

**ALCUNE RIFLESSIONI SUL RISARCIMENTO DEL DANNO AL PASSEGGERO ALLA LUCE DEL REG. (CE) 392/2009***Mauro Menicucci*\*

SOMMARIO: 1. Introduzione – 2. Il sistema di responsabilità introdotto con il reg. 392/2009 – 3. L'art. 4 *bis* della convenzione PAL 2002 – 4. Brevi riflessioni conclusive.

1. – Il reg. (Ce) n. 392/2009 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009, relativo alla «responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente» (applicato in Italia a far data dal 31 dicembre 2016 per le navi di classe A, e dal 31 dicembre 2018 per quelle di classe B)<sup>1</sup>, sostanzialmente recepisce e incorpora, integrandone alcune previsioni, la convenzione di Atene del 1974 e il protocollo di Londra del 2002, di cui all'all. I, nonché la riserva e gli orientamenti IMO per l'attuazione della convenzione di Atene adottati dal Comitato giuridico dell'IMO il 19 ottobre 2006, di cui all'all. II, dichiarati espressamente vincolanti dall'art. 3.2.

Nel corso del presente scritto si farà riferimento al termine PAL 2002, in relazione alla convenzione di Atene emendata dal protocollo di Londra del 2002, non ratificata dall'Italia.

Il regolamento si applica, a norma dell'art. 2, «a qualsiasi trasporto internazionale ai sensi dell'articolo 1, punto 9, della convenzione di Atene e al trasporto via mare effettuato all'interno di un singolo Stato membro a bordo di navi appartenenti alle classi A e B ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE, se:

- a) la nave batte bandiera di uno Stato membro o è registrata in uno Stato membro;
- b) il contratto di trasporto è stato concluso in uno Stato membro; o

\* Ricercatore confermato, titolare dell'insegnamento di Diritto della navigazione presso il Dipartimento di Scienze Giuridiche (Scuola di Giurisprudenza) dell'Università degli Studi di Salerno.

<sup>1</sup> Essendosi l'Italia avvalsa della possibilità di proroga: si v. la circ. del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dell'8 agosto 2013, reperibile all'indirizzo internet [http://www.mit.gov.it/mit/mop\\_all.php?p\\_id=20982](http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=20982).



c) il luogo di partenza o di destinazione, in base al contratto di trasporto, è situato in uno Stato membro <sup>2</sup>.

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

Il *considerando* n. 1 rileva come sia importante garantire «un adeguato livello di risarcimento ai passeggeri coinvolti in incidenti durante il trasporto via mare», mentre il *considerando* n. 3 dispone che la convenzione «si applica unicamente al trasporto internazionale. Nel mercato interno dei servizi di trasporto marittimi è stata eliminata la distinzione tra trasporto nazionale e trasporto internazionale e, all'interno della Comunità, è pertanto opportuno disporre dello stesso livello e tipo di responsabilità sia nel caso del trasporto internazionale sia in quello del trasporto nazionale» <sup>3</sup>.

La disciplina di diritto interno continuerà ad applicarsi, si è detto, per le navi passeggeri appartenenti alle classi B (fino all'indicato termine), C e D, ove i singoli Stati non decidano di adottare il reg. 392/2009 <sup>4</sup>, nonché alle fattispecie non oggetto della disciplina comunitaria <sup>5</sup>, o a quelle a cui la normativa uniforme direttamente rinvia <sup>6</sup>.

<sup>2</sup> Evidenziano M. Casanova, M. Brignardello, *I diritti dei passeggeri marittimi nel caso di danni alla persona, al bagaglio ed al veicolo*, in *Riv. dir. nav.*, 2014, 32 ss., che l'art. 2 del reg. 392 reca la disgiuntiva «o» fra le lett. b) e c), mentre la PAL 2002 la recava anche fra le lett. a) e b) rendendo, pertanto, alternativi tutti i requisiti elencati, e non solo quelli di cui alle lett. b) e c): la conseguenza è che, in caso di applicazione del regolamento, il requisito di cui alla lett. a) dovrà essere sempre soddisfatto: ciò a meno che non rilevi la PAL 2002, invece del regolamento, come nella ipotesi in cui lo Stato della nave extracomunitaria abbia aderito alla convenzione. *Contra*, S. Pollastrelli, *La responsabilità del vettore marittimo e terrestre di persone. Lineamenti evolutivi a confronto*, in *Il regime normativo del trasporto marittimo e terrestre. Profili sostanziali e processuali*, a cura di S. Pollastrelli, Roma, 2017, 14, il quale osserva che tale interpretazione sembra «in contrasto con gli obiettivi del Reg. (CE) n. 392/2009, che [...] è volto ad un'estensione applicativa della normativa internazionale che ha racchiuso al suo interno, e dall'intervento dello stesso legislatore comunitario che ha specularmente riprodotto gli stessi criteri contenuti nell'art. 2 del testo consolidato della Convenzione di Atene 2002, posti tra loro in alternativa».

<sup>3</sup> Cfr., sul punto, la già richiamata circolare del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dell'8 agosto 2013, in riferimento al cabotaggio nazionale.

<sup>4</sup> Come non è avvenuto per l'Italia: si v. la più volte richiamata circolare del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dell'8 agosto 2013.

<sup>5</sup> Continueranno, pertanto, ad applicarsi gli artt. 397, 398, 399, 400, 401, 406, 407, 410, 411, 414, 416, 417 c. nav., anche considerando che sulla disciplina degli impedimenti alla partenza ha inciso il reg. (Ue) n. 1177/2010: così Pollastrelli, *La responsabilità del vettore*, cit., 17 s.

<sup>6</sup> Si v. gli artt. 6, 7 e 16, par. 3, PAL 2002.

Anche la mancata ricomprensione delle navi di categoria C e D nella applicazione del regolamento suscita qualche perplessità, non intendendosi per quali ragioni il vettore che realizza il trasporto su queste navi debba essere esposto al regime di responsabilità (illimitata) del codice della navigazione «sol perché naviga più vicino alla costa»<sup>7</sup>; peraltro, ciò determina gli ulteriori inconvenienti legati all'informativa al passeggero relativamente alla nave sulla quale viaggia, non risultando chiaro se detta informativa debba o meno essere fornita, e da chi, così privando il passeggero della possibilità di essere informato sul tipo di risarcimento (limitato o illimitato) a lui applicabile. A tale criticità, si è osservato, potrebbe ovviarsi «estendendo l'applicazione del regolamento a tutti i tipi di trasporto effettuati all'interno di uno Stato membro, così come del resto consentito dall'ultimo comma del citato art. 2 del reg. [...] che recita “*Gli Stati membri possono applicare il presente regolamento a ogni trasporto via mare effettuato all'interno di un singolo Stato membro*” mentre, a livello interno, a tale inconveniente il legislatore italiano potrebbe ovviare analogamente a quanto avvenuto con l'art. 941 c. nav., con cui si estende la applicazione della convenzione di Montreal anche ai trasporti aerei nazionali»<sup>8</sup>.

