durante la corsa del convoglio, quando siano di tale violenza ed intensità da determinare la caduta del viaggiatore che se ne stia ben piantato sulle gambe nel mezzo del veicolo"[197].

Un caso di anormalità che dà luogo invece ad un parziale concorso di colpa del danneggiato è quello accaduto a seguito di "una portiera di chiusura terminale di un vagone che, a causa di una forte scossa del convoglio si liberi improvvisamente del morsetto e venga lanciata contro il viso di un viaggiatore con tale forza da produrre la rottura di un vetro. In simile ipotesi non può valere quale prova liberatoria della responsabilità presunta dell'amministrazione il fatto che il

---

[194] Tale sentenza è stata pronunciata dal Trib. Napoli, 9 luglio 1980, in *Foro it.,* 1981, pag. 438.

[195] Sul punto v. Cass., 23 aprile 1963, n. 1033, in *Resp. civ. e prev.,* 1963, pag. 476.

[196] Nella specie una carrozza del treno si era fermata in un tratto della linea sprovvisto di banchina ed il viaggiatore per discendere era stato costretto a saltare su un terreno sconnesso, cfr. sentenza Trib. Napoli, 2 maggio 1984, in *Giur. it.,* 1985, pag. 223.

[197] V. Corte Appello Trieste, 11 aprile 1989, in *Giur. it.,* 1989, pag. 578.

viaggiatore non fosse in quel momento con le mani afferrato ad un congegno tale da impedirgli la caduta" [198].

Il concetto di anormalità del servizio è stato determinato anche con riguardo ai servizi accessori e agli aspetti connessi con il trasporto in senso stretto, infatti è stato ritenuto che "l'amministrazione ferroviaria è tenuta a rispondere del danno sofferto dal viaggiatore a causa di una caduta dal porta oggetti sovrastante il sedile, di una cassetta di plastica, di proporzioni eccedenti le misure regolamentari" [199].

Un'ultima e significativa sentenza[200] ha stabilito che "per normalità del servizio ferroviario s'intende l'esplicazione della relativa attività secondo schemi predisposti dall'amministrazione, i quali, resi noti, creino legittime aspettative in coloro che si avvalgano della pubblica prestazione". La sentenza ha anche affermato che "la mancanza del marciapiede al di sotto di alcune vetture, in corrispondenza dei predellini di discesa, anche se dovuta ad eccesso di lunghezza del convoglio rispetto alla pensilina di stazione, costituisce inosservanza dell'obbligo giuridico derivante dal Regolamento delle Ferrovie dello Stato S.p.a."

Attualmente, come si è già detto, dopo la L. n. 754 del 7 ottobre 1977, il sistema è notevolmente cambiato in quanto l'ampliamento della responsabilità dell'amministrazione costituisce indubbiamente l'innovazione più significativa del provvedimento in esame.

L'amministrazione ferroviaria risponde infatti per ogni danno conseguente ad incidente che sia in relazione con l'esercizio ferroviario (salva la prova liberatoria).

Scompare pertanto il concetto di anormalità del servizio e implicitamente la necessità per il viaggiatore di provare la condotta colposa dell'amministrazione

---

[198] V. Corte Appello Genova, 30 gennaio 1953, in *Temi gen.,* 1953, pag. 53.

[199] Così si è espresso il Trib. Palermo, 29 maggio 1988, in *Giur. it.,* 1988, pag. 169.

[200] Così Cass., 23 luglio 1991, n. 8244, in *Arch. circ.,* 1992, pag. 133. Sul tema v. anche in dottrina, POGLIANI, *Sul concetto di anormalità del servizio*, in *Mon. trib*., 1959, pag. 121; D'ORSI, *In tema di anormalità del servizio*, in *Mon. trib.*, 1960, pag. 8 e FRENI, *Sulla responsabilità dell'Amministrazione delle F.F.S.S. per i danni alla persona del viaggiatore*, in *Mon. trib*., 1967, pag. 754.

ferroviaria. A fondamento della pretesa risarcitoria dell'utente danneggiato è posta infatti la prova del danno, del contratto di trasporto, e della sola materiale riferibilità dell'evento dannoso ad una modalità del trasporto[201].

5. Obbligo dell'amministrazione ferroviaria di osservare nell'organizzazione e nell'esercizio del servizio le norme di normale prudenza e diligenza

Se, come si è visto nei paragrafi precedenti, i principi in base ai quali la ferrovia, per la «legge ferroviaria», è responsabile dei danni erano comunque meno rigorosi di quelli previsti dall'art. 1681 c.c., per il trasporto ordinario; tuttavia si deve tener presente, che la giurisprudenza ritiene che esistano a carico dell'amministrazione ferroviaria degli obblighi di prudenza e diligenza dai quali essa non può prescindere, sia nell'organizzazione che nella gestione del servizio.

L'attività della Pubblica Amministrazione, deve "svolgersi in ogni campo, ed anche in quello della pura discrezionalità nei limiti posti, non solo dalla legge, ma pure dalla norma primaria e fondamentale del *neminem laedere*. La violazione di tali limiti comporta l'obbligo dell'amministrazione al risarcimento del danno" [202].

La giurisprudenza ha affermato che "la disposizione delle Condizioni e Tariffe per il trasporto di persone sulle Ferrovie dello Stato, secondo la quale

[201] Indubbiamente il regime probatorio incentrato sull'anormalità del servizio era particolarmente gravoso per il passeggero, costretto ad esercizi dimostrativi non lontano da quelli tipici della responsabilità extracontrattuale e la giurisprudenza non ha aiutato, come si accennava nel paragrafo precedente, a cogliere le profonde novità, nell'ottica anche dell'omogeneizzazione tra le varie modalità di trasporto, apportata dalla più volte menzionata legge n. 754/1977. Il riallineamento con il regime di diritto comune non sembra, infatti, aver sortito gli effetti sperati in quanto, come riportato nel capitolo precedente, continuano inspiegabilmente a ripetersi pronunzie che persistono ad addossare al passeggero l'onere di provare l'anomalia del servizio. V. al riguardo, in particolare, Trib. Roma 28 febbraio 1990, in *Dir. trasp.*, 1991, pag. 351, con nota MASTRANDREA, *La sopravvivente anormalità del servizio e l'onere probatorio a carico del viaggiatore danneggiato nel trasporto ferroviario*, in *Dir. trasp.*, 1991, pag. 158, con nota MASTRANDREA, *L'anormalità del servizio nel trasporto ferroviario di persone: un addio sofferto.*

[202] In questo senso Cass., 4 maggio 1964, n. 1061, in *Giur. it*., 1964, 1, pag. 679.

l'amministrazione non risponde delle conseguenze del danno da inosservanza da parte del viaggiatore delle prescrizioni da essa impartite, non la dispensa dai doveri di diligenza e di prudenza. Pertanto se l'evento dannoso ha per sua causa, insieme al comportamento imprudente del viaggiatore e alla sua inosservanza di legittime prescrizioni, anche la condotta negligente ed imprudente degli agenti dell'amministrazione ferroviaria e l'inosservanza da parte loro di norme regolamentari, le ferrovie rispondono in concorso di responsabilità con il viaggiatore" [203].

