



DANNO DA RITARDATA PARTENZA DELLA NAVE – RISARCIMENTO – PRESCRIZIONE

GIUDICE DI PACE DI SALERNO, 22 MARZO 2018 – Giudice Carlucci – Michele Scanniello c. Caremar s.p.a.

In ipotesi di danno derivante da ritardata partenza della nave, alle navi appartenenti alle categorie A e B si applicherà il termine di prescrizione biennale, previsto dalla convenzione di Atene del 1974 (come modificata dal protocollo di Londra del 2002 e allegata al regolamento (CE) n. 392/2009) e dalla direttiva (UE) 2015/2302, in luogo del più breve termine di prescrizione di cui all'art. 418 c. nav., mentre per la determinazione del *quantum debeatur* si applicherà il regolamento (UE) n. 1177/2010.

Svolgimento del processo

(Omissis)

L'attore assume che per il giorno 18.8.2015, alle ore 21:55, ha acquistato il biglietto di viaggio n. WB04015468A per il traghetto Napoli-Ischia e, recatosi presso la biglietteria per operare la conversione della prenotazione in biglietti effettivi di viaggio, nonché per versare la differenza di Euro 11,20 per passeggero non residente, apprendeva che il traghetto sarebbe partito solo alle ore 23:15. Non ha ricevuto, in uno alla moglie ed al figlio di soli 2 anni, alcuna assistenza e neppure l'informativa circa la possibilità di rimborso del biglietto – trasporto alternativo, ecc. E' partito, poi, per la destinazione alle ore 00:00. Invoca l'art. 408 Codice Navigazione ed il Regolamento UE 1177/2010 e chiede la condanna della convenuta al pagamento della compensazione pecuniaria, oltre al risarcimento del maggior danno e con clausola di contenimento entro Euro 1.000,00. Col favore delle spese *ex art.* 93 c.p.c.. Si è costituita in giudizio la società convenuta con comparsa depositata il 29.11.2016, che, come da relative conclusioni, eccepisce la prescrizione del diritto azionato e dell'azione esperita, contesta l'an ed il quantum della domanda, insta per il rigetto della domanda stessa. Vinte le spese.

(Omissis)

Motivi della decisione

Va evidenziato, preliminarmente, che sino alla fine del 2012, il trasporto marittimo di persone è stato disciplinato in Italia unicamente dal Codice della Navigazione. Nel 2009 la Convenzione di Atene è stata "adottata" dall'Unione Europea nel suo testo più recente, mediante inserimento come allegato I del Regolamento 392/2009, che disciplina appunto la responsabilità del vettore marittimo di persone. Peraltro, l'art. 12 del Regolamento prevede che esso sia «applicabile a decorrere dalla data di entrata in vigore della Convenzione di Atene per la Comunità, e in ogni caso non più tardi del 31 dicembre 2012». Dato che la