Nell'ottica di garantire un adeguato livello di risarcimento ai passeggeri, l'art. 6 del reg. 392/2009 prevede che, nel caso in cui la morte o le lesioni personali siano state causate al passeggero da un incidente marittimo, «il vettore che ha realmente effettuato per intero o in parte il trasporto durante il quale il sinistro marittimo è avvenuto procede ad un anticipo di pagamento sufficiente a coprire le necessità economiche immediate, proporzionalmente al danno su-

<sup>7</sup> Lo rileva L. Tullio, *Introduzione*, in Atti del convegno su «La responsabilità del vettore di persone: trasporto marittimo e aereo a confronto», Lecce, 15-16 giugno 2012, in *Dir. trasp.*, 2012, 618. Osserva, tuttavia, M. Deiana, *Il regolamento CE n. 392/2009 sulla responsabilità dei vettori*, in *Sicurezza e libertà nell'esercizio della navigazione*, a cura di M. P. Rizzo, C. Ingratoci, Milano, 2014, 134, che «di tali incongruenze deve essersi avveduto anche il legislatore comunitario, che infatti al comma 3 dell'art. 1 si è premurato di prevedere che “*entro il 30 giugno 2013, la Commissione può se del caso presentare una proposta legislativa che, tra l'altro, estenda l'ambito del presente regolamento alle navi appartenenti alle classi C e D ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE*”. La storia ci dirà se si sarà trattato di un estemporaneo problema applicativo cui porre rimedio, o se invece la scelta legislativa non sia stata determinata da un preciso disegno, quale magari quello di disincentivare l'utilizzo di naviglio delle classi C e D, forse ritenuto non più rispondente agli *standard* di sicurezza più moderni».

<sup>8</sup>Deiana, *Il regolamento*, cit., 134.

bito, entro quindici giorni dall'identificazione della persona che ha titolo al risarcimento. In caso di morte, il risarcimento non può essere inferiore a 21000 euro» (non si è, qui, utilizzato il riferimento ai diritti speciali di prelievo – dsp). La norma, facendo riferimento al vettore che «realmente» ha effettuato il trasporto, lascia intendere che l'obbligo di risarcimento graverà sul vettore di fatto, a prescindere da qualsiasi rapporto di carattere formale con il passeggero, coerentemente con l'art. 1.1, lett. b), PAL 2002, che definisce il vettore di fatto come «la persona diversa dal vettore, sia essa il proprietario, il noleggiatore o l'armatore della nave, che esegue effettivamente la totalità o parte del trasporto». Si è osservato che tale disposizione «si pone in perfetta sintonia con la conclusione cui sono giunti gli interpreti della convenzione di Guadalajara, che l'*actual carrier* deve individuarsi nell'esercente dell'aeromobile con cui viene eseguito il trasporto contrattualmente assunto da un altro soggetto (che ricopre il ruolo di *performing carrier*)»<sup>9</sup>.

In punto di responsabilità, quella del «vettore sostituito» è solidale con quella del vettore, a norma dell'art. 4.4 della PAL 2002, prevedendosi inoltre (art. 4.3) che «ogni accordo speciale in virtù del quale il vettore assume obblighi non impostigli dalla presente convenzione o rinuncia a diritti conferitigli dalla presente convenzione ha effetto nei confronti del vettore sostituito se questi vi ha consentito espressamente e per iscritto»: «finalità della previsione di cui si tratta è, senza dubbio, quella di tutelare il vettore di fatto che si limita ad intervenire nell'esecuzione di una parte del trasporto dal rischio di trovarsi sottoposto, in seguito a pattuizioni contrattuali intervenute tra altri soggetti, ad un regime di responsabilità più gravoso di quello ordinario stabilito dalla vigente normativa di diritto uniforme»<sup>10</sup>.

Il richiamato art. 6 del regolamento riconosce, poi, come si è già anticipato, a carico del vettore che ha effettuato il trasporto, l'obbligo di corrispondere un anticipo di pagamento, ma solo in caso di incidente marittimo; al par. 2 si specifica che detto pagamento «non costituisce riconoscimento di responsabilità» e che «non è rimborsabile, salvo nei casi di cui all'art. 3, paragrafo 1, e dell'articolo 6 della convenzione di Atene e all'appendice A degli orientamenti IMO, oppure quando il beneficiario non è la persona che ha ti-

<sup>9</sup>S. Zunarelli, A. Romagnoli, *Contratto di trasporto marittimo di persone*, in *Tratt. Cicu-Messineo-Mengoni-Schlesinger*, Milano, 2012, 312.

<sup>10</sup>Zunarelli, Romagnoli, *Contratto*, cit., 313.

tolo per il risarcimento». Vi è da osservare, con riferimento all'espressione contenuta nella prima parte del par. 2, che appare difficile comprendere come un pagamento imposto per legge possa determinare anche assunzione di responsabilità da parte del soggetto che a tale risarcimento è obbligato; con riferimento alla seconda parte del medesimo paragrafo, non sembra agevole ipotizzare che il raggiungimento della prova liberatoria, da parte del vettore, non determini, come conseguenza, la restituzione, da parte del danneggiato, di quanto (a quel punto) indebitamente ricevuto come risarcimento.

Certamente da apprezzare è, invece, la previsione relativa all'anticipo di pagamento in misura «sufficiente a coprire le necessità economiche immediate, proporzionalmente al danno subito, entro quindici giorni dall'identificazione della persona che ha titolo al risarcimento», atteso che, in tal modo, si consente al soggetto danneggiato di disporre dei mezzi necessari per le prime cure ed evenienze. La disposizione appare, tuttavia, alquanto generica<sup>11</sup>: sarebbe stato, forse, opportuno predeterminare un importo minimo, comunque aumentabile in base alla situazione concreta, analogamente a quanto previsto in caso di morte, laddove si prevede che il pagamento non possa essere inferiore a 21.000 euro. In ipotesi di lesioni, infatti, appare arduo immaginare il raggiungimento di un accordo fra danneggiante e danneggiato in ordine all'importo da corrispondere a titolo di anticipo, e ciò per due ordini di ragioni: innanzitutto, per la difficoltà di individuare «le necessità economiche immediate» del passeggero; in secondo luogo, per il collegamento fra queste «necessità» e la «proporzionalità» del danno subito: danno sulla cui individuazione e determinazione ontologico è il conflitto fra danneggiante e danneggiato. Infine, la norma è priva di ogni sanzione e, pertanto, non agevole appare la adesione spontanea ai precetti in essa individuati, da parte del vettore.

Pare, quindi, plausibile ipotizzare che sarà il passeggero ad anticipare le prime spese, salvo agire in giudizio per vedersele riconoscere<sup>12</sup>, eventual-

<sup>11</sup> Di espressioni «vaghe» parlano Casanova, Brignardello, *I diritti dei passeggeri*, cit., 51, che criticano, altresì e fra l'altro, la circostanza che l'anticipo debba essere corrisposto solo in caso di incidente marittimo.

<sup>12</sup> Come avviene, ad esempio, in materia assicurativa. L'art. 147 del d. lgs. 7 settembre 2005, n. 209, successivamente integrato e modificato (c.d. «codice delle assicurazioni private»), prevede infatti, al c. 1, che «nel corso del giudizio di primo grado, gli aventi diritto al risarcimento che, a causa del sinistro, vengano a trovarsi in stato di bisogno, possono chiedere che sia loro assegnata una somma da imputarsi nella liquidazione definitiva del danno»: pertanto, la provvisoria potrà essere ri-

mente potendosi configurare, in sede giudiziale, una responsabilità aggravata del vettore ai sensi dell'art. 96 c.p.c.