Per quanto invece riguarda l'organizzazione del servizio "il potere discrezionale conferito all'amministrazione nell'organizzazione di un pubblico servizio quale quello dei trasporti ferroviari, non può prescindere dall'osservanza sia delle norme legislative e regolamentari in *subiecta materia*, sia di quel grado di comune prudenza e diligenza richiesto dal principio del *neminem laedere*" [204].

Per quanto concerne la gestione del servizio "l'amministrazione ferroviaria, a norma degli artt. 1 e 2, comma primo, del Regolamento approvato con R.D. 31 ottobre 1873 (tuttora in vigore), è tenuta, nell'esercizio delle linee ferrate, per la sicurezza della circolazione dei convogli, al mantenimento in buono stato delle strade ferrate e loro opere dipendenti e all'impiego personale indispensabile, attraverso l'adozione di tutte le misure e l'osservanza di tutte le cautele suggerite dalla scienza e dalla pratica al fine di impedire il verificarsi di sinistri con danno conseguente per i terzi. La portata della predetta disposizione che per l'amministrazione rappresenta una norma di comune prudenza, riconducibile al generale obbligo del *neminem laedere*, implica che il giudice ordinario, nel caso di danni subiti da terzi a causa dell'esercizio della ferrovia, possa accertare se ricorra

---

[203] Così Cass., 10 agosto 1979, n. 2264, in *Resp. civ. e prev*., 1980, pag. 243.

[204] Nella specie è stato ritenuto che l'impiego di personale inadeguato alle esigenze normali del servizio, relativo alla vigilanza di un convoglio ferroviario, non poteva non integrare gli estremi di una condotta colposa. In tal senso Corte Conti, 4 settembre 1992, n. 210, in *Riv. Corte Conti*, 1992, pag. 243. V. anche Corte Conti, 23 marzo 1992, n. 74, in *Riv. Corte Conti*, 1992, fasc. 2, pag. 86 e Corte Conti, sez. giur. reg. Sicilia, 18 febbraio 1991, n. 10, in *Riv. Corte Conti*, fasc. 1, pag. 59.

la colpa dell'amministrazione, ossia sindacare l'idoneità o non delle misure adottate e dei mezzi impiegati a tutela di un normale svolgimento del servizio"[205].

E' interessante evidenziare la questione che "l'amministrazione, essendo vincolata da regolamento ad adottare le cautele suggerite dalla scienza e dalla pratica, ed obbligata dalla legge comune all'osservanza delle norme di diligenza e di prudenza atte ad evitare ad altri ogni danno ingiusto, le misure prescelte, al fine di evitare qualsiasi sinistro nell'esercizio delle strade ferrate, debbono rispondere ai dettami della scienza e della pratica e realizzare quel compiuto e generico comportamento di prudenza e di diligenza che il principio del *neminem laedere* impone a chiunque, a parte l'osservanza di particolari leggi, regolamenti, ordini o discipline. Ne consegue che, verificandosi un sinistro ferroviario, per cui sia stato leso il diritto del privato alla integrità delle propria persona o del suo patrimonio, il giudice può e deve sindacare l'attività dell'amministrazione, nel senso di accertare se le cautele adottate e realizzate per evitare qualsiasi specie di sinistro siano state in realtà rispondenti ai suggerimenti della tecnica e della pratica ed abbiano soddisfatto ogni elementare misura di prudenza e di diligenza per il raggiungimento della finalità voluta"[206].

---

[205] Così Cass., 23 giugno 1964,. n. 1640 in *Arch. giur. circ*., 1965, pag. 152 e in *Giust. civ.* 1964, pag. 254. In senso conforme v. Cass., 12 dicembre 1967, n. 2940, in *Riv. giur. circ.*, 1968, pag. 343.

[206] Così Cass. 1 aprile 1995, n. 3829, in *Foro it. Rep*., 1995, voce *Responsabilità civile*, n. 155; Cass., 23 luglio 1991, n. 8244, in *Giur. it*., 1992, pag. 244; Cass., 3 giugno 1991, n. 6231, in *Arch. circ*., 1991, pag. 746.

6. Gli obblighi di comportamento del viaggiatore durante il trasporto

Il viaggiatore in quanto soggetto munito di intelligenza e volontà che ha la possibilità, in larga misura, di proteggersi da sé contro le cause estranee che possono provocargli danno e, al tempo stesso, può subire dei danni in conseguenza del fatto proprio, è tenuto a particolari doveri di comportamento durante l'esecuzione del contratto.

In particolare il viaggiatore deve prestare la sua cooperazione, mantenendosi nelle condizioni previste dal contratto medesimo, dalla legge e dai regolamenti disciplinanti il servizio, e la mancata osservanza di queste norme lo rende responsabile delle relative conseguenze.

Da questo punto di vista assumono particolare rilievo le norme in materia di trasporto ferroviario. L'art. 2 delle Condizioni e Tariffe dispone infatti che chi si serve della ferrovia deve:

a) "osservare tutte le prescrizioni relative all'esercizio ed all'uso della medesima e quelle che apportino impedimenti, restrizioni o condizioni speciali nell'eseguimento dei trasporti, ed uniformarsi alle richieste ed agli avvenimenti del personale che vi è addetto, nonché alle leggi, ai decreti ed ai regolamenti in vigore nel territorio dello stato in materia di polizia, dogana, sanità e simili;
b) usare le precauzioni necessarie e vigilare, per quanto da lui dipenda, alla sicurezza ed incolumità della sua persona e delle persone che sono sotto la sua custodia;
c) astenersi dal salire in treno o discendere in caso di fermate in stazioni non risultanti dall'orario di ufficiale, o di fermate fuori di stazioni, e discenderne soltanto se il personale di servizio lo autorizzi, e dal lato che questo indicherà, tenendosi discosti dal treno durante la fermata e risalendo non appena invitato dal personale;

d) pagare agli agenti incaricati delle riscossioni le somme da essi richieste per tasse, soprattasse, penalità ed ogni altro diritto dipendente dal trasporto, salva la ripetizione di quanto risultasse non dovuto;
e) risarcire, senza pregiudizio delle pene comminate dalle leggi e dai decreti in vigore, tutti danni che cagiona all'amministrazione ed al suo personale; e se i danni sono arrecati a cose per la cui sostituzione o riparazione la ferrovia abbia stabilito una tariffa, pagare l'indennità in base ai prezzi della tariffa stessa."

L'art. 13, paragrafo 3, a sua volta, stabilisce che l'amministrazione[207] non risponde delle conseguenze derivanti dall'inosservanza, da parte del viaggiatore, delle prescrizioni che gli fanno carico per l'art. 2 lettera a), b) e c).