Convenzione non è entrata in vigore, solo con l'inizio del 2013 essa ha iniziato a disciplinare il trasporto di persone per mare nella comunità europea. Il regolamento non si applicherà a tutti i trasporti; esso esclude infatti quelli effettuati con navi passeggeri di classi C e D del regolamento 98/18/CE (riferimento da intendersi oggi al reg. 2009/45/CE) adibite a viaggi in ambito nazionale, che continueranno ad essere regolati dal codice della navigazione. A prescindere quindi da ogni considerazione circa l'opportunità di estendere anche a tali trasporti nazionali le norme del Regolamento (e quindi della Convenzione di Atene ad esso allegata) ciò significa che sono vigenti a partire dal 1 gennaio 2013 due sistemi di estinzione dei diritti nascenti dal contratto di trasporto: quello del codice della navigazione applicabile dal 1 gennaio 2013 ai soli trasporti nazionali su navi di classi C e D, e quello della convenzione di Atene, applicabile ai trasporti internazionali ed a quelli nazionali su navi di classe A e B. Nella specie, quale onere gravante sulla parte convenuta che ha formulato la relativa eccezione, non risulta provato a quale classe appartiene la nave che ha effettuato il trasporto dell'attore. Come detto, il regolamento CE 392/2009 incorpora come allegato la convenzione di Atene del 1974 nel testo modificato dal Protocollo di Londra del 2002. La Convenzione stabilisce un termine preclusivo biennale per l'azione volta ad ottenere il risarcimento dei danni originati da morte o lesioni personali dei passeggeri e da perdita o avaria dei bagagli (non decorso nel caso di specie). La convenzione di Atene prevede però un ulteriore sbarramento temporale: è infatti ulteriormente previsto che il termine entro il quale deve essere introdotta l'azione non possa superare per effetto di interruzioni o sospensioni i cinque anni dalla data dello sbarco o dal momento in cui i passeggeri o i bagagli avrebbero dovuto sbarcare con preferenza per la data posteriore fra le due (art. 16 punto 3 lett. a conv. Atene mod. prot. 2002). Il che configura abbastanza chiaramente un termine di decadenza, qualunque testo ufficiale si voglia prendere in considerazione. Se tuttavia si accoglie l'interpretazione, più corretta, che il termine biennale di cui all'art. 16 punto 1 sia di prescrizione, allora tale concorrenza non si verifica, dato che la Convenzione contiene in sé norme di diritto speciale sia sulla decadenza che sulla prescrizione, che non lasciano quindi spazio alcuno all'applicazione dell'art. 418 del Codice della Navigazione. Del resto, stante nella specie l'applicabilità del Regolamento (UE) n. 1177/2010, art. 2 n. 1, lo stesso Regolamento all'art. 21 lascia impregiudicato il diritto dei passeggeri di rivolgersi ai tribunali nazionali, secondo la legislazione nazionale, per ottenere risarcimenti connessi a perdite dovute a cancellazione o ritardo dei servizi di trasporto, anche a norma della direttiva 90/314/CEE, la quale è stata abrogata dalla Direttiva (UE) 2015/2302 che all'art. 14, n. 6, fissa periodo di prescrizione in anni due. Ciò posto, la domanda, ritenuta proponibile, va accolta nei termini di cui in motivazione. Relativamente all'an debeatur della domanda, in punto di fatto, secondo la deposizione dei testi escussi nel corso dell'istruttoria appare non controverso che la partenza del traghetto Napoli-Ischia del 18.8.2015, prevista (oggettivamente, dal biglietto passeggeri in atti prodotto) alle ore 21:55, sia poi effettivamente avvenuta alle ore 00:00 stesso giorno. In punto di diritto, al passeggero, considerato parte



debole del contratto di trasporto, spetta una compensazione economica in caso di ritardo all'arrivo alla destinazione finale, pari al 25% del prezzo del biglietto (senza detrazione per i costi legati a transazioni finanziarie) per un ritardo di almeno un'ora in un servizio fino a 4 ore (art. 19, n. 1 lett. a, Regolamento applicato), escluso che nella specie il passeggero sia stato informato del ritardo prima dell'acquisto del biglietto (l'attore ha appreso tale circostanza soltanto al momento dell'arrivo previsto per l'imbarco), che il ritardo sia stato causato dal passeggero stesso, ovvero che il ritardo sia dovuto a condizioni meteorologiche per il rischio di funzionamento sicuro della nave. In effetti, secondo l'istruttoria, il traghetto Napoli-Ischia per la partenza prevista alle ore 21:15 con arrivo alle ore 23:45 (1 ora e 30 minuti è il tempo previsto per tale percorso), di contro è partito alle ore 00:00 con arrivo alle ore 01:30 ovvero, con un ritardo di 1 ora e 45 minuti. Va ritenuta nella specie l'inapplicabilità degli artt. 16-17-18 dello stesso Regolamento, atteso che la compagnia di trasporto ha informato l'attore comunque della situazione venutasi a creare e dell'orario successivo di partenza, che il trasporto è stato comunque effettuato (in termini di trasporto alternativo o rimborso del prezzo del biglietto). Il D. Lgs. 129/15 attiene più propriamente all'applicazione di sanzioni amministrative nei confronti del vettore per il caso di violazione delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Valga, infine, considerare che, per come pacifico in giurisprudenza (Cass. Civ. n. 1584/2018), nel caso in cui sia dedotto l'inesatto adempimento di una obbligazione, al creditore istante sarà sufficiente la mera allegazione dell'inesattezza dell'inadempimento (anche per violazione dei doveri accessori), gravando sul debitore l'onere di dimostrare l'avvenuto esatto adempimento. Pertanto, la convenuta va condannata al pagamento, per il dedotto titolo, in favore dell'attore della somma di Euro 11,93 (25% di Euro 47,70, quale prezzo del biglietto di esclusiva pertinenza dell'attore".

(Omissis)

CHIOSE SULLA INOPINATA APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE) N. 392/2009 E DELLA DIRETTIVA (UE) 2015/2032 AD UNA FATTISPECIE DI RITARDO ALLA PARTENZA, E SULLA (PARZIALE) APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO (UE) N. 1177/2010.