Ad ogni modo, la richiamata disciplina del reg. 392/2009 appare migliorativa rispetto a quella, analoga, dettata in tema di trasporto aereo (art. 28 della convenzione di Montreal<sup>13</sup>), la quale, oltre a connotarsi per le medesime criticità evidenziate con riferimento all'art. 6, presenta l'ulteriore limite di subordinare la corresponsione dell'anticipo di pagamento alla esistenza di una specifica previsione nella legislazione nazionale del vettore.

2. – La disciplina introdotta con il reg. 392/2009 contiene poi, com'è noto, un articolato regime di responsabilità del vettore, che si «snoda» diversamente in funzione della fonte del sinistro e della entità economica del danno subito dal passeggero: pertanto, in caso di morte o di lesioni personali del soggetto trasportato derivanti da «*shipping incident*»<sup>14</sup> ossia, a norma dell'art. 3, par. 5, della convenzione, da naufragio («*shipwreck*»), capovolgimento («*capsizing*»), collisione («*collision*») o incaglio della nave («*stranding of the ship*»), esplosione o incendio a bordo («*explosion or fire in the ship*»), o da difetto della nave («*defect in the ship*»)<sup>15</sup>, il vettore sarà responsabile a meno

conosciuta solo una volta incardinato il giudizio, e verrà determinata dal giudice in corso di causa, *iuxta alligata ac probata*.

<sup>13</sup> Ossia, com'è noto, la «convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale», firmata a Montreal il 28 maggio 1999.

<sup>14</sup> Rilevano Casanova, Brignardello, *op. cit.*, 40 s., che, mentre nel testo in italiano si utilizza, tanto nel titolo del reg. 392/2009, quanto nella PAL 2002, il termine «incidente», diversamente avviene nei testi in inglese, francese e spagnolo. Con riferimento al primo, si utilizzano infatti, rispettivamente, i termini «*accident*» e «*incident*»; in quello francese i termini «*accident*» ed «*événement maritime*»; in quello spagnolo «*accidente*» e «*suceso relacionado con la navegación*». Alla luce di ciò, anche il testo in italiano andrà, secondo i richiamati AA., interpretato attribuendo al termine «incidente» il significato generale di «evento dannoso», e non quello di «evento legato alla navigazione».

<sup>15</sup> Secondo E. Olmedo Peralta, *New Requirements and Risk Distribution for the Liability of Carriers of Passengers by Sea in the Event of Accidents under Regulation (EC) No 392/2009*, in *Eur. Transp. Law*, 2014, 261, per «*shipwreck*» dovrebbe intendersi «*the ship's loss for any reason. The broke or the immersion of the ship is not required: it is enough with the fact that the ship becomes unserviceable for sailing*»; si avrà, invece, «*capsizing*», quando «*the strength of the natural elements of a tempest (high winds or rough water) can seriously jeopardize the stability or the control of the ship, and without that this situation becomes a shipwreck*»; per «*collision*» si intende «*the structural impact between two or more ships or one ship and a floating or still object, which as the consequence of generating damages*»; con la locuzione «*stranding of the ship*» ci si riferisce all'ipotesi nella quale «*the ship is driven or left aground or ashore, that is, when the ship remain blocked on a solid surface, typically the shore or rocks, but it can also be any man-made platform*».

che non provi che l'incidente «*resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or (b) was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause the incident by a third party*»<sup>16</sup>: ciò nella ipotesi in cui i suddetti danni non siano superiori a 250.000 dsp «*on each distinct occasion*».

Nella ipotesi in cui, invece, il danno derivante da sinistro marittimo superi la indicata soglia (250.000 dsp), e solo per «l'esubero» (fino a 400.000 dsp), il vettore sarà «*further liable*» (art. 3.1) a meno che non provi che l'evento dannoso non è imputabile a suo «*fault or neglect*»<sup>17</sup>. Oltre tale soglia, ed entro il secondo limite dei 400.000 dsp, si è detto che opererà il criterio di presunzione di colpa, atteso che il vettore risponderà ove non riesca a dimostrare che l'evento non è imputabile a suo «*fault or neglect*».

Infine, per «*defect of the ship*» (art. 3.5, lett. c) dovrà intendersi «*any malfunction, failure or non-compliance with applicable safety regulations in respect of any part of the ship or its equipment when used for the escape, evacuation, embarkation and disembarkation of passengers, or when used for the propulsion, steering, safe navigation, mooring, anchoring, arriving at or leaving berth or anchorage, or damage control after flooding; or when used for the launching of life saving appliances*».

<sup>16</sup> Osservano Casanova, Brignardello, *op. cit.*, 43, che in questa ipotesi potrebbero rientrare gli atti di terrorismo e di pirateria. Critici nei confronti delle cause di esonero sono Zunarelli, Romagnoli, *op. cit.*, 325 ss., i quali osservano come alcune di esse «siano state formulate in maniera alquanto imprecisa e, ad ogni modo, omettendosi una puntuale individuazione dei relativi presupposti di operatività. Così, ad esempio, per quanto riguarda l'esimente rappresentata dall'atto di guerra [...] non è chiaro, ad esempio, quali conseguenze possano prodursi nelle ipotesi in cui il comandante di una nave, adibita al trasporto di persone, trasformi incautamente il mezzo nautico in un "bersaglio di guerra", a causa di segnali non corretti inviati per errore o comunque di comportamenti non aderenti ai canoni di una prudente navigazione in aree interessate da eventi bellici».

<sup>17</sup> Il passeggero dovrà, quindi, limitarsi a provare che il danno si è verificato «*from or in connection*» con l'incidente marittimo, mentre il vettore sarà onerato di dimostrare la propria mancanza di colpa in relazione a detto incidente, di cui dovrà «giustificare il concreto verificarsi. In tal modo, in caso ad esempio di arenamento, il vettore sarà tenuto ad individuare le cause specifiche che ne sono state all'origine, fornendo la prova positiva che a fronte di una corretta attività di gestione e governo del mezzo nautico, l'evento dannoso citato è dipeso, per esempio, dalla presenza di un ostacolo non evidenziato nelle carte nautiche ovvero dalla condotta negligente assunta dalla pubblica autorità amministrativa nella prescrizione delle indicazioni cui attenersi durante le fasi di ingresso e di uscita dall'area portuale»: così Zunarelli, Romagnoli, *op. cit.*, 305 s. Si è, peraltro, osservato da F. Berlingieri, *L'adozione del Protocollo 2002 alla Convenzione di Atene del 1974 sul trasporto per mare di passeggeri e loro bagagli*, in *Dir. maritt.*, 2002, 1500, che «data l'ampiezza della nozione di "*shipping incident*", tale prova risulterà normalmente dalle circostanze in cui l'evento si è verificato. Ma non sempre. Ad esempio questo non è il caso ove un passeggero scompaia da bordo durante una normale navigazione».

Nei casi di danni derivanti da cause diverse da un incidente marittimo, infine, si verterà in una piana ipotesi di responsabilità extracontrattuale, dovendo il passeggero dimostrare la colpa o la negligenza del vettore, il quale risponderà, comunque, entro il limite dei 400.000 dsp.