Per quanto riguarda le conseguenze dell'inosservanza da parte del viaggiatore delle suddette disposizioni, è stato affermato però che "gli artt. 2 lettera a), b), c) e 11 paragrafo 3 del R.D.L. n. 1948/1934 riguardante le Condizioni e Tariffe per il trasporto delle persone sulle Ferrovie dello Stato, sebbene dichiarino che l'amministrazione non risponde delle conseguenze derivanti da inosservanza da parte del viaggiatore delle prescrizioni ad esso imposte, non la dispensano dall'osservanza dei doveri che ad essa incombono e che sono previsti da specifiche norme regolamentari, sicché l'inosservanza può generare responsabilità o esclusiva od in concorso con quella attribuibile al viaggiatore. Quindi se l'evento dannoso ha per sua causa, insieme al comportamento imprudente del viaggiatore e alla sua

[207] È importante evidenziare che "le deroghe alle norme del codice civile in materia di responsabilità del vettore previste da leggi speciali per i trasporti effettuati dalle Ferrovie dello Stato, si applicano anche ai trasporti ferroviari effettuati dalle compagnie private, qualora i relativi atti di concessione si richiamino espressamente alle norme in vigore sulle Ferrovie dello Stato. Questo in quanto l'art. 1680 c.c. dichiara che le disposizioni del codice stesso in materia di trasporto si applicano ai trasporti ferroviari (senza distinzione fra ferrovie statali o private) ove non siano derogate da leggi speciali. Tale deroga – contenuta, per i trasporti eseguiti dalle Ferrovie dello Stato, nel citato art. 11 delle Condizioni e Tariffe che costituiscono legge speciale – si estende anche ai trasporti eseguiti da ferrovie concesse all'industria privata, qualora i relativi atti di concessione, legislativamente approvati, del pari la contengono, sia mediante previsione specifica, sia mediante ricezione della norma suddetta, regolante in modo diverso dal codice civile la responsabilità del vettore". Sul tema v., in dottrina, TALICE, *I trasporti in concessione*, in *Riv. giur. circ.*, 1984; e in giurisprudenza v., Cons. Stato, 11 febbraio 1992, n. 175, in *Giur. it.*, 1992, pag. 552.

inosservanza di legittime prescrizioni, anche la condotta negligente e imprudente degli agenti dell'amministrazione ferroviaria e l'inosservanza da parte loro di norme regolamentari, le ferrovie rispondono in concorso di responsabilità col viaggiatore." [208].

Infatti "l'esser sceso dal treno in corsa, dimostra violazione sia di precise norme che concernono il trasporto di persone sulle Ferrovie dello Stato, sia del principio della comune diligenza" [209].

La giurisprudenza ha anche affermato che "la carenza di una prova idonea a vincere la presunzione di responsabilità posta a carico del vettore dall'art. 1681 c.c. per i sinistri che colpiscono il viaggiatore durante il trasporto non preclude l'accertamento del concorso di colpa del danneggiato, che è tenuto, durante il trasporto, all'osservanza delle comuni norme di prudenza e diligenza, atteso che la prova liberatoria, incombente sul vettore, in ordine all'approntamento di mezzi idonei a salvaguardare l'incolumità del passeggero con normale diligenza, non può escludere un ragionevole affidamento anche su un minimo di prudenza e di senso di responsabilità da parte di quest'ultimo" [210].

---

[208] Così Cass., 28 dicembre 1982, n. 2752, in *Foro it. Mass*., 1983, pag. 141. dove era stato ritenuto un concorso di responsabilità per due terzi a carico del viaggiatore per essersi messo in posizione vietata e pericolosa aggrappandosi allo sportello del lato opposto al marciapiede, nonostante il divieto di salire sul treno in manovra; e per un terzo a carico delle ferrovie, per avere gli agenti omesso di accertare la presenza di viaggiatori sui predellini esterni in posizione di pericolo.

[209] V. Corte Conti, 26 gennaio 1994, n. 82352, in *Corte Conti*, 1994, pag. 175.

[210] In tal senso Cass., 1 marzo 1994, n. 2020, in *Arch. circ*., 1994, pag. 726.

7. Un particolare caso: il «passeggero di fatto»

La questione, piuttosto controversa, inerente alla condizione del «passeggero di fatto» nel trasporto ferroviario è di non poco conto, stante la non recondita ipotesi di passeggeri, che usufruiscono del servizio ferroviario, senza essere muniti del regolare titolo di viaggio. È necessario, quindi, rivolgere l'attenzione sui diritti che il «passeggero di fatto» può comunque accampare nei confronti del vettore ferroviario anche in assenza di una vicenda contrattuale tipica e lineare.

Si deve al riguardo in primo luogo precisare che "non si può escludere aprioristicamente che nelle ipotesi di «passeggero di fatto» si sia senza dubbio anche in ipotesi di mancanza di contratto.

Il contratto di trasporto di persona, infatti, è un contratto consensuale e non soggetto a particolari requisiti di forma o di prova. Secondo i principi generali esso di perfeziona, come tutti i contratti consensuali, nel momento in cui il proponente viene a conoscenza dell'accettazione dell'altra parte, ai sensi dell'art. 1326 del codice civile.

L'identificazione del momento esatto in cui può dirsi prestato il consenso e quindi concluso il contratto, è operazione piuttosto difficoltosa oltre che delicata e molto importante poiché è determinante per accertare la sussistenza o meno del rapporto contrattuale e, conseguentemente, della responsabilità del vettore.

Le soluzioni operate nella prassi non sono omogenee e variano, nella maggior parte dei casi, a seconda delle diverse modalità di trasporto. Mentre infatti per i trasporti marittimi ed aerei sono necessari appositi titoli, per lo più specifici per il singolo viaggio, in altri casi il titolo non è previsto, oppure può essere acquistato successivamente all'inizio del trasporto o acquistato in abbonamento o vi sono titoli «libera circolazione» validi per l'intera tratta ferroviaria" [211].

[211] In questo senso RICCIO, *Il passeggero nel trasporto ferroviario*, in *Dir. trasp.*, 2006, pag. 64.

Generalmente, il contratto di trasporto di persone si perfeziona con l'accettazione da parte del vettore della proposta effettuata dal viaggiatore, ma ciò non esclude che esso possa concludersi con l'accettazione da parte del viaggiatore dell'offerta del vettore, come effettivamente avviene nei casi in cui si è in presenza di un'offerta al pubblico permanente.

Proprio quest'ultima deve ritenersi l'ipotesi comune nel trasporto ferroviario sorgendo, questo, in tema di servizio pubblico e quindi con un connaturale obbligo a contrarre in capo al gestore del servizio e con una permanente offerta al pubblico cristallizzata nelle condizioni generali di contratto.

Infatti, la prestazione del consenso assume connotati particolari nel trasporto ferroviario, che le sono attribuiti dalla presenza di un obbligo a contrarre in capo al vettore [212].

Secondo l'atto di concessione dell'esercizio ferroviario di trasporto al pubblico (d.m. n. 225/T del 26 novembre 1993), la società ferroviaria, ai sensi dell'art. 1679 c.c., è tenuta al trasporto di persone e cose nei termini ed alle condizioni fissati nel contratto dei servizio dal quale risulta la consistenza dei servizi offerti ai propri clienti nel quadro di autonomia di gestione della società.

Per le ferrovie dunque, assume particolare importanza, proprio in relazione all'art. 1679 c.c., l'obbligo di trasporto, cioè l'obbligo di accettare e di effettuare qualsiasi trasporto di persone a condizioni di trasporto determinate[213].

Ciò comporta che si è in presenza di una offerta al pubblico permanente, per cui la società ferroviaria è tenuta a trasportare tutti coloro che accettano le condizioni generali di trasporto, che devono intendersi come proposta contrattuale. L'accettazione, poi, è a forma libera, non deve cioè, sottostare a particolari regole o requisiti formali. Essa, quindi, ben può essere ritenuta avvenuta *per facta concludentia* ovvero, può essere intesa quale accettazione, il fatto che il passeggero prenda posto sulla vettura. Il che significa che chi sale sul treno pur non avendo

---

[212] Così TOSARATTI, *Il contratto di trasporto ferroviario di persone*, in AA.VV., *Compendio di diritto ferroviario*, a cura di LOBIANCO, cit., pag. 243.