MAURO MENICUCCI

SOMMARIO: 1. PREMESSA. – LA (IN)APPLICABILITÀ, AL CASO DI SPECIE, DEL REGOLAMENTO (CE) N. 392/2009. – 3. IL REGOLAMENTO (UE) N. 1177/2010. – 3.1. L'ART. 21 DEL REGOLAMENTO 1177 E LE DIRETTIVE 90/314/CEE E 2015/2032 DELL'UE. – 4. CONCLUSIONI.



1. Il caso sottoposto all'esame del Giudice di Pace di Salerno riguardava un passeggero il quale, recatosi con la propria famiglia, alle ore 21:55, presso il porto di Napoli per imbarcarsi sul traghetto Napoli-Olbia, apprendeva che lo stesso sarebbe partito, in ritardo, alle 23:15 (partenza, poi, effettivamente avvenuta solo alle ore 00:00). Nonostante il ritardo, il passeggero non riceveva alcuna assistenza da parte della compagnia di navigazione, né alcuna informativa relativa alla possibilità di vedersi rimborsare il biglietto. Agiva, pertanto, per ottenere il pagamento della "compensazione pecuniaria", nei confronti dell'impresa di navigazione la quale, nel costituirsi in giudizio, eccepiva la intervenuta prescrizione del diritto azionato.

Il Giudice, nell'accogliere la domanda, procede preliminarmente a richiamare il reg. (CE) n. 392/2009, che dà attuazione alla convenzione di Atene (allegata al regolamento stesso) e "disciplina appunto la responsabilità del vettore marittimo di persone" (così la sentenza, la quale avrebbe dovuto precisare: "in caso di incidente").

Partendo da questo provvedimento, il Giudice procede, poi, ad individuare le categorie di navi alle quali l'indicato regolamento si applicherebbe (A e B), precisando che la parte convenuta, pur essendo onerata di individuare la categoria di appartenenza della nave, al fine di escludere l'applicazione della normativa uniforme (ossia le navi di categoria C e D), non aveva a ciò provveduto. Ritenendo, quindi, applicabile il richiamato regolamento 392 alla fattispecie sottoposta al suo esame, individua il termine di prescrizione in quello biennale relativo ai casi (osserva la sentenza senza – evidentemente – trarne le opportune conseguenze) di "risarcimento dei danni originati da morte o lesioni personali dei passeggeri e da perdita o avaria dei bagagli (non decorso nel caso di specie)".

Richiama, poi, l'"ulteriore sbarramento temporale" individuato nel termine quinquennale di cui all'art. 16.3, lett. a) della convenzione di Atene, configurato quale termine di decadenza, a differenza di quello biennale che sarebbe, invece, di prescrizione¹.

¹ Non si affronterà qui la più ampia problematica della prescrizione e della decadenza nel diritto marittimo, su cui ci si limita a rinviare, senza pretesa di completezza, a F. BERLINGIERI, voce *Prescrizione marittima e aeronautica*, in *Noviss. Dig. It.*, XIII, Torino, 1996, p. 655 ss.; E. TURCO BULGHERINI, voce *Prescrizione marittima ed aeronautica*, in *Dig. disc. priv.*, Sez. comm., XI,



Tali disposizioni, osserva la sentenza, non lasciano spazio al diverso termine previsto dall'art. 418 c. nav.

Fatta questa premessa, il Giudice rileva come sia applicabile nella fattispecie (anche) il reg. (UE) n. 1177/2010, il cui art. 21 “lascia impregiudicato il diritto dei passeggeri di rivolgersi ai tribunali nazionali, secondo la legislazione nazionale, per ottenere risarcimenti connessi a perdite dovute a cancellazione o ritardo dei servizi di trasporto, anche a norma della direttiva 90/314/CEE”: quest’ultima, si osserva ancora in sentenza, “è stata abrogata dalla Direttiva (UE) 2015/2302 che all’art. 14, n. 6, fissa il periodo di prescrizione in anni due”.

Di conseguenza il Giudice, nell’accogliere la domanda attorea e ritenendo applicabile (pare potersi desumere dalla complessiva lettura della sentenza) il termine di prescrizione biennale invece di quello semestrale di cui all’art. 418 c. nav., riconosce la compensazione prevista dall’art. 19, n. 1, lett. a) del regolamento 1177, pari al 25% del prezzo del biglietto.

Tale premessa è parsa necessaria per inquadrare la problematica esaminata dal Giudice, anche al fine di meglio comprendere le osservazioni che saranno, di seguito, svolte.

2. È bene rilevare subito come la sentenza in epigrafe appaia viziata da molteplici punti di vista.

Innanzitutto, non coerente con il caso esaminato è il rinvio al più volte richiamato reg. (CE) n. 392/2009². Tale provvedimento, com’è noto e come è stato rilevato, in parte, anche in

Torino, 1994, p. 226 ss.; E. FOGLIANI, *Prescrizione e decadenza nel trasporto marittimo*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, III, Milano, 2010, p. 448.