In ogni caso, se la morte o la lesione personale «*was caused or contributed to by the fault or neglect of the passenger, the Court seized of the case may exonerate the carrier wholly or partly from his liability in accordance with the provisions of the law of that court*» (art. 6), lasciando così, alla valutazione del giudice nazionale e sottraendola al diritto uniforme, la rilevanza del concorso di colpa del danneggiato.

Il vettore sarà, infine, illimitatamente responsabile «*if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result*» (art. 13).

Il sistema così delineato parrebbe, ad una prima lettura, garantire sia la certezza che la adeguatezza del risarcimento del danno al passeggero, atteso che il rispetto del primo principio richiamato (certezza) deriverebbe dall'obbligo, per il vettore, di sottoscrivere, a norma dell'art. 4 *bis*, par. 1, della PAL 2002, una polizza assicurativa o un'altra garanzia finanziaria che, tuttavia, è stata imposta fino al limite dei 250.000 dsp, nonché dalla previsione, entro tale limite, di un sistema di responsabilità oggettiva<sup>18</sup>; con riferimento alla adeguatezza del risarcimento, questa dovrebbe essere garantita dall'aumento del limite risarcitorio, operato dal protocollo del 2002, fino a 400.000 dsp non più per singolo trasporto, ma per singolo evento.

<sup>18</sup> «Pare quindi che il legislatore internazionale abbia voluto garantire al passeggero di essere senz'altro indennizzato, nell'ipotesi di danno alla persona, almeno entro il limite previsto per la responsabilità vettoriale ritenuta più grave che si ha allorché questa deriva da sinistro marittimo e sia caratterizzata da una responsabilità oggettiva»: così G. Tellarini, M. Casanova, M. Brignardello, *Responsabilità del vettore nel trasporto marittimo di persone*, in *Le sanzioni in materia di trasporto marittimo, aereo, terrestre e codice della strada*, a cura di A. Cagnazzo, C. Pozzi, S. Toschi, Torino, 2012, 156; Zunarelli, Romagnoli, *op. cit.*, 330 s., i quali osservano che «l'intento originario perseguito dai redattori del testo normativo in parola è stato, chiaramente, quello di far coincidere il limite minimo della garanzia finanziaria non con la soglia massima della responsabilità del vettore fissata in 400.000 DSP per passeggero, ma con l'importo entro cui opera il regime di "strict liability", al fine di consentire una realistica protezione, parallelamente sul piano giuridico e su quello patrimoniale, del passeggero colpito dal sinistro». Il tema della (eventuale) responsabilità oggettiva del vettore richiederebbe un'indagine che non può essere svolta in questa sede.

E, tuttavia, ad un più dettagliato esame della disciplina sembrano, in realtà, porsi concreti problemi di legittimità costituzionale della disciplina qui in esame, in riferimento ai principi espressi dal Giudice delle leggi con la sentenza n. 132 del 6 maggio 1985<sup>19</sup>.

Com'è noto, e per quel che in questa sede interessa, la Corte ha, con la indicata sentenza, statuito che «la limitazione della responsabilità del vettore si appalesa giustificata solo in quanto siano al tempo stesso predisposte adeguate garanzie di certezza od adeguatezza per il ristoro del danno».

Il sistema previsto dalla convenzione di Montreal, unitamente al reg. (Ce) n. 785/2004<sup>20</sup>, appare in ciò coerente con la indicata decisione, nel momento in cui prevede, al primo livello, ossia fino a 113.100 dsp, la responsabilità oggettiva del vettore, cui si accompagna un obbligo di assicurazione per una somma addirittura maggiore, pari cioè a 250.000 dsp; per il secondo livello, invece, mancando sia la responsabilità oggettiva che la copertura assicurativa, non è prevista alcuna limitazione risarcitoria.

Lo stesso non è a dirsi per la disciplina introdotta con il reg. 392/2009<sup>21</sup>.

<sup>19</sup> Fra le altre, in *Foro it.*, 1985, I, 1585; in *Dir. prat. av. civ.*, 1985, 370, con nota di E. Turco Bulgherini, *Protezione delle vittime degli incidenti e diritti inviolabili della persona nel sistema costituzionale*; in *Dir. maritt.*, 1985, 752, con nota di E. Fogliani, *La limitazione di responsabilità del vettore aereo internazionale di persone nel giudizio della Corte costituzionale*; in *Dir. maritt.*, 1986, 212, con nota di C. Medina, *La dichiarazione di incostituzionalità della limitazione di responsabilità del vettore aereo internazionale*; in *Foro pad.*, 1985, I, 225, con nota di T. Ballarino, *La Corte Costituzionale interviene sui limiti della responsabilità del vettore aereo*; in *Giust. civ.*, 1985, I, 2451, con nota di M. Grigoli, *Luci ed ombre della sentenza della Corte Costituzionale sulla parziale illegittimità delle leggi di esecuzione della Convenzione di Varsavia e del protocollo dell'Aja, relativi al trasporto aereo internazionale*.

<sup>20</sup> Del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili, modificato dal reg. (Ue) n. 285/2010 della Commissione del 6 aprile 2010. Sul reg. 285 v. M. Grigoli, *Un incisivo intervento del legislatore comunitario per integrare le garanzie assicurative richieste al vettore aereo ed all'esercente dell'aeromobile*, in *Assicur.*, 2005, I, 3 ss.

<sup>21</sup> È bene evidenziare, *in limine* (pur potendo apparire ovvio), che in merito alla questione della limitazione peculiare rilievo assume la persona umana, e le connesse esigenze della sua piena tutela, così rendendosi poco giustificabile la previsione di un limite che, in materia di danni alle cose trasportate, la Corte ha invece ritenuto legittimo (si v., ad esempio le sentt. 12-5-1982 n. 90 e 19-11-1987, n. 401). Sul punto osserva E. Turco Bulgherini, *Eguaglianza dei cittadini, solidarietà sociale e limitazione della responsabilità del vettore aereo di persone*, in *Dir. prat. av. civ.*, 1979, 26 ss., che «il principio della limitazione nel trasporto di cose si inquadra in un regime di responsabilità in cui è generalmente riconosciuto sia il fondamento contrattuale che un più ampio potere dispositivo

Pare opportuno quindi, per meglio intendere i termini della questione, richiamare alcuni passaggi della citata decisione della Corte costituzionale. In particolare, si evidenzia «che l'aver [...] sancito un limite alla responsabilità del vettore non basta ad integrare la prospettata ipotesi di illegittimità costituzionale, sebbene importi una deroga al principio del risarcimento integrale del danno»; peraltro, le esigenze di tutela, anche costituzionale, del vettore aereo, prospettabili alla luce della convenzione di Varsavia, sono venute meno «con la continua ed imponente crescita del traffico aereo, il livello di sicurezza conseguito nel suo svolgimento e la flessione dei costi assicurativi, dovuta alla riduzione del rischio», come appare confermato dai successivi accordi intervenuti in materia<sup>22</sup>. In tale ottica, «la limitazione della responsabilità del vettore si appalesa giustificata solo in quanto siano al tempo stesso predisposte adeguate garanzie di certezza od adeguatezza per il ristoro del danno»<sup>23</sup>, ossia applicando i principi della responsabilità assoluta cui corrisponde una idonea copertura assicurativa, in uno all'aggiornamento del limite risarcitorio. E tali principi non potranno non applicarsi anche alla disciplina introdotta con il reg. 392/2009.

