

Alessandra Romagnoli\*

## I riflessi del rischio sanitario da COVID-19 sul trasporto marittimo di persone

*The effects of COVID-19 health risk  
on the carriage of passengers by sea* §

*Il rischio emergenziale connesso alla diffusione della sindrome da COVID-19 e le misure governative di relativo contenimento hanno determinato particolari conseguenze giuridiche sulla regolare esecuzione del contratto di trasporto marittimo di persone, anche sotto il profilo della tutela della posizione giuridico-patrimoniale del passeggero. Lo studio, nel compiere un'indagine comparativa del disposto di cui all'art. 88-bis del d.l. 17 marzo 2020, n. 18, dalla quale emergono significative deviazioni rispetto alle regole eurounitarie ed alle previsioni codicistiche che sarebbero risultate ordinariamente applicabili, si propone di esaminare l'incidenza dei provvedimenti autoritativi di gestione dell'emergenza sanitaria sulla conservazione del contratto, sulle forme di tutela dei diritti dei passeggeri e sul regime di responsabilità vettoriale. – The emergency risk associated with the spread of COVID-19 syndrome and the governmental measures for its containment have led to particular legal consequences on the regular execution of the carriage of passengers by sea, also from the point of view of protecting the passenger's legal-patrimonial position. This study carries out a comparative investigation of the provisions of art. 88-bis of the law decree March 17, 2020, n. 18, from which significant differences emerge with respect to the european rules and to the code provisions that would have been ordinarily applicable. This scientific paper aims to examine how government measures relating to the management of the health emergency affect the contract, the protection of passengers' rights and the carrier liability regime.*

---

\* Professore associato nell'Università di Bologna – a.romagnoli@unibo.it.

§ Il presente contributo è stato sottoposto a doppio referaggio anonimo – *This article has been submitted to double blind peer review.*

SOMMARIO: 1. La tutela del passeggero marittimo nelle ipotesi di impedimenti alla regolare esecuzione del contratto: quadro normativo di riferimento. – 2. I diritti dei passeggeri marittimi alla luce dei provvedimenti governativi di regolazione del rischio emergenziale: l'impedimento soggettivo dell'utente e l'incidenza sulla conservazione del contratto. – 2.1. (Segue) Elementi di differenziazione rispetto alla disciplina dettata dal codice della navigazione. – 3. L'impedimento oggettivo del vettore ed i riflessi sulla sorte del contratto. – 4. La tutela giuridico-patrimoniale del passeggero: raffronto con le norme previste dal codice della navigazione. – 5. Il diritto del passeggero al rimborso del corrispettivo versato o all'emissione del *voucher*: analisi comparativa con il reg. (UE) n. 1177/2010. – 6. I diritti dei passeggeri alle specifiche forme di assistenza ed alla compensazione economica previste dal reg. (UE) n. 1177/2010. – 7. La prassi negoziale relativa alle ipotesi di cancellazione e ritardo della partenza. – 8. Il regime di responsabilità del vettore marittimo per i danni da ritardo o da mancata esecuzione del servizio di trasporto.

*1. La tutela del passeggero marittimo nelle ipotesi di impedimenti alla regolare esecuzione del contratto: quadro normativo di riferimento.*

L'emergenza sanitaria connessa alla diffusione della sindrome da COVID-19 ha indotto il Governo nazionale ad adottare una serie di plurimi provvedimenti, straordinari ed urgenti, volti a contenere e contrastare la trasmissione della pandemia.

Pur essendo destinate ad avere un'efficacia temporale limitata, tali misure hanno introdotto considerevoli restrizioni della libertà di circolazione delle persone – eccettuate le ipotesi di comprovate esigenze lavorative, assoluta urgenza o motivi di salute<sup>1</sup> – ed hanno stabilito la temporanea

---

<sup>1</sup> In particolare, ad opera del d.P.C.M. 22 marzo 2020, per effetto del quale sono state introdotte «Ulteriori disposizioni attuative del decreto-legge 23 febbraio 2020, n. 6, recante misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, applicabili sull'intero territorio nazionale» (in *G.U.* 22 marzo 2020, n. 76), si «è fatto divieto a tutte le persone fisiche di trasferirsi o spostarsi, con mezzi di trasporto pubblici o privati, in un comune diverso rispetto a quello in cui attualmente si trovano, salvo che per

cessazione di tutte le attività, sia a livello commerciale che industriale, ad eccezione di quelle riguardanti i beni ed i servizi essenziali.

Il rischio epidemiologico e l'adozione dei conseguenti strumenti autoritativi di regolazione dell'emergenza hanno fortemente inciso sugli adempimenti contrattuali, a causa della sopravvenuta impossibilità di eseguire le prestazioni convenute.

Anche con specifico riguardo al settore del trasporto marittimo di persone, a fronte dell'irreparabile intensificazione delle ipotesi di annullamento o interruzione dei viaggi programmati, i provvedimenti governativi di gestione della pandemia hanno compromesso la solidità degli rapporti contrattuali in essere, dando così origine a talune problematiche correlate all'impossibilità delle parti di adempiere agli obblighi contrattualmente assunti.