[213] Questo è quanto riportato all'art. 8 comma 2 del d.m. n. 225/T del 26 novembre 1993.

acquistato il biglietto deve ritenersi contraente a tutti gli effetti, sebbene su di esso incomba l'obbligo di regolarizzare la propria posizione contrattuale.

Pertanto la circostanza che nella fattispecie manchi il rilascio del biglietto non può essere intesa come condizione dirimente ai fini della enucleazione o meno di un valido contratto di viaggio, in quanto il biglietto ha la sola funzione di documento probatorio e di titolo di legittimazione. Di conseguenza il rilascio del biglietto non è elemento essenziale per la conclusione del contratto che si perfeziona con il consenso[214].

A tal riguardo, l'art. 23 del d.P.R. n. 753 dell'11 luglio 1980 al comma 1 stabilisce che "i viaggiatori devono prendere posto nei treni o veicoli già muniti dei regolare biglietto o altro valido titolo di viaggio", affermando però al comma 2, che "tuttavia può essere ammessa la regolarizzazione in corso di viaggio secondo quanto stabilito, per le Ferrovie dello Stato, dalle condizioni e tariffe per il trasporto delle persone su dette ferrovie". Vero è che chi acquista il biglietto in treno deve sopportare la maggiorazione del costo dello stesso, ma è altrettanto vero che tale maggiorazione non equivale a sanzione per omesso acquisto del titolo, il che fa inevitabilmente concludere che nel nostro ordinamento è ben possibile enucleare un rapporto di fatto e che il «passeggero di fatto» è da considerarsi quale contraente a tutti gli effetti.

A prescindere di conseguenza dalla natura contrattuale o meno del rapporto intercorrente tra il «passeggero di fatto» ed il vettore ferroviario, incombono su quest'ultimo gli obblighi di protezione a favore del primo.

Pur addivenendo, infatti, ad una origine pattizia[215] di tali doveri, non si può omettere una certa autonomia degli stessi in virtù del generale principio del

---

[214] In questo senso MASTRANDREA, *Il trasporto ferroviario,* in AA.VV*., Trasporti e Turismo,* a cura di RIGUZZI e ANTONINI, cit., pag. 195.

[215] Seguendo la definizione generale contenuta nell'art. 1678 c.c., infatti, il contratto di trasporto di persone è quel contratto con cui il vettore assume l'obbligo di trasferire una o più persone a proprio rischio da un luogo ad un altro verso un determinato corrispettivo. Esso va integrato con il dovere fondamentale e primario di tutela dell'integrità della persona umana in virtù di previsione legale.

neminem laedere che impone una responsabilità per i danni subiti dal «passeggero di fatto» anche in mancanza di un idoneo titolo. Nel trasporto di persone, quindi, sono particolarmente evidenti le esigenze di sicurezza personale, per cui ne conseguono obblighi specifici (cui il vettore è tenuto in ogni caso), e le relative responsabilità in caso di inadempimento o di sinistro. Con ciò, però, non si opera una perfetta equiparazione tra il «passeggero di fatto» ed il passeggero in possesso di regolare biglietto.

Se è vero infatti, che "il contratto può ritenersi perfezionato nel momento stesso in cui il passeggero prende posto sulla vettura, è anche vero che l'acquisto del biglietto rimane anch'esso momento perfezionativo del contratto di trasporto. Quindi la mancata osservanza delle prescrizioni contenute nelle condizioni generali di trasporto – tra le quali appunto vige l'obbligo di pagare il trasporto stesso – rende il passeggero corresponsabile delle possibili conseguenze di un evento dannoso e vale, sia a ridurre o elidere l'importo eventualmente dovuto dal vettore al passeggero a titolo di danno, sia a condizionare la disciplina dell'estensione della responsabilità del vettore dovuta alla possibile differenza temporale del momento conclusivo della formazione del contratto.

La responsabilità vettoriale sorge, infatti, nel momento del perfezionamento del contratto e finisce nel momento in cui si può ritenere esaurito completamente il rapporto, momento che coincide con la discesa dal mezzo di trasporto o più precisamente, allorquando viene meno ogni relazione materiale fra il viaggiatore ed il mezzo[216].

A prescindere dunque da un'eventuale corresponsabilità da individuare nel passeggero senza biglietto per i danni dallo stesso subiti, resta la circostanza che questi deve essere ritenuto un normale contraente, sebbene su di esso gravi l'obbligo di regolarizzare la propria posizione"[217].

---

[216] Fermo restando che il termine finale resta uguale sia per chi è in possesso di biglietto sia per chi ne sia sprovvisto; diverso è invece il termine iniziale.

[217] V. PAOLUCCI, *Il trasporto di persone*, in *Giurisprudenza sistematica di diritto civile e commerciale*, cit., pag. 237.

Pertanto nel caso del «passeggero di fatto», la regolamentazione non è univoca in quanto da un lato sussistono le esigenze di efficienza ed economicità dell'impresa di trasporto ferroviaria che necessita il pagamento regolare del biglietto di passaggio, dall'altro c'è il dovere giuridico del *neminem laedere* che impone l'osservanza dei doveri di protezione e la relativa responsabilità per i sinistri causati dalla loro mancata attuazione a prescindere dalla regolarità o meno della vicenda contrattuale.

CONCLUSIONI

Dopo aver esaminato la disciplina inerente il concetto di evento dannoso costitutivo della responsabilità del vettore aereo, marittimo e ferroviario e, di conseguenza, il risarcimento per i passeggeri che hanno subito, a seguito dell'incidente, lesioni fisiche o mortali, appare opportuno proporre alcuni brevi spunti di riflessione attraverso un'analisi delle soluzioni comuni adottate nei rispettivi ambiti.

Si può senz'altro evidenziare, come peraltro è già stato effettuato nel corso dell'elaborazione del presente lavoro, un parallelismo tra le discipline inerenti il settore aereonautico e quello marittimo. Rispettivamente la Convenzione di Montreal del 1999 e quella di Atene così come modificata dal Protocollo approvato a Londra nell'ottobre del 2002 (denominata PAL 2002), regolano di fatto il risarcimento dei danni alla persona del passeggero attraverso un sistema incentrato su un doppio livello di responsabilità (cosiddetto *two tier liability regime*) dove, ad un regime di responsabilità oggettiva del vettore vigente per tutti quei danni che non superano una determinata soglia, se ne affianca un altro basato sulla responsabilità per colpa.

Tuttavia il sistema disciplinato dalla Convenzione di Atene del 2002, oltre ad essere più articolato rispetto a quello previsto nella Convenzione di Montreal, presenta un regime di responsabilità più favorevole al vettore.

Infatti, sebbene la Convenzione di Atene del 2002 preveda una regolamentazione senz'altro migliorativa dal punto di vista della tutela del passeggero rispetto a quanto disposto dal testo base del 1974, anche nella PAL 2002 possono esserci degli elementi tale da fare dubitare che, per determinati e molteplici ragioni, la protezione prevista per il passeggero sia meno rilevante e incisiva di quella assicurata con la Convenzione di Montreal.