D'altronde, dei limiti evidenziati il legislatore comunitario pare prendere atto nel *considerando* n. 4 dell'indicato regolamento laddove, con disposizio-

delle parti», mentre «la responsabilità del vettore nel trasporto di persone [...] risponde ad una logica giuridica in gran parte diversa. Il rapporto che ne nasce comporta, per la particolarità del bene che ne costituisce l'oggetto, l'obbligo accessorio di protezione del passeggero, che inerisce alla tutela del valore particolare della persona umana»; ID., *Il limite risarcitorio nell'esperienza aeronautica: insuperabilità in ogni circostanza*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti*, Milano, 1994, 336; ID., *Il limite di risarcimento ed ipotesi di insuperabilità in tema di trasporto aereo di persone*, in *Studi in onore di Antonio Lefebvre D'Ovidio. In occasione dei cinquant'anni del diritto della navigazione*, a cura di E. Turco Bulgherini, t. II, Milano, 1995, 1267, ove osserva che il trasporto di merci, «se richiama i principi di diritto comune in materia di adempimento contrattuale, presenta connotati in gran parte diversi rispetto al trasporto di persone in relazione soprattutto all'oggetto del bene tutelato e comporta una diversa rilevanza di carattere costituzionale».

<sup>22</sup> La Corte richiama «l'accordo registrato presso il *Civil Aeronautics Board* degli Stati Uniti e concluso il 6 maggio 1966 a Montreal tra i vettori aerei I.A.T.A. (*International Air Transport Association*), limitatamente ai voli internazionali che interessano, quanto al punto di partenza o arrivo o scalo, l'area spaziale di quella nazione» e il «Protocollo adottato a Città del Guatemala l'8 marzo 1971».

<sup>23</sup> Rileva sul punto F.D. Busnelli, *Limitazioni risarcitorie, diritto dei trasporti, codice civile*, in *Dir. trasp.*, 1993, 657, con riferimento alla disgiuntiva «o» fra i termini certezza e adeguatezza: «Ho sempre pensato a un errore di stampa, che finisce con il falsare la sostanza del principio di certezza "e" adeguatezza; sostanza peraltro condivisa da tutti i commentatori, che pur fedelmente ripetono la formula della certezza "o" adeguatezza».

ne analoga all'art. 50 della convenzione di Montreal<sup>24</sup>, prevede che «i regimi assicurativi istituiti dalla convenzione di Atene devono tenere conto dei mezzi finanziari dei proprietari di nave e delle società assicuratrici. I proprietari di nave devono poter gestire i loro regimi assicurativi in modo economicamente compatibile e, specie per quanto riguarda le piccole compagnie di navigazione che effettuano trasporti interni, si deve prendere in considerazione il carattere stagionale delle loro attività. I regimi assicurativi di cui al presente regolamento dovrebbero pertanto tenere in considerazione le diverse classi di navi»: orbene, non potendo essere l'assicurazione inferiore ai 250.000 dsp, deve argomentarsi come il legislatore comunitario, probabilmente conscio della questione relativa al limite del risarcimento, se non altro in termini «quantitativi», abbia inteso auspicare la determinazione di una soglia maggiore: non escluderei, *de jure condendo*, che un successivo intervento del legislatore comunitario possa innalzare il limite assicurativo, come è avvenuto in applicazione dell'art. 50 della convenzione di Montreal.

Pertanto, per rispettare i principi enunciati nella richiamata sentenza n. 132/1985, la limitazione della responsabilità può trovare giustificazione solo ove vi sia certezza del risarcimento (oltre che, si è detto, di adeguatezza dello stesso), prevedendosi una congrua copertura finanziaria/assicurativa<sup>25</sup>, non-

<sup>24</sup> Secondo cui, com'è noto, gli «*States Parties shall require their carriers to maintain adequate insurance covering their liability under this Convention*».

<sup>25</sup> Lo si argomenta anche da G. Mastrandrea, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, Padova, 1994, 371, il quale evidenzia, in tal senso, «l'idoneità, in termini generali, dello strumento assicurativo». Peraltro, se il riconoscimento dell'azione diretta del danneggiato nei confronti dell'assicuratore (art. 4 *bis*, par. 10) ha lo scopo di favorirne una migliore tutela, a ciò non può accompagnarsi un adeguato impegno finanziario e/o assicurativo del vettore. Osserva Medina, *La dichiarazione di incostituzionalità*, cit., 218, che la limitazione del *quantum* del risarcimento «ha la funzione di garantire al danneggiato la certezza di un sicuro risarcimento, anche se non integrale, rispetto alla teorica speranza di un risarcimento totale reso in pratica incerto [...] anche dalle condizioni economiche del responsabile. Infatti il limite al risarcimento permette al responsabile di assicurarsi, mentre non è possibile assicurarsi per responsabilità illimitate». Da ciò discende che, se la copertura assicurativa non riguarda anche l'ammontare massimo della limitazione (nella specie, 400.000 dsp), il danneggiato resta comunque esposto al rischio di mancato pagamento dovuto alle «condizioni economiche del responsabile», così facendo venir meno, presumibilmente, le ragioni alla base del limite risarcitorio. Peraltro, giustamente, lo stesso A., a 219, ricollega espressamente la certezza del risarcimento, oltre che alla assicurazione, alla responsabilità oggettiva del vettore. Evidenzia il collegamento fra certezza del risarcimento e assicurazione obbligatoria già M. Grigoli, *Luci ed ombre della sentenza della Corte Costituzionale sulla parziale illegittimità delle leggi di esecuzione*

ché idonee forme di imputazione di responsabilità, oggettiva o quantomeno per colpa presunta <sup>26</sup>.

Così inquadrata la tematica, pertanto, si può ritenere che i principi enunciati dalla Corte siano stati rispettati solo per i sinistri derivanti da incidente marittimo risarcibili fino a 250.000 dsp, per i quali pare esservi responsabilità oggettiva del vettore e piena copertura assicurativa; dubbi possono, invece, esprimersi con riferimento ai sinistri, derivanti sempre da incidente marittimo, dai quali derivi un danno compreso fra i 250.001 e i 400.000 dsp, per i quali vi è colpa presunta del vettore, ma non idonea copertura assicurativa; incostituzionale appare, invece, il limite del risarcimento per i sinistri derivanti da cause diverse da un incidente marittimo, per i quali manca una idonea copertura assicurativa e la posizione probatoria del danneggiato non solo non è agevolata, ma è addirittura aggravata, dovendo egli provare il *fault* o il *neglect* del vettore.

3. – Sempre in punto di «certezza» del risarcimento, ulteriori problematiche sorgono ancora dall'esame dell'art. 4 *bis* della PAL 2002.