² Cfr. sul tema, senza pretesa di esaustività, 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, p. 1498 ss.; M. M. COMENALE PINTO, *Le tendenze unificatrici nella disciplina del trasporto di persone*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, Numero speciale *Dir. maritt.*, vol. I, 2010, p. 385 ss.; M. LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità del vettore marittimo di persone dal codice della navigazione al Regolamento (CE) 392/2009*, in *Dir. maritt.*, 2012, p. 756 ss.; C. PERRELLA, *Convenzione di Atene e Regolamento (CE) 392/2009: alcune questioni aperte in materia di risarcimento di danno alla persona*, in *Dir. maritt.*, 2012, p. 812 ss.; 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. TOSCHEI, Torino, 2012, p. 137 ss.; 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, p. 129 ss.; Mau. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *I diritti dei passeggeri marittimi nel caso di danni alla persona, al bagaglio ed al veicolo*, in *Riv. dir. nav.*, 2014, p. 27 ss.; 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, p. 247 ss.; 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,



sentenza, è relativo alla “responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente”, ed è entrato in vigore, in Italia, dal 31 dicembre 2016 per le navi di classe A e dal 31 dicembre 2018 per quelle di classe B³. Esso, sostanzialmente, recepisce e incorpora, integrandone alcune previsioni, la convenzione di Atene del 1974 ed il protocollo di Londra del 2002 (PAL 2002), di cui all’all. I, nonché la riserva e gli orientamenti dell’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 del regolamento. La disciplina introdotta con il citato provvedimento riguarda quindi – *il va sans dire* – la diversa ipotesi della “responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente”⁴: nella fattispecie in esame, tuttavia, non si è verificato alcun sinistro, vertendosi nella diversa ipotesi di mero ritardo alla partenza della nave. Non apparendo essere questa la sede per esaminare una disciplina complessa e articolata come quella introdotta con il regolamento 392, ci si può, qui, limitare ad osservare come la PAL 2002 contenga un complesso regime di responsabilità del vettore, che si atteggia 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*” (art. 3.1), il vettore sarà responsabile a meno che non provi che l’incidente “*a) 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*”: ciò nella ipotesi in cui i suddetti danni non siano superiori a 250.000 dsp⁵ “*on each distinct occasion*”. Nella ipotesi in cui, invece, il danno

Roma, 2017, p. 5 ss.; sia consentito rinviare, da ultimo, a M. MENICUCCI, *La responsabilità del vettore marittimo di persone. Rischio e adeguatezza dell’assetto organizzativo dell’impresa*, Roma, 2018.

³ Essendosi l’Italia avvalsa della facoltà di proroga: si v. la circolare 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. Sulla distinzione fra le diverse classi di navi si v. l’art. 3 del d. lgs. 4 febbraio 2000, n. 45.

⁴ Corsivo aggiunto.

⁵ Con l’acronimo “dsp” ci si riferisce, com’è noto, ai cc.dd. “diritti speciali di prelievo”, i quali “non sono una valuta vera e propria, ma piuttosto un diritto di acquisire una o più delle «valute liberamente utilizzabili» (*freely usable currencies*, nella terminologia del FMI) detenute nelle riserve ufficiali dei Paesi membri”. Il valore dei dsp viene definito sulla base di un paniere di valute, “la cui composizione è rivista ogni 5 anni dal Comitato esecutivo (*Executive Board*) del FMI, al fine di riflettere l’importanza relativa nel sistema monetario e finanziario internazionale delle valute dei singoli Paesi in un dato momento storico”: si v. l’indirizzo internet http://www.treccani.it/enciclopedia/diritti-speciali-di-prelievo_%28Dizionario-di-Economia-e-Finanza%29/.



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*” (artt. 3.1 e 7.1) a meno che non provi che l'evento dannoso non è imputabile a suo “*fault or neglect*”. Ove la morte o le lesioni personali derivino da una causa diversa da un incidente marittimo, il vettore risponderà solo ove il danneggiato provi il suo “*fault or neglect*”. Infine, la limitazione della responsabilità verrà meno, ai sensi dell'art. 13 PAL 2002, «*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*», con onere della prova gravante sul danneggiato. Specifica disciplina è dettata, poi, per il caso di perdita o di danni ai bagagli o ai veicoli (artt. 3.3, 3.4 e 8 PAL 2002).

Evidente appare, quindi, come alcuna attinenza vi sia fra la disciplina appena richiamata e il caso sottoposto all'attenzione del Giudice.