Innanzitutto, per quanto concerne l'onere della prova, questo grava sul vettore - nel senso che esso è tenuto ad adempiere a tale onere per sottrarsi dalla sua responsabilità - solamente per quegli eventi dannosi derivanti da un *shipping incident*, mentre in tutte le ulteriori ipotesi residuali l'onere è a carico del passeggero che è tenuto a dimostrare che l'incidente che causò il danno si verificò senza nessun concorso di colpa o negligenza del vettore.

Inoltre la PAL 2002, a differenza della Convenzione di Montreal, dispone all'art. 7 che in caso di lesione personale o morte del passeggero, la responsabilità del vettore è limitata "in ogni caso"[218] a 400.000 unità di conto. Per il vettore marittimo questa normativa è senza dubbio più favorevole rispetto a quella prevista per il settore aeronautico dove la sua responsabilità è potenzialmente illimitata[219].

Non si può oltretutto non constatare che, per quanto concerne il primo livello di responsabilità del *two tier liability regime,* la Convenzione di Atene del 2002 prevede, ai sensi dell'art. 3, la facoltà per il vettore di sottrarsi al risarcimento richiesto dal passeggero per morte e lesioni personali a seguito di un incidente marittimo, dimostrando l'imprevedibilità di due avvenimenti specifici ai quali la norma riconduce l'effetto di escludere qualsiasi conseguenza sulla sfera giuridica dello stesso vettore.

Questa previsione non è ravvisabile nella disciplina del settore aeronautico in quanto l'art. 21 della Convenzione di Montreal dispone che per tutti i danni derivanti da morte o lesione del passeggero che non eccedono i 113.100 diritti speciali di prelievo (DSP) il vettore aereo è tenuto a corrispondere al passeggero, senza nessuna esclusione né limite di responsabilità, una somma corrispondente al danno subito.

È tuttavia opportuno sottolineare, in termini di maggior tutela del passeggero, un aspetto positivo della PAL rispetto alla Convenzione di Montreal.

---

[218] Il primo comma dell'articolo 7 della Convenzione di Atene così come modificato e integrato dal testo del Protocollo di Londra del 2002 prevede che "La responsabilità del vettore [….] è limitata in ogni caso a 400.000 unità di conto per passeggero per ogni singolo evento [….]"

[219] V. art. 21 della Convenzione di Montreal del 1999.

La normativa marittima colloca infatti il limite risarcitorio, che delimita nel sistema a doppio binario la responsabilità del cosiddetto primo livello da quello del secondo livello, ad una soglia assai più elevata in confronto a quella aeronautica: 250.000 DSP rispetto ai 113.100 DSP previsti nella Convenzione di Montreal.

Pertanto, le decisioni attuate dal legislatore uniforme in ambito marittimo possono essere ritenute insoddisfacenti se confrontate con quanto previsto nella Convenzione di Montreal, in quanto è stata introdotta una eccessiva limitazione dell'ambito di applicazione della forma di tutela del passeggero. Questa tesi è avvalorata dal fatto che l'articolo 3 della Convenzione di Atene non corrisponde esattamente, per tutti gli aspetti appena evidenziati, all'articolo 21 della Convenzione di Montreal.

Relativamente al settore ferroviario il diritto uniforme che norma tale ambito è quello previsto dalla Convenzione Internazionale per il trasporto dei Viaggiatori e dei bagagli per ferrovia (CIV), ovvero l'allegato A della Convezione di Berna sui trasporti ferroviari così come modificata dal Protocollo di Vilnius del 1999; entrata in vigore in Italia in quanto espressamente richiamata dalla normativa comunitaria reg. (UE) n. 1371/2007.

Tale disciplina, rispetto a quella appena esaminata per il settore aeronautico e marittimo, dispone la massima tutela del viaggiatore in quanto statuisce la responsabilità del vettore ferroviario per qualsiasi pregiudizio all'integrità fisica o psichica del viaggiatore in conseguenza di un incidente occorso in relazione all'esercizio ferroviario, indicando solo tre fattispecie di esonero da tale responsabilità: circostanze estranee all'esercizio ferroviario non prevedibili dal vettore, colpa del viaggiatore e fatto del terzo.

A fronte di questa forte tutela di cui gode il passeggero ferroviario, si evidenzia tuttavia che il risarcimento dei danni stabilito in caso di morte (comprensivo delle spese necessarie conseguenti al decesso) e di ferimento (che include sia i costi necessari alle cure e al trasporto, sia quelli per la riparazione del danno causato dall'incapacità lavorativa totale o parziale e/o per l'accrescimento dei bisogni) è corrisposto per un ammontare massimo di 175.000 DSP per ciascun

viaggiatore, ovvero una soglia limite più bassa di un qualsiasi altro settore di trasporto trattato nel presente lavoro.

In generale si può riscontrare che in quest'ultimo decennio la normativa si è sviluppata offrendo al passeggero una maggiore tutela in caso di incidente che causi decesso o lesione al passeggero. Tuttavia si constata, purtroppo, un altrettanto articolata disciplina che talvolta va a intaccare il quadro normativo a scapito dell'utente finale stesso, circostanza che è stata evidenziata mettendo a confronto in questo elaborato i settori di trasporto maggiormente utilizzati dal viaggiatore di oggi.

BIBLIOGRAFIA

- ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2008.
- ANTONINI, *Il danno risarcibile nel trasporto di persone,* in AA.VV., *La nuova disciplina del trasporto aereo Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999,* a cura di TULLIO, Napoli, 2006, pag. 85.
- ANTONINI, *La responsabilità del vettore aereo per il trasporto di persone e cose nella più recente evoluzione normativa: Protocolli di Montreal, Varsavia, Montreal, Regolamento comunitario,* in *Dir. trasp.*, 2000, pag. 631.
- ASQUINI, *Del trasporto,* nel *Commentario del codice civile*, di D'Amelio e Finzi, II, 1, Firenze, 1947, pag. 125.
- ASQUINI, *Trasporto (in genere),* in *Novissimo Digesto Italiano,* Torino, 1973, XIX, pag. 566.
- BADAGLIACCA, *In ordine all'ambito temporale ed agli oneri probatori nel trasporto di persone ex art. 1681 c.c.* (nota a Cass. 17 luglio 2003 n. 11194), in *Dir. trasp.*, 2004, pag. 523-531;
- BANCHI, *Le assicurazioni trasporti*, Trieste, 1953.
- BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione,* Milano, 2009.
- BERTUCCI, *L'assicurazione dell'aeromobile e quella della responsabilità del vettore aereo,* in *Profili giuridici delle assicurazioni contro i rischi dei trasporti: stato dell'arte ed evoluzione,* Messina, 1996, pag. 164 e ss.
- BETTI, *Interpretazione della legge e degli atti giuridici. Teoria generale e dogmatica,* II edizione, Milano, 1971.
- BOCCHESE, *La natura giuridica delle condizioni di trasporto merci e passeggeri praticate dalle Ferrovie dello Stato,* in *Dir. trasp.*, 2002, pag. 434 e ss.
- BONASI BENUCCI, *Osservazioni in tema di presunzione di colpa del vettore,* in *Riv. giur. circ.*, 1956, pag. 631.
- BRIGNARDELLO, *I diritti del passeggero nel trasporto marittimo e nelle altre modalità: uniformità e differenze,* in *Dir maritt.*, 2012, pag. 16-17.
- BUSNELLI – SANDULLO, *Ammodernamento del sistema giuridico in materia di danno alla persona del viaggiatore mediante modificazioni ed integrazioni alle Condizioni e Tariffe per i trasporti delle persone e delle*

cose sulle Ferrovie dello Stato, in *Le nuove leggi commentate*, Padova, 1978, pag. 426.