La citata norma prevede, per quel che qui interessa, al par. 1 che «In caso di trasporto di passeggeri a bordo di una nave registrata in uno Stato contraente e abilitata a trasportare più di dodici passeggeri, e qualora si applichi la presente convenzione, il vettore che esegue realmente la totalità o parte del trasporto è tenuto a sottoscrivere un'assicurazione o altra garanzia finanziaria, quale la garanzia di una banca o di analogo istituto finanziario, a copertura della responsabilità prevista dalla presente convenzione per morte o le-

*della Convenzione di Varsavia e del protocollo dell'Aja, relativi al trasporto aereo internazionale*, nota a Corte cost. 6-5-1985, n. 132, in *Giust. civ.*, 1985, I, 2456; ID., *Il diritto della navigazione fra codificazione e decodificazione*, t. II, Napoli, 1985, 354. Mette in risalto la responsabilità obiettiva per rischio d'impresa quale strumento che, consentendo la certezza e la prontezza del risarcimento, «sembra giustificare il principio della limitazione», Turco Bulgherini, *Eguaglianza dei cittadini*, cit., 53. Ricollega la «certezza», oltre che allo strumento assicurativo, alla responsabilità oggettiva o alla colpa presunta anche G. Silingardi, *L'istituto del limite risarcitorio: controllo di costituzionalità ed autonomia delle parti*, in *Dir. trasp.*, 1992, 384 ss. Sul tema in esame non può non rinviarsi a G. Rinaldi Baccelli, *Appunti in materia di responsabilità civile del costruttore di aeromobile nei confronti dei terzi*, in *Dir. prat. av. civ.*, 1985, 48 ss., nonché a G. Pescatore, *Riflessi costituzionali della limitazione della responsabilità del vettore nautico*, in *Dir. trasp.* 1988, 1 ss.

<sup>26</sup> Rileva, peraltro, Deiana, *op. cit.*, 139, in termini generali, che «la previsione di un limite realizza una sostanziale contrazione della tutela degli interessi dei passeggeri marittimi», altresì ponendosi in controtendenza proprio con la citata convenzione di Montreal.

sioni personali dei passeggeri. Il limite dell'assicurazione obbligatoria o della garanzia finanziaria non deve essere inferiore a 250 000 unità di conto <sup>27</sup> per passeggero per ogni singolo evento»; al par. 10, poi, si dispone che l'assicuratore, convenuto in giudizio dal passeggero, può a questi eccepire che il danno è imputabile al «comportamento doloso» (testo in italiano; «*wilful misconduct*» nel testo inglese e «*faute intentionnelle*» in quello francese) del vettore-assicurato: in tali casi «l'assicuratore può rifiutarsi di risarcire il passeggero, laddove invece il vettore è tenuto ad un risarcimento illimitato per cui il passeggero non viene tutelato dall'assicuratore proprio nel momento in cui avrebbe bisogno di maggiore protezione. Allorquando invece il vettore perde il beneficio del limite per il fatto di aver agito temerariamente e con la consapevolezza del probabile verificarsi del danno, l'assicuratore risponde fino a duecentocinquantamila dsp per passeggero» <sup>28</sup>.

Tale disposizione suscita alcune perplessità ove la si compari con la normativa vigente nel nostro paese, e in particolare con quella del già richiamato d. lgs. 7 settembre 2005, n. 209 (c.d. «codice delle assicurazioni private»).

La norma internazionaluniforme è simile, infatti, agli artt. 1900 e 1917 c.c. che, com'è noto, escludono la responsabilità dell'assicuratore per i sinistri causati da dolo o colpa grave dell'assicurato, con la significativa differenza che l'art. 1900 <sup>29</sup>, c. 2, c.c., prevede che l'assicuratore sia comunque «obbligato per il sinistro cagionato da dolo o da colpa grave delle persone del fatto delle quali l'assicurato deve rispondere»: pertanto, se si applicasse la normativa interna, non dovrebbe porsi, ad esempio, il problema della risarcibilità del danno derivante dal fatto doloso del comandante, in presenza di polizza sottoscritta dall'armatore. A parte questo breve appunto, fatto solo per completezza di indagine attesa la inapplicabilità della disciplina interna alla materia che si sta esaminando, il discorso appare più complesso ove la normativa uniforme si raffronti ancora con

<sup>27</sup> Secondo l'art. 9.1 della PAL 2002 «l'unità di conto di cui alla presente convenzione è il diritto speciale di prelievo, quale definito dal Fondo monetario internazionale».

<sup>28</sup> Casanova, Brignardello, *op. cit.*, 70 s. Cfr., per ulteriori approfondimenti sul tema, P. Celle, *I profili assicurativi della responsabilità del vettore marittimo di persone nella Convenzione di Atene e nel Regolamento (CE) 392/2009*, in *Dir. maritt.*, 2012, 764 ss., spec. 772 ss.

<sup>29</sup> Disposizione ritenuta applicabile anche allo specifico campo della responsabilità civile da Cass., 17-5-1999, n. 4798, in *Danno resp.*, 1999, 1001, con nota di S. Sica, *Danno derivante da fatto doloso e risarcibilità a carico del fondo di garanzia*; in *Resp. civ. prev.*, 1999, 1023, con nota di P. Sanna, *Cassazione, Fondo di Garanzia, dolo dell'assicurato: così è, se vi pare*.

quella interna, ma relativa alla assicurazione dei veicoli (a motore e natanti), di cui al richiamato d. lgs. 209/2005: in questo caso, infatti, non opereranno gli artt. 1900 e 1917, ma l'art. 2054 c.c., anche in virtù dell'espresso richiamo operato, a questa disposizione, dal citato decreto legislativo<sup>30</sup>. Afferma, infatti, la Suprema Corte che il dolo o la colpa grave dell'assicurato non saranno opponibili al terzo danneggiato, in applicazione della valenza «privatistica» del contratto (con la conseguenza che dolo e colpa grave avranno rilievo nei soli rapporti fra assicuratore e assicurato, ai fini dell'azione di rivalsa) e assumendo, nei rapporti fra soggetto leso e assicuratore, preminenza le «connotazioni pubblicistiche in relazione alla finalità sociale perseguita dal legislatore di garantire a quest'ultimo il risarcimento anche quando il rischio non sia stato assunto nel contratto assicurativo»<sup>31</sup>; evidenzia, inoltre, la Cassazione, che l'art. 2054 c.c. non contiene alcun rinvio al dolo o alla colpa grave, al fine di escludere la responsabilità dell'assicuratore nei confronti del terzo danneggiato<sup>32</sup>, coerentemente, peraltro, con la evidenziata differenza di rapporti fra assicuratore, assicurato e terzo danneggiato e con il rispetto del principio di solidarietà nei confronti del soggetto leso<sup>33</sup>, posto in risalto anche nelle direttive europee<sup>34</sup>.

<sup>30</sup> Si v., da ult., gli artt. 122 e 123 e già le disposizioni della l. 990/1969.

<sup>31</sup> Così, testualmente, Cass. 17-5-1999, n. 4798, cit., che richiamava, sul punto, Cass., 18-12-1990, n. 11977.

<sup>32</sup> La medesima sentenza 17-5-1999, n. 4798, cit., rileva che «la norma richiamata (art. 2054) non solo non esclude esplicitamente i fatti dolosi, ma deriva il suo contenuto direttamente da quel principio (o clausola generale di garanzia per l'illecito civile, come afferma autorevole dottrina condivisa dalla stessa Corte Costituzionale nella nota sentenza n. 184 del 1986) generale stabilito dall'art. 2043 del codice civile, per cui «qualunque fatto doloso o colposo che cagiona danno ingiusto, obbliga al risarcimento».