Ne consegue, altresì, che è superflua ogni riflessione, pure effettuata in sentenza, circa la categoria di appartenenza della nave e l'onere di individuarla. Peraltro, anche su questo aspetto della controversia – lo si rileva incidentalmente – il Giudice incorre in errore, laddove afferma che la PAL 2002 si applica alle navi di categoria A e B: in realtà, come si è sopra visto, a queste ultime (categoria B) la PAL 2002 non è ancora applicabile.

3. Da altro punto di vista, il Giudice richiama altresì, a fondamento della propria decisione, il reg. (UE) n. 1177/2010: anche tale richiamo appare, tuttavia, solo parzialmente corretto.

Com'è noto, la citata normativa, entrata in vigore il 18 dicembre 2012 (con la possibilità, a scelta dei singoli Stati, di rinviarne l'applicazione, per alcune tipologie di navi, al 18 dicembre 2014), è relativa “ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne”.

Di questo regolamento il Giudice richiama, *in primis*, gli artt. 2, n. 1 e 21 e, successivamente, gli artt. 16, 17 e 18, per escluderne l'applicabilità “atteso che la compagnia di trasporto ha informato l'attore comunque della situazione venutasi a creare e dell'orario successivo di



partenza, che il trasporto è stato comunque effettuato (in termini di trasporto alternativo o rimborso del prezzo del biglietto)”.

Per verificare la correttezza di tali asserzioni, vale la pena esaminare, brevemente e per quanto qui interessa, la disciplina del citato regolamento.

L’art. 16.1 prevede che, in caso di cancellazione o di ritardo alla partenza, il vettore informi i passeggeri “quanto prima e comunque non oltre trenta minuti dopo l’orario di partenza previsto, della situazione, dell’orario di partenza e dell’orario di arrivo previsti non appena tale informazione è disponibile”.

Ove, poi, il vettore “prevede ragionevolmente” che la partenza sia cancellata o “subisca un ritardo superiore a novanta minuti” rispetto a quello previsto, deve “offrire gratuitamente [...] spuntini, pasti o bevande in congrua relazione alla durata dell’attesa, purché siano disponibili o possano essere ragionevolmente forniti” (art. 17.1) Nel caso in cui, poi, il ritardo si concretizzi, effettivamente, in un tempo superiore ai novanta minuti, si applicherà, inoltre, la disciplina dell’art. 18, e, nella specie, del par. 2 – lo si vedrà da qui a un attimo –.

Orbene, premesso che, nel caso di specie, la “disponibilità” degli spuntini, dei pasti e delle bevande pare ovvia, trovandosi i passeggeri nel porto di Napoli, il Giudice, pur avendo accertato che il traghetto è partito, effettivamente, con oltre novanta minuti di ritardo (ossia a mezzanotte invece che alle 21:55, e a fronte della comunicazione della compagnia secondo cui sarebbe partito alle 23:15), non ha ritenuto che il vettore dovesse procedere a tale fornitura, apprendogli sufficiente che egli avesse informato i passeggeri “della situazione venutasi a creare e dell’orario successivo di partenza”.

Così ragionando, tuttavia, la sentenza non pare dare il giusto rilievo a quanto disposto dal richiamato art. 17.1. Pur statuendo, infatti, tale disposizione che il vettore possa (debba?) prevedere “ragionevolmente” se il ritardo sia suscettibile di superare i novanta minuti, ai fini della somministrazione di alimenti e bevande, il Giudice in assoluto *non cale* tiene la norma, e il richiamato avverbio, limitandosi a ritenere assolti i doveri del vettore nel momento in cui ha informato i passeggeri del ritardo.



Deve tuttavia osservarsi, sul punto, che “il ricorso all’avverbio «ragionevolmente» dovrebbe servire a fornire maggiore tutela al passeggero, a cui l’assistenza deve essere prestata anche se non vi è stata ancora «certezza» della cancellazione o del ritardo”⁶; interpretando diversamente la norma, invece, il richiamo alla “ragionevolezza” potrebbe comportare “il rischio che il vettore possa troppo facilmente giustificare la mancata fornitura di cibi e bevande ai passeggeri affermando l’imprevedibilità di un dato evento”⁷. Neppure ha ritenuto, il Giudice, di dover fare applicazione dell’art. 18 del regolamento 1177.