- BUSTI, C*ontratto di trasporto aereo*, in *Trattato di diritto civile e commerciale* diretto da Cicu e Messineo, Milano, 2001, pag. 417.
- BUSTI, *La responsabilità per danni alla persona nel trasporto aereo*, in AA.VV, *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, a cura di MASALA – ROSAFIO, Milano, 2006, pag. 65.
- BUTTARO, *Assicurazione in generale (voce)*, in *Enc. dir.*, pag. 449.
- CARBONE, *La disciplina giuridica del traffico marittimo internazionale*, Bologna, 1982.
- CARBONE, *Lezione, casi e modelli contrattuali di diritto marittimo*, Torino, 1997.
- CASANOVA, *La tutela del passeggero nella Convenzione di Atene*, in *Dir. maritt.*, 2006, pag. 1091.
- CATURANI SENSALE, *Il trasporto*, Napoli, 1960.
- CERVATI, *Delegificazione*, in *Enciclopedia giuridica*, Treccani, Roma, X/1988.
- CHESSA, *Teoria economica del rischio e dell'assicurazione*, Padova, 1936.
- CHINE', *Trasporto di persone e responsabilità del trasporto*, in *Giust. civ.*, I, 1993, pag. 315.
- COMENALE PINTO, *Il passaggio marittimo fra codice della navigazione, convenzioni non ratificate e prospettive comunitarie*, in *Arch. giur.*, pag. 337 e ss.
- COMENALE PINTO, *Le tendenze unificatrici nella disciplina del trasporto di persone*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingueri*, I, Genova, 2010.
- COMENALE PINTO, *Traghetti e responsabilità del vettore*, in AA.VV., *Trattato breve di diritto marittimo*, a cura di ANTONINI, II, Milano, 2008, pag. 436.
- D'ALESSIO, *Diritto dei trasporti*, Milano, 2003.
- D'ORSI, *In tema di anormalità del servizio*, in *Mon. trib.*, 1960, pag. 8.
- D'ORSI, *In tema di responsabilità del vettore nel trasporto di persone*, in *Giust. civ.*, 1974, pag. 463.
- DANI, *La Convenzione di Atene, 1974, sul trasporto marittimo di passeggeri e bagaglio*, in *Trasporti*, 1976, pag. 101 e 112.

- DE MARCO, *La responsabilità civile nel trasporto di persone e cose*, Milano, 1985.
- DE MARTINI, *Responsabilità del vettore per i danni derivanti ai viaggiatori nell'esecuzione del contratto di trasporto*, in *Giur. compl. cass. civ.*, 1944, pag. 426.
- FANARA, *La responsabilità del vettore e i limiti risarcitori nel trasporto ferroviario di persone e di cose tra normativa interna e disciplina internazionale uniforme*, in AA.VV., *Il trasporto ferroviario nell'Europa del 2000*, in *Atti del Convegno Ispico – Ragusa 30 agosto – 4 settembre 1998*, a cura di FANARA, Messina, 1999, pag. 270 e ss.
- FANARA, *Le assicurazioni aeronautiche*, Reggio Calabria, 1976.
- FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, Roma, 1994.
- FERRARINI, *L'assicurazione nella navigazione interna*, in *Atti del congresso di diritto fluviale e della navigazione interna*, Milano, 1962.
- FERRARINI, L*e assicurazioni marittime*, Milano, 1991, pag. 238 e ss.
- FOGLIANI, *La conclusione del contratto di trasporto pubblico urbano*, in *Dir. trasp.*, 1995, pag. 96.
- FRENI, *Sulla responsabilità dell'Amministrazione delle F.F.S.S. per i danni alla persona del viaggiatore*, in *Mon. trib.*, 1967, pag. 754.
- GAETA, *Del trasporto in generale*, in *Dir. trasp.*, 1993, pag. 542.
- GAMBINO, *L'assicurazione nella teoria dei contratti aleatori*, Padova, 1964.
- GIACCHERO, *Contratto di viaggio: obblighi e responsabilità*, in *Giur. mer.*, 1995, pag. 464.
- GRIGGS, *Makingmaritime law – Do conventions work?* in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, I, Genova, 2010, pag. 540 e ss.
- GRIGOLI, *Diritto della navigazione*, Torino, 1982.
- LA TORRE, *La responsabilità per le operazioni di imbarco e di sbarco nel trasporto aereo di persone*, in AA.VV, *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, a cura di MASALA – ROSAFIO, Milano, 2006, pag. 161 e ss
- LAMBO, *Obblighi di protezione*, Padova, 2007.
- LEFEBVRE D'OVIDIO – PESCATORE – TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, XI ed., Milano, 2008.

- LOPEZ DE GONZALO, *Giurisdizione civile e trasporto marittimo*, Milano, 2005.
- MASTRANDREA, *Brevi cenni sulla qualificazione giuridica delle stazioni ferroviarie*, in *Dir. trasp.*, 2005, pag. 219.
- MASTRANDREA, *Il trasporto ferroviario*, in AA.VV., *Trasporti e Turismo*, a cura di RIGUZZI e ANTONINI, Torino, 2009, pag. 393 e ss.
- MASTRANDREA, *In tema di anormalità del servizio nella responsabilità extracontrattuale del vettore ferroviario di persone*, in *Dir. trasp.*, 1997, pag. 506.
- MASTRANDREA, *L'ambito temporale della responsabilità del vettore per morte o lesione del passeggero*, in AA.VV., *La nuova disciplina del trasporto aereo – Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, a cura di TULLIO, Napoli, 2006, pag. 74.
- MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, Padova, 1994.
- MASTRANDREA, *La responsabilità del vettore aereo negli attentati contro la sicurezza dell'aviazione civile, evoluzione giurisprudenziale dell'art. 17 della Convenzione di Varsavia,* in AA.VV., *L'analisi economica del diritto: pubblica amministrazione, società, lavoro, trasporti*, a cura di ROSSI, Bari, 2005, pag. 311 e ss.
- MASTRANDREA, *La sopravvivente anormalità del servizio e l'onere probatorio a carico del viaggiatore danneggiato nel trasporto ferroviario*, in *Dir. trasp.*, 1991, pag. 158.
- MENGONI, *Obbligazioni «di risultato» e obbligazioni «di mezzi»*, in *Riv. dir. comm.*, 1954, pag. 315 nota 52.
- MESSINETTI, voce *Danno giuridico*, in *Enc. dir.*, I, Milano, 1997, pag. 674.
- MONTALDO, *Trasporto di persone. Responsabilità del vettore*, in *Nuova giur. civ.comm.*, 1994, pag. 79.
- MOSCARINI, *Categorie dogmatiche e riparto di responsabilità nel trasporto ferroviario*, in *Dir. trasp.*, 2005, pag. 831.
- PAGLIEI, *La colpa del passeggero nel trasporto aereo* (nota a Cass. 15 febbraio 2006 n. 3285), in *Dir. trasp.*, 2007, pag. 507 e ss.
- PAOLUCCI, *Il trasporto di persone*, in *Giurisprudenza sistematica di diritto civile e commerciale*, Torino, 1999, pag. 29.
- PARETTI GRIVA, *Presunzione di colpa nel trasporto di persone*, in *Foro pad.* 1956, I, pag. 481.