<sup>33</sup> Si v., fra molte, Cass., 17-5-1982, n. 3038, in *Foro it.*, 1982, I, 2196; Cass., 18-2-1997, n. 1502, in *Foro it.*, 1997, I, 2144; in *Resp. civ. prev.*, 1998, 140, con nota di G. Colaiacomo, *Il problema del dolo nell'assicurazione obbligatoria R.C.A. e l'eterointegrazione normativa del contratto*; Cass. Pen., 28-11-2013, n. 19890, in *Arch. giur. circ.*, 2015, 168; da ult., Cass., 3-8-2017, n. 19368, in *Giust. civ. mass.*, 2017; fra le sentenze di merito v., da ult., Trib. Napoli, 2-3-2016, reperibile nella banca dati *dejure.it*. Osserva, peraltro, U. La Torre, *Spunti sulla tutela del passeggero nel trasporto marittimo di persone*, in *La sicurezza nel trasporto e nelle infrastrutture della navigazione marittima e aerea*, a cura di U. La Torre, A. L. M. Sia, Catanzaro, 2011, 152, che il passeggero sarebbe stato «certamente più protetto da un'assicurazione "diretta" del danno, nella quale cioè l'interesse assicurato è il suo (infortunio o il danno a cose a lui appartenenti), da qualsiasi causa provenga l'evento dannoso; e non già da un'assicurazione che, invece, copre la responsabilità del vettore e che quindi, se questa non sussiste o è esclusa, non garantisce un bel nulla al passeggero danneggiato».

<sup>34</sup> Cass., 21-6-2004, n. 11471, *Giust. civ.*, 2005, I, 2433.

Da questo punto di vista potrebbero porsi, quindi, ulteriori problemi di legittimità costituzionale della disciplina introdotta con il reg. 392/2009, oltre che in punto di certezza del risarcimento, anche in termini di rispetto dell'art. 2 Cost., in relazione agli evidenziati principi di solidarietà nei confronti del danneggiato e alla esigenza pubblicistica di tutela di questi; con riguardo all'art. 3 Cost., potrebbe riflettersi sulla poco giustificabile differenza, in relazione al principio di uguaglianza, fra tutela dei passeggeri lesi, ad esempio, durante la navigazione da diporto e passeggeri danneggiati durante una crociera, tanto più considerando – sembra quasi ovvio rilevarlo – che le potenzialità lesive dell'evento dannoso sono assai maggiori nella seconda ipotesi<sup>35</sup>: ciò si osserva senza trascurare le difficoltà che potrebbero derivare dall'inferire la incostituzionalità di un regolamento comunitario, *in parte qua*, dal confronto con la normativa interna, pur se relativa ad una diversa disciplina<sup>36</sup>.

<sup>35</sup> Pare opportuno rilevare, al fine di ulteriormente evidenziare la mancanza di fondate ragioni giustificatrici di tale disparità di trattamento, che le delegazioni di Norvegia e Australia «avevano opposto un netto diniego alla previsione della *wilful misconduct* del vettore quale specifica esimente invocabile dagli assicuratori o dai garanti [...] sul presupposto che è proprio la causa di esonero rappresentata dalla *wilful misconduct* dell'impresa di trasporto assicurata ad attenuare, più verosimilmente, la tutela giuridico-patrimoniale del passeggero. [...] D'altra parte gli stessi *P&I* hanno sottolineato come i sacrifici che le compagnie di assicurazione sono solite accettare sia nel coprire il regime di *strict liability* vettoriale per morte o lesioni personali del passeggero, sia nell'esporsi al rischio di azioni dirette da parte del soggetto danneggiato, si rivelino già particolarmente gravosi. L'esclusione dell'esimente in esame dal testo del Protocollo del 2002 avrebbe esposto i membri dei *clubs* a sostenere maggiori e ulteriori rischi, pregiudicando le prospettive di sviluppo delle medesime compagnie di assicurazione, con specifico riguardo a quelle in cui il numero di membri interessato ad operare nel settore dei trasporti si riveli particolarmente esiguo»: così Zunarelli, Romagnoli, *op. cit.*, 336.

<sup>36</sup> Quanto evidenziato nel testo non è teso, quindi, a mettere in discussione la «primazia» del reg. 392 sul diritto interno, non opinabile ove la normativa interna fosse direttamente in contrasto con l'indicato regolamento (sul tema della primazia del diritto comunitario v. già Ceg, 9 marzo 1978, causa C-106/77, *Amministrazione finanziaria dello Stato c. Simmenthal* e, di seguito, Corte cost., 8-6-1984, n. 170 (in *Foro it.*, 1984, I, 2062, con nota di A. Tizzano, *La Corte costituzionale e il diritto comunitario: vent'anni dopo...*; in *Giur. it.*, 1984, I, 1521, con nota di M. Berri, *Composizione del contrasto tra Corte costituzionale e Corte di giustizia delle Comunità europee*; in *Giust. civ.*, 1984, I, 1521; in *Giust. civ.*, 1984, I, 2353, con nota di S. Soigiu, *L'applicabilità «diretta» del diritto comunitario*), che ha dato il la al nuovo orientamento della Corte. Nel rapporto fra reg. 392 e d. lgs. 209/2005, invece, alcun contrasto «diretto» pare esservi, applicandosi le rispettive discipline a fattispecie diverse, a meno che le navi da diporto non siano dotate di equipaggio e non trasportino più di dodici passeggeri a fini commerciali (art. 2, c. 3, n. 6, d. lgs. 4 febbraio 2000, n. 45). In altri termini, si vuol qui riflettere, pur senza certezza di risultato, su una lettura organica delle normative vigenti in tema di danno da circolazione marittima alla luce dei richiamati principi costituzionali,

4. – Tutto quanto esposto evidenzia la concreta possibilità che possano porsi problemi di contrasto del reg. 392/2009 con i richiamati principi costituzionali, con la conseguente applicazione dei cc.dd. «controlimiti»<sup>37</sup>.

Potrebbe tuttavia profilarsi, anche nelle ipotesi di (possibile) violazione diretta di principi fondamentali della Costituzione e dei diritti inalienabili della persona umana (sulla «scia» della valorizzazione del dialogo diretto con la Corte di giustizia confermato dal caso Taricco) un rinvio pregiudiziale alla

in virtù della prevalenza sulla normativa comunitaria – regolamenti compresi (v. C. cost. 8-6-1984, n. 170, cit.) – dei principi fondamentali del nostro ordinamento e dei diritti inviolabili della persona umana (su cui v., da ult., C. cost., 26-1-2017, n. 24 (ord.), cit.).