Tale disposizione prevede, per quanto qui interessa, al par. 1 che: “Quando prevede ragionevolmente che un servizio passeggeri subisca una cancellazione o un ritardo alla partenza dal terminale portuale superiore a novanta minuti” il vettore debba immediatamente offrire al passeggero la possibilità di scegliere fra il trasporto alternativo e il rimborso del biglietto e, in quest’ultimo caso, “ove opportuno, il ritorno gratuito al primo punto di partenza”; al par. 2 si prevede che lo stesso debba fare il vettore (trasporto alternativo o rimborso del biglietto) ove il ritardo “ragionevolmente previsto” si sia, poi, verificato. Anche qui, non si comprende per quali ragioni il Giudice abbia ritenuto di non dover applicare la norma: se, infatti, è vero che il passeggero ha comunque effettuato il trasporto, è altresì vero che ciò ha fatto senza essere in alcun modo informato, prima di assumere la decisione, delle possibili alternative; sarebbe stato in ogni caso opportuno, per dare “completezza” al percorso argomentativo seguito in sentenza, per il Giudice richiamare anche il par. 3 dell’art. 18, che il rimborso prevede (solo) “per la parte o le parti di viaggio non effettuate”.

La sentenza riconosce, pertanto, unicamente il diritto alla compensazione economica pari al 25% del prezzo del biglietto, prevista in caso di ritardo all’arrivo superiore “a un’ora in un

⁶ M. MENICUCCI, *op. cit.*, p. 29 s., a cui mi permetto di rinviare.

⁷ M. BRIGNARDELLO, *I diritti dei passeggeri marittimi in caso di cancellazione o di ritardo della partenza della nave*, in *Riv. dir. nav.*, 2014, p. 580.



servizio regolare fino a quattro ore” (art. 19.1, lett. a), non ritenendo sussistere le “esenzioni” di cui al successivo art. 20.

3.1. Ancora, improprio appare il richiamo all’art. 21 del regolamento 1177, il cui senso sembra essere diverso da quello ad esso attribuito, dal Giudice, nella sentenza in epigrafe.

Questa disposizione, infatti, lascia “impregiudicato il diritto dei passeggeri di rivolgersi ai tribunali nazionali, secondo la legislazione nazionale, per ottenere risarcimenti connessi a perdite dovute a cancellazione o ritardo dei servizi di trasporto, anche a norma della direttiva 90/314/CEE”: tale direttiva – osserva anche il Giudice – “è stata abrogata dalla successiva 2015/2302 che, all’art. 14, n. 6, fissa il periodo di prescrizione in anni due” (si ricorda a noi stessi che la Direttiva (UE) 2015/2032 riguarda i pacchetti turistici e i servizi turistici collegati: sul punto si tornerà da qui a un attimo).

Da siffatto richiamo il Giudice inferisce l’applicabilità della prescrizione biennale anche al caso sottoposto al suo esame.

In realtà, la norma sopra richiamata pare avere l’obiettivo di fare salva la *lex fori* anche per la direttiva 90/314/Cee, e non di applicare quest’ultima al regolamento 1177, come fa, invece, il Giudice nel momento in cui utilizza il termine di prescrizione biennale, previsto dalla Direttiva (UE) 2015/2032, per la (diversa) fattispecie sottoposta al suo esame. La direttiva 2032 interessa infatti – si ripete pur sembrando ovvio rilevarlo – i “pacchetti turistici” e i “servizi turistici collegati”⁸, ed ha trovato attuazione con il d. lgs. 21 maggio 2018, n. 62, che modifica il d. lgs. 23 maggio 2011, n. 79 (c.d. “Codice del turismo”); l’art. 32 del d. lgs. n. 62 ha cura di precisare che le disposizioni del Capo I, rubricato “Contratti del turismo organizzato” e relative “ai pacchetti offerti in vendita o venduti da professionisti a

⁸ Direttiva (Ue) 2015/2302 del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 novembre 2015, relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 e la direttiva 2011/83/UE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 90/314/CEE del Consiglio. Sulla direttiva 2302 cfr., da ultimo, G. PRUNEDDU, *Primi spunti in tema di pacchetti turistici ed attività commerciali delle compagnie aeree*, in *Dir. maritt.*, 2018, p. 358 ss., ove riff. Sulla definizione di “pacchetto turistico” in base alla direttiva 90/314, cfr. Corte giust., 30 aprile 2002, causa C-400/00, *Club Tour c. Garrido*, fra le altre in *Foro it.*, 2002, IV, c. 392; in *Dir. maritt.*, 2004, p. 457, con nt. di C. F. GALANTINI, *Estensione della nozione comunitaria di “pacchetti turistici” a servizi singoli assemblati dall’intermediario di viaggi su indicazione della clientela: l’intermediario diviene, quindi, sempre organizzatore?*; in *Dir. turismo*, 2003, p. 241, con nt. di A. VENCHIARUTTI, *Pacchetti turistici su misura*.



viaggiatori e ai servizi turistici collegati la cui offerta o vendita a viaggiatori è agevolata da professionisti”, non si applica “a pacchetti o servizi turistici⁹ collegati la cui durata sia inferiore alle 24 ore, salvo che sia incluso un pernottamento”: neppure per tale via, quindi (lo si osserva solo per completezza d’indagine), il citato provvedimento normativo sarebbe applicabile al caso di specie, di durata inferiore a quella indicata (e senza pernottamento). Peraltro, manca comunque il “collegamento” fra servizi turistici (essendo, nel caso qui deciso, previsto il solo trasporto): collegamento definito dal successivo art. 33, co. 1, lett. f) e costituente presupposto per l’applicazione del codice.