- PARISI, *La recente disciplina comunitaria in tema di responsabilità del vettore aereo*, in *Dir. turismo*, 2003, pag. 73.
- PIERALLINI, *Un nuovo intervento normativo verso l'omogeneizzazione della responsabilità del vettore aereo*, in *Nuove leggi civ.*, 2002, pag. 699 e ss.
- PLESSI, *Infortunio del passeggero e responsabilità del vettore*, in *Contratti*, Milano, 1996, pag. 66.
- POGLIANI, *Sul concetto di anormalità del servizio*, in *Mon. trib*., 1959, pag. 121.
- POLLASTRELLI, *Il Contratto di trasporto marittimo*, Milano, 2008.
- RICCIO, *Il passeggero nel trasporto ferroviario*, in *Dir. trasp.*, 2006, pag. 64.
- RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, Milano, 1987.
- ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone. Nozione e disciplina*, Padova, 1959.
- ROMANELLI, *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul diritto dei trasporti*, in *Dir. trasp*., 1993, pag. 145.
- SILINGARDI-RIGUZZI-GRAGNOLI, *Responsabilità degli operatori turistici*, in *Riv. giur. circ.*, 1988, pag. 43.
- STOLFI, *Appalto – Trasporti*, nel *Tratt. Grosso – Santoro Passarelli*, Milano, 1961, pag. 76 e seg.
- TALICE, *I trasporti in concessione*, in *Riv. giur. circ*., 1984;
- TINCANI, *Trasporto ferroviario di persone e responsabilità del vettore*, Milano, 1996.
- TOSARATTI, *Il contratto di trasporto ferroviario di persone*, in AA.VV., *Compendio di diritto ferroviario*, a cura di LOBIANCO, Milano, 2012, pag. 93 e ss.
- TRABUCCHI, *Istituzioni di diritto civile*, Padova, 1998.
- TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, Milano, 1961.
- TULLIO e DEINA, *Codice dei trasporti*, Milano, 2011.
- TULLIO, *I contratti di trasporto e di viaggio turistico nella disciplina di tutela del consumatore*, in *Studi in memoria di Corbino*, Milano, 1999, pag. 548 e ss.
- TULLIO, *Spunti sulla responsabilità del vettore aereo di persone*, in AA.VV, *Il nuovo diritto aeronautico*, Milano, 2002, pag. 600.

- VALSECCHI, *La responsabilità del vettore di persone secondo il nuovo codice civile*, in *Riv. dir. priv*., 1943, I, pag. 69.
- VENDITTI, *Sulla natura dell'obbligo del vettore di trasferire incolume il viaggiatore*, in *Giust. civ.* 1959, I, pag. 203.
- ZAMPONE, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, in AA.VV., *Codice dei trasporti*, a cura di TULLIO – DEIANA, Milano, 2011, pag. 534.
- ZAMPONE, *Il doppio livello di responsabilità per morte o lesione grave del passeggero*, in *Dir. trasp.*, 2012, pag. 626.
- ZAMPONE, *Il rischio dell'impossibilità delle prestazioni nel contratto di passaggio*, Napoli, 2008.
- ZAMPONE, *La condotta temeraria e consapevole nel diritto uniforme dei trasporti*, Padova, 1999.
- ZAMPONE, *Le nuove norme sulla responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale di passeggeri*, in *Dir. trasp*., 2000, pag. 21 e ss.

SITOGRAFIA

- *www.aclaw.it.*
- *www.altalex.com*
- *www.fog.it*

GIURISPRUDENZA

- Cass., 31 maggio 1948, n. 824, in *Giur. it.*, 1949, I, 1, pag. 26; in *Foro it.*, 1949, 1, pag. 716.
- Cass., 3 agosto 1949, n. 2117, in *Resp. civ. e prev.*, 1950, pag. 111; in *Foro it. Mass.*, 1950, pag. 430.
- Cass., 19 giugno 1950, in *Riv. giur. circ.*, 1951, pag. 625.
- Cass. 18 luglio 1950, n. 1964, in *Giur. it*., 1951, I, 1, pag. 429; in *Resp. civ. e prev*., 1951, pag. 27.
- Cass., 22 marzo 1954, n. 809, in *Riv. giur. circ.*, 1955, pag. 607.
- Cass., 15 novembre 1954, n. 4231, in *Dir. maritt.* 1985, pag. 44.
- Cass., 18 gennaio 1956, n. 118, in *Resp. civ. e prev*., 1956, pag. 188; in *Riv. giur. circ.*, 1956, pag. 517.
- Cass., 10 maggio 1957, n. 1630, in *Resp. civ. e prev.*, 1957, pag. 343.
- Cass., 8 febbraio 1958, n. 408 in *Giust. it.*,I, pag. 1027; in *Foro it.*, 1958, I, pag. 335; in *Giust. civ.*, 1958, I, pag. 641; in *Riv. dir. comm.*, 1958, II, pag. 414.
- Cass., 8 febbraio 1958, n. 508, in *Mon. trib.*, 1959, pag. 121; in *Foro it*., 1958, I, pag. 335.
- Cass., 31 marzo 1958, n. 1101, in *Arch. giur. circ*., 1960, pag. 123; in *Riv. giur. circ*., 1960, pag. 123; in *Resp. civ. e prev*., 1958, pag. 81.
- Cass., 19 dicembre 1958, n. 3912 in *Giust. civ. mass.* 1958, pag. 413; in *Arch. resp. civ.*, 1960, pag. 203; in *Resp. civ. e prev.*, 1959, pag. 556.
- Cass., 11 marzo 1959, n. 685, in *Resp. civ. e prev*., 1960, pag. 34.
- Cass., 22 maggio 1959, n. 1549, in *Resp. civ. e prev*., 1960, pag. 35.
- Cass., 15 ottobre 1959, n. 2864, in *Riv. giur. circ.*, 1960, pag. 44; in *Arch. ric. giur.*, 1960, pag. 645.
- Cass., 9 maggio 1960, n. 1048, in *Foro pad.*, 1960, pag. 609; in *Foro amm.*, 1960, pag. 204.
- Cass., 24 ottobre 1960, n. 2875, in *Resp. civ. e prev.*, 1960.
- Cass., 24 aprile 1961, n. 919, in *Riv. dir. nav.*, 1962, pag. 261.
- Cass., 9 marzo 1962, n. 469, in G*iust. civ.*, 1962, pag. 139; in *Arch. giur. circ*., 1962, pag. 997; in *Resp. civ. e prev.*, 1962, pag. 306.
- Cass., 21 luglio 1962, n. 1989, in *Foro it*., 1962, I, pag. 190.