<sup>37</sup> Non potendo affrontarsi, in questa sede, una tematica così ampia e complessa, ci si limita a rinviare, in tema di necessario rispetto, da parte del diritto comunitario, dei principi fondamentali della Costituzione e dei diritti inalienabili della persona umana, fra molte e da ult., a Corte cost., 26-1-2017, n. 24 (ord.), tra le altre in *Riv. dir. internaz.*, 2017, 652; in *Giur. comm.*, 2017, II, 608, con nota di P. Insolera, *Affaire Taricco: la Corte costituzionale offre una seconda chance ai giudici di Lussemburgo*; in *Giur. it.*, 2017, I, 1425, con nota di F. Rossi, *Luci e ombre della reazione della Corte costituzionale alla sentenza Taricco*; in *Foro it.*, 2017, I, 393, con nota redazionale di A. M. Perrino, secondo cui «il primato del diritto dell'Unione non esprime una mera articolazione tecnica del sistema delle fonti nazionali e sovranazionali. Esso riflette piuttosto il convincimento che l'obiettivo della unità, nell'ambito di un ordinamento che assicura la pace e la giustizia tra le nazioni, giustifica una rinuncia a spazi di sovranità, persino se definiti da norme costituzionali. Al contempo la legittimazione e la forza stessa dell'unità in seno ad un ordinamento caratterizzato dal pluralismo nascono dalla sua capacità di includere il tasso di diversità minimo, ma necessario per preservare l'identità nazionale insita nella struttura fondamentale dello Stato membro. In caso contrario i Trattati europei mirerebbero contraddittoriamente a dissolvere il fondamento costituzionale stesso dal quale hanno tratto origine per volontà degli Stati membri. Ne consegue che il diritto dell'Unione, e le sentenze della Corte di giustizia che ne specificano il significato ai fini di un'uniforme applicazione, non possono interpretarsi nel senso di imporre allo Stato membro la rinuncia ai principi supremi del suo ordine costituzionale» nonché «ai diritti inalienabili della persona». Con la indicata decisione – pare opportuno precisare – la Corte non ha, tuttavia, attivato i cc.dd. «controlimiti» (su cui v., di recente, Corte cost., 22-10-2014, n. 238, in *Giur. cost.*, 2014, 3853, con nota di B. Conforti, *La Corte costituzionale e i diritti umani misconosciuti sul piano internazionale*, il quale osserva come «l'applicazione del diritto internazionale all'interno dello Stato, anche il più aperto alle fonti internazionali, non possa essere spinto fino al punto di compromettere valori fondamentali della comunità statale»; *ivi*, con nota di C. Pinelli, *Diritto alla difesa e immunità degli Stati dalla giurisdizione straniera sul risarcimento per danni da crimini di guerra e contro l'umanità*; *ivi*, con nota di R. Caponi, *Immunità dello Stato dalla giurisdizione, negoziato diplomatico e diritto di azione nella vicenda delle pretese risarcitorie per i crimini nazisti*; con nota di B. Marzio, *Il punto sui «controlimiti»*; *ivi*, con nota di F. Rimoli, *La Corte e la Shoah: osservazioni brevi su una sentenza coraggiosa*; Corte cost., 28-11-2012, n. 234, in *Foro it.*, 2013, I, 788, con nota di E. Scoditti, *Se un diritto umano diventa fon-*

Corte di giustizia, anche per verificare la compatibilità della disciplina introdotta con il reg. 392/2009 con i principi espressi dal tr. UE, dal TFUE e dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea<sup>38</sup> (ad esempio, solidarietà e non discriminazione).

Concludendo deve osservarsi, in termini generali, che la previsione di un limite al risarcimento non appare giustificabile in una fase storica in cui obiettivo dei legislatori, nazionali e comunitario, sembra essere quello di garantire la massima tutela alla persona danneggiata, la quale deve essere pienamente risarcita dei danni subiti<sup>39</sup>, tanto più ove a tale limite si «accompagna» un sistema di eccezioni, riferibile al rapporto assicuratore-terzo, che pare ulteriormente pregiudizievole per i diritti del soggetto leso.

*damentale: la CEDU come parametro interposto di costituzionalità*; Corte cost., 22-10-2007, n. 348 e 24-10-2007, n. 349, ampiamente commentate fra le altre in *Foro amm. Cons. St.*, 2007, 3591, con nota di R. Dickmann, *Corte costituzionale e diritto internazionale nel sindacato delle leggi per contrasto con l'art. 117, primo comma, della Costituzione*; in *Giur. cost.*, 2007, 3518, con nota di C. Pinelli, *Sul trattamento giurisdizionale della CEDU e delle leggi con essa configgenti*. Sul tema v. anche AA. VV., *Riflessioni sulle sentenze 348-349/2007 della Corte costituzionale*, Milano, 2009) ma ha proceduto, in via preliminare, al rinvio pregiudiziale alla Corte di giustizia affinché fornisca indicazioni e chiarimenti in merito alla precedente sentenza emessa dalla Grande sez. in data 8 settembre 2015 (causa C-105/14, *Taricco c. Italia*). Sulla questione la C. giust. Ue, grande sez., si è pronunciata in data 5-12-2017 (causa C-42/17), in *Dir. e Giust.*, 2017, 9, con nota di I. L. Nocera, *Il principio di legalità prevale sull'obbligo di tutelare gli interessi finanziari dell'Unione Europea*; con la quale non pare aver «sconfessato» i principi espressi dal giudice delle leggi italiano, affermando che «l'articolo 325, paragrafi 1 e 2, TFUE dev'essere interpretato nel senso che esso impone al giudice nazionale di disapplicare, nell'ambito di un procedimento penale riguardante reati in materia di imposta sul valore aggiunto, disposizioni interne sulla prescrizione, rientranti nel diritto sostanziale nazionale, che ostino all'inflizione di sanzioni penali effettive e dissuasive in un numero considerevole di casi di frode grave che ledono gli interessi finanziari dell'Unione europea o che prevedano, per i casi di frode grave che ledono tali interessi, termini di prescrizione più brevi di quelli previsti per i casi che ledono gli interessi finanziari dello Stato membro interessato, a meno che una disapplicazione siffatta comporti una violazione del principio di legalità dei reati e delle pene a causa dell'insufficiente determinatezza della legge applicabile, o dell'applicazione retroattiva di una normativa che impone un regime di punibilità più severo di quello vigente al momento della commissione del reato» (corsivo aggiunto). Tali principi dovrebbero applicarsi anche ai regolamenti (nel caso di specie al reg. 392/2009) come già affermato da Corte cost., 8-6-1984, n. 170, cit., così potendo determinarsi, anche sulla scia della valorizzazione del dialogo diretto con la Corte di giustizia confermato dal caso Taricco, quanto meno un rinvio pregiudiziale d'interpretazione.

<sup>38</sup> La quale com'è noto, ai sensi dell'art. 6, par. 1, c. 1, del tr. UE, ha lo stesso valore giuridico dei trattati.

<sup>39</sup> S. Pollastrelli, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2008, 211.

*Abstract*

L'articolo affronta alcune questioni in tema di risarcimento dei danni al passeggero marittimo, alla luce del Regolamento (Ce) n. 392/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sulla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente, con specifico riferimento ai diversi livelli di responsabilità del vettore e all'art. 4 *bis* della Convenzione PAL 2002.

The paper deals with some aspects related to the topic of compensation of damage to the maritime passenger, in the light of the Regulation (Ec) n. 392/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 april 2009, on the «liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents», with specific reference to the different levels of carrier's liability and to the art. 4 *bis* of the PAL 2002 Convention.