Rafforza la (già evidente) estraneità fra le due fattispecie anche l’art. 14 della direttiva 2032, al quale fa espresso richiamo il Giudice: tale norma, che prevede una “adeguata riduzione del prezzo” ed un “risarcimento adeguato”¹⁰, fa salva proprio l’applicazione della diversa disciplina prevista – per quanto qui interessa – dai citati reg. nn. 392/2009 e 1177/2010, addirittura prevedendo che i diversi risarcimenti non possano, fra loro, sommarsi, così evidenziando l’autonomia delle diverse normative.

In realtà, il richiamo alla direttiva 2032 non è condivisibile anche per altre ragioni: innanzitutto – lo si dice senza voler indagare, *fundite*, la questione – il Giudice, nell’applicare la prescrizione, dà attuazione immediata alla direttiva stessa, così riconoscendole la c.d. “efficacia diretta orizzontale” che le direttive non possono, com’è noto, avere¹¹. In secondo

⁹ Per “servizio turistico” si intende anche il trasporto di passeggeri, ai sensi dell’art. 33, co. 2, lett. a), n. 1), cod. tur.

¹⁰ L’art. 14, rubricato, com’è noto, “Riduzione del prezzo e risarcimento dei danni” testualmente dispone (par. 1-4), per quanto qui interessa, che: “1. Gli Stati membri provvedono affinché il viaggiatore abbia diritto a un’adeguata riduzione del prezzo per il periodo durante il quale vi sia stato difetto di conformità, a meno che l’organizzatore dimostri che tale difetto di conformità è imputabile al viaggiatore. 2. Il viaggiatore ha diritto di ricevere dall’organizzatore il risarcimento adeguato per qualunque danno che possa aver subito in conseguenza di un difetto di conformità. Il risarcimento è effettuato senza indebito ritardo. 3. Al viaggiatore non è riconosciuto il risarcimento dei danni se l’organizzatore dimostra che il difetto di conformità: a) è imputabile al viaggiatore; b) è imputabile ad un terzo estraneo alla fornitura dei servizi turistici inclusi nel contratto di pacchetto turistico ed è imprevedibile o inevitabile; oppure c) è dovuto a circostanze inevitabili e straordinarie. 4. Nella misura in cui convenzioni internazionali che vincolano l’Unione limitano la portata dell’indennizzo o le condizioni a cui è dovuto da un fornitore che presta un servizio turistico incluso in un pacchetto, all’organizzatore si applicano le stesse limitazioni. Nella misura in cui convenzioni internazionali che non vincolano l’Unione limitano l’indennizzo dovuto da un fornitore di servizi, gli Stati membri hanno la facoltà di limitare di conseguenza l’indennizzo dovuto dall’organizzatore. In altri casi, il contratto di pacchetto turistico può prevedere la limitazione dell’indennizzo dovuto dall’organizzatore, purché tale limitazione non si applichi ai danni alla persona o a quelli causati intenzionalmente o per colpa, e non sia inferiore al triplo del prezzo totale del pacchetto”.

¹¹ Sul punto chiari sono gli orientamenti della Corte di giustizia, la quale ha disposto che “una direttiva non può, di per sé, creare obblighi in capo a un singolo e non può dunque essere invocata in quanto tale nei suoi confronti”; al più, ove contenga disposizioni “incondizionate e sufficientemente precise”, può essere invocata nei confronti “di uno Stato membro e di tutti gli organi della sua amministrazione, quali gli enti territoriali”, nonché “nei confronti di organismi o enti soggetti all’autorità o al controllo dello Stato o