- Cass., 17 ottobre 1962, n. 3005, in *Riv. giur. circ.*, 1963, pag. 280.
- Cass., 23 aprile 1963, n. 1033, in *Resp. civ. e prev.*, 1963, pag. 476.
- Cass., 17 luglio 1963, n. 1956, in *Resp. civ. e prev.*, 1964, pag. 387; in *Giust. civ. mass.*, 1963, pag. 923.
- Cass., 6 dicembre 1963, n. 3093, in *Resp. civ. e prev.*, 1964, pag. 389.
- Cass., 21 aprile 1964, n. 944, in *Giust. civ. mass.*, 1964, pag. 424.
- Cass., 4 maggio 1964, n. 1061, in *Giur. it.*, 1964, 1, pag. 679.
- Cass., 17 giugno 1964, n. 1542, in *Riv. giur. circ.*, 1964, pag. 544.
- Cass., 23 giugno 1964,. n. 1640 in *Arch. giur. circ.*, 1965, pag. 152; in *Giust. civ.* 1964, pag. 254.
- Cass., 28 aprile 1965, n. 752, in *Giust. civ.*, 1965, I, pag. 834; in *Foro amm.*, 1965, I, 1, pag. 286.
- Cass., 13 settembre 1965, n. 1601, in *Giur. compl. cass. civ.*, 1965, III, pag. 704.
- Cass., 17 febbraio 1966, n. 508, in *Foro it.*, 1966, 1, pag. 67; in *Giust. civ. mass.*, 1966, pag. 285.
- Cass., 18 maggio 1966, n. 1729, in *Resp. civ. e prev.*, 1966, pag. 466; in *Arch. giur. circ.*, 1967, pag. 279.
- Cass., 9 marzo 1967, n. 558, in *Giur. it.*,I, 1, pag. 181.
- Cass., 12 dicembre 1967, n. 2940, in *Riv. giur. circ.*, 1968, pag. 343.
- Cass., 9 luglio 1968, n. 2382, in *Arch. giur. circ.*, 1970, pag. 681.
- Cass., 29 marzo 1969, n. 1037, in *Giur. it.*, 1969, I, 1, pag. 22.
- Cass., 6 ottobre 1970, n. 1798, in *Giur. it.*, 1971, pag. 226.
- Cass., 26 ottobre 1974, n. 3170, in *Mass. giur. it.*, 1974, pag. 831.
- Cass., 14 aprile 1976, n. 1327, in *Mass. giur. it.*, 1976, pag. 339; in *Arch. giur. circ.*, 1976, pag. 574.
- Cass., 10 agosto 1979, n. 2264, in *Resp. civ. e prev.*, 1980, pag. 243.
- Cass., 16 ottobre 1979, n. 5397, in *Giur. it.*, 1981, I, 1, pag. 979.
- Cass., 27 maggio 1982, n. 3279, in *Arch. circ.*, 1982, pag. 654.
- Cass., 23 giugno 1982, n. 3830, *Dir. maritt.*, 1983, pag. 771.
- Cass., 28 dicembre 1982, n. 2752, in *Foro it. mass.*, 1983, pag. 141.
- Cass., 21 giugno 1984, n. 3672, in *Arch. circ.*, 1984, pag. 230.

- Cass., 4 settembre 1985, n. 4607, in *Arch. circ.*, 1985, pag. 87.
- Cass., 28 giugno 1986, n. 4326, in *Arch. circ.*, 1986, pag. 696.
- Cass., 20 aprile 1989, n. 1855, in *Giur. it.*, 1990, I, 1, pag. 480; in *Nuova giur. civ. comm.*, 1990, I, pag. 424.
- Cass., 3 giugno 1991, n. 6231, in *Arch. circ.*, 1991, pag. 746.
- Cass., 18 luglio 1991, n. 7977, in *Foro it.*, voce *Trasporto (contratto di)*, n. 17.
- Cass., 23 luglio 1991, n. 8244, in *Giur. it.*, 1992, pag. 244.
- Cass., 11 ottobre 1991, n. 9993, in *Giur. it.*, 1991, I, 1, pag. 557; in *Riv. Dir. Comm.*, 1991, II, pag. 209.
- Cass., 17 ottobre 1992, n. 11430, in *Mass. giur. it.*, 1992, col. 974, n. 11430.
- Cass., 13 gennaio 1993, n. 356, in *Giur. it.*, 1993, I, 1, 934.
- Cass., 27 ottobre 1993, n. 10680, in *Giust. civ.* 1994, I, pag. 700.
- Cass., 1 marzo 1994, n. 2020, in *Arch. giur. circ.*, 1994, pag. 362.
- Cass., 1 aprile 1995, n. 3829, in *Foro it. Rep.*, 1995.
- Cass., 16 febbraio 1996, n. 1192, in *Dir. trasp.*, 1998, pag. 465.
- Cass., 22 marzo 1996, n. 2487, in *Danno e resp.*, 1996, pag. 652; in *Foro it.*, 1997, I, pag. 601.
- Cass., 10 giugno 1997, n. 5177, in *Foro it.*, 1997, voce *Trasporto (contratto di)*, n. 5177.
- Cass., 12 novembre 1997, n. 11161, in *Foro it.*, 1997, voce *Trasporto (contratto di)*, n. 19.
- Cass., 16 novembre 1998, n. 11532, in *Resp. civ. prev.*, 1999, pag. 745.
- Cass., 17 luglio 2003, n. 11198, in *Arch. giur. circ.*, 2004, pag. 164.
- Corte Appello Genova, 30 gennaio 1953, in *Temi gen.*, 1953, pag. 53.
- Corte Appello Palermo, 2 febbraio 1956, in *Giur. civ. mass. app.*, 1971, pag. 9.
- Corte Appello Caltanisetta, 29 marzo 1957, in *Giust. civ. mass. app.*, 1957, pag. 8.
- Corte Appello Firenze, 17 gennaio 1964 in *Giur. tosc.*, 1964, pag. 393.
- Corte Appello Bari, 13 luglio 1964, in *Dir. autom.*, 1965, pag. 147.
- Corte Appello Trieste, 4 maggio 1985, in *Dir. maritt.*, 1985, pag. 426.

- Corte Appello Trieste, 11 aprile 1989, in *Giur. it.*,1989, pag. 578.
- Corte Appello Torino, 4 luglio 2011, in *Il nuovo diritto delle società – n. 7-2012 del 4/4/2012*, diretta da Oreste Cagnasso e Maurizio Irrera, coordinata da Gilberto Gelosa, 2012, pag. 68.
- Corte Conti, sez. giur. reg. Sicilia, 18 febbraio 1991, n. 10, in *Riv. Corte Conti*, fasc. 1, pag. 59.
- Corte Conti, 23 marzo 1992, n. 74, in *Riv. Corte Conti*, 1992, fasc. 2, pag. 86.
- Corte Conti, 4 settembre 1992, n. 210, in *Riv. Corte Conti*, 1992, pag. 243.
- Corte Conti, 26 gennaio 1994, n. 82352, in *Riv. Corte Conti*, 1994, pag. 175.
- Trib. Brescia, 16 marzo 1967, in *Arch. resp. civ.*, 1968, pag. 242.
- Trib. Napoli, 9 luglio 1980, in *Foro it.*, 1981, pag. 438.
- Trib. Napoli, 16 aprile 1984, n. 1948, in *Giur. it.*, 1985, I, pag. 223.
- Trib. Napoli, 20 maggio 1984, in *Arch. circ.*, 1984, pag. 94.
- Trib. Palermo, 29 maggio 1988, in *Giur. it.*,1988, pag. 169.
- Trib. Busto Arsizio, 24 marzo 2009, in *Dir. trasp.*, 2010, pag, 453.