luogo – ciò che riveste carattere assorbente anche della precedente considerazione – la direttiva non poteva essere applicata, alla fattispecie esaminata, neppure *ratione temporis* (oltre che *ratione materiae*): se è vero, infatti, che essa abroga e sostituisce la direttiva 90/314/Cee, è pur vero che la sua entrata in vigore era stata prevista per l'1 luglio 2018¹², ossia successivamente al verificarsi dei fatti di causa (risalenti all'anno 2015), e a seguito della emanazione del citato d. lgs. n. 62. Al più, pertanto, il Giudice avrebbe dovuto riferirsi al “vecchio” testo del Codice del turismo per la eventuale prescrizione, che non era, tuttavia, biennale (o triennale, a seconda dei casi) ma annuale a norma del, non più vigente, art. 45. Peraltro, anche in tale ipotesi la normativa sarebbe stata inapplicabile, interessando, a norma del (allora) vigente art. 34, i soli pacchetti turistici, ossia i “pacchetti” risultanti dalla combinazione di almeno due servizi fra trasporto, alloggio e servizi turistici non accessori al trasporto o all'alloggio: circostanza diversa rispetto al caso di specie.

4. La conclusione cui perviene il Giudice è quella – si è visto – di accogliere la domanda di parte attrice, alla quale riconosce una somma pari al 25% del prezzo del biglietto, non ritenendo essere intervenuta la prescrizione del diritto, individuata nel termine biennale previsto dalla PAL 2002 e dalla direttiva (UE) 2015/2302.

Tale conclusione, si è visto, non appare condivisibile, essendo le normative sopra richiamate inapplicabili al caso di specie, in quanto attinenti a fattispecie diverse rispetto a quella oggetto del giudizio, ossia la responsabilità del vettore in caso di incidente, la prima, e i pacchetti turistici o i servizi turistici collegati, la seconda. Peraltro, la citata direttiva era comunque inapplicabile, come si è visto, oltre che *ratione materiae*, anche *ratione temporis*.

che dispongono di poteri che eccedono quelli risultanti dalle norme applicabili nei rapporti fra singoli”: così Corte giust. Ue, Grande Sezione, 10 ottobre 2017, causa C-413/15, *Farrell c. Whitty e altri*, reperibile nella banca dati *de jure*. In arg. cfr. anche Cass., 9 novembre 2006, n. 23937, in *Giust. civ. mass.*, 2007, 2006, p. 11. Si esclude, pertanto, quella che nel testo si è definita “efficacia orizzontale delle direttive”, ossia la possibilità di applicarle nei rapporti intersoggettivi; ammissibile invece, almeno alle condizioni sopra viste, è la efficacia “verticale” di esse. Sul tema cfr., senza pretesa alcuna di completezza, G. TESAURO, *Diritto dell'Unione Europea*, Padova, 2012, p. 165 ss.; E. GRAZIUSO, *La vendita di pacchetti turistici. Aspetti sostanziali, processuali e risarcitori*, Milano, 2013, p. 9 ss.; da ult., D. GALLO, *L'efficacia diretta del diritto dell'Unione Europea negli ordinamenti nazionali. Evoluzione di una dottrina ancora controversa*, Milano, 2018, p. 275 ss.

¹² Art. 3, co. 1, d. lgs. 21 maggio 2018, n. 62.



Può quindi affermarsi che, nel caso di specie, avrebbe dovuto richiamarsi unicamente la prescrizione semestrale di cui all'art. 418, co. 1, c. nav., e non quella biennale invocata dal Giudice: ciò atteso che il reg. (UE) n. 1177/2010, applicabile alla fattispecie in esame (come rileva anche la sentenza, pur non traendone tutte le dovute conseguenze), non individua un termine di prescrizione diverso dalla normativa navigazionistica, rinviando, altresì, alla *lex fori* per quanto, da esso, non espressamente previsto (art. 21). Peraltro, dalla lettura della decisione in commento neppure è dato comprendere, pienamente, se tale prescrizione semestrale sia, o meno, decorsa, nulla dicendosi sul punto. Così come non è dato comprendere se il passeggero, prima di agire in giudizio, abbia presentato il reclamo previsto dall'art. 24.2 del regolamento 1177. Tale disposizione prevede com'è noto, che ove il passeggero "*wants to make a complaint*", a ciò dovrà procedere entro due mesi "*from the date on which the service was performed or when a service should have been performed*" e che, entro un mese dalla ricezione, il vettore dovrà comunicare se il reclamo è stato accolto, rigettato o è ancora in fase di valutazione; il procedimento dovrà comunque concludersi entro due mesi dalla ricezione dell'atto. Ci si può qui limitare ad osservare – in via di prima approssimazione e senza voler affrontare, *fundite*, la questione – che la norma non sembra assegnare al reclamo natura di condizione di procedibilità dell'azione giudiziaria, rimettendolo alla mera volontà del passeggero; peraltro, il regolamento non fornisce chiarimenti sul punto, ciò che pure sarebbe auspicabile in sede di sua, futura, revisione.