La situazione descritta è stata posta in evidenza dalla Commissione europea, la quale ha infatti osservato che la «pandemia di Covid-19 ha causato divieti di viaggio nazionali e allerte o restrizioni alle frontiere» causando «un ampio numero di cancellazioni in conseguenza delle quali molti cittadini non hanno potuto viaggiare». La Commissione non ha poi mancato di rilevare che le «attuali restrizioni di viaggio senza precedenti a livello mondiale hanno provocato una battuta di arresto quasi totale dei viaggi in Europa e in molte altre parti del mondo», con «gravi ripercussioni sui vettori»<sup>2</sup>.

---

comprovate esigenze lavorative, di assoluta urgenza ovvero per motivi di salute» (art. 1, co. 1, lett. b).

<sup>2</sup> In dettaglio cfr. Raccomandazione C(2020) 3125 *final* del 13 maggio 2020, «relativa ai buoni offerti a passeggeri e viaggiatori come alternativa al rimborso per pacchetti turistici e servizi di trasporto annullati nel contesto della pandemia di Covid-19» (considerando n. 2), in cui si è aggiunto che se «molti passeggeri e viaggiatori sono stati colpiti dall'impatto economico della crisi e hanno visto diminuire il loro reddito a causa della riduzione delle attività economiche», è altrettanto vero che i «vettori di tutti i modi di trasporto si trovano ad affrontare un netto calo degli affari e una paralisi quasi completa delle attività», con la conseguenza che ciò «si traduce in una riduzione del flusso di cassa per causa della pandemia di Covid-19». Sul particolare profilo considerato, la Commissione europea aveva già evidenziato che, in via generale, i passeggeri ed il settore europeo dei trasporti «sono duramente colpiti dall'epidemia di Covid-19. In seguito

Come noto l'obbligazione principale cui è tenuto il vettore marittimo di persone, avente ad oggetto il trasferimento del passeggero presso il luogo di destinazione convenuto, deve ritenersi correttamente adempiuta soltanto qualora l'utente del trasporto sia stato trasferito nel rispetto delle previsioni negoziali, relativamente all'itinerario, al tempo di percorrenza ed al luogo di destinazione pattuiti tra le parti<sup>3</sup>.

La mancata od inesatta esecuzione del trasporto, dovuta ad una serie di eventi impeditivi che si verificano prima della partenza della nave ovvero durante il compimento del viaggio, produce effetti di notevole

---

alle misure di contenimento adottate dalle autorità, quali le restrizioni di viaggio, le chiusure e l'istituzione di zone di quarantena, il settore dei trasporti può essere uno tra quelli più gravemente colpiti dalla pandemia in corso. La situazione è fonte di stress per molti passeggeri che si sono visti cancellare i contratti di viaggio di cui intendevano usufruire e/o che non intendono più viaggiare oppure ai quali non è più consentito farlo». In tale ultimo senso cfr. la Comunicazione del 18 marzo 2020, C(2020) 1830 *final*, recante «Orientamenti interpretativi relativi ai regolamenti UE sui diritti dei passeggeri nel contesto dell'evolversi della situazione connessa al Covid-19», punto 2.1.

<sup>3</sup> Per l'ampia letteratura bibliografica sul contratto di passaggio marittimo si rinvia, *ex plurimis*, a M.M. COMENALE PINTO, *Il passaggio marittimo fra codice della navigazione, Convenzioni non ratificate e prospettive comunitarie*, in *Arch. giur.*, 2006, 337 ss.; M. RIGUZZI, *I Contratti speciali, Il contratto di trasporto*, in *Trattato di diritto privato diretto da Bessone*, Torino, 2006, 41 ss.; A. SANTUARI, *Il contratto di trasporto di persone marittimo e per acque interne*, Trento, 2007; S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2008; A. ZAMPONE, *Il rischio dell'impossibilità della prestazione nel contratto di passaggio*, Napoli, 2008; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2008, 179; G. MASTRANDREA, *Il trasporto marittimo di persone*, in A. Antonini (coordinato da), *Trattato breve di diritto marittimo, I contratti di utilizzazione della nave e la responsabilità del vettore*, Milano, 2008, 67 ss.; G. BOI, *Trasporto marittimo di persone*, in M. Deiana (a cura di), *Diritto della navigazione*, in *Dizionari del diritto privato promossi da Natalino Irti*, Milano, 2010, 523 ss.; S. ZUNARELLI – A. ROMAGNOLI, *Contratto di trasporto marittimo di persone*, in *Trattato di diritto civile e commerciale*, già diretto da A. Cicu-F. Messineo-L. Mengoni e continuato da P. Schlesinger, Milano, 2012; S. ZUNARELLI – M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Padova, 2016, 381 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2019, 479 ss.

rilievo sulla conservazione del contratto di passaggio marittimo, nonché sulla tutela della posizione delle parti sul piano economico<sup>4</sup>.

Le circostanze ostative alla regolare esecuzione del contratto di trasporto marittimo di persone, *in primis*, trovano espressa disciplina nelle norme di diritto interno racchiuse nel codice della navigazione.

Tra gli eventi impeditivi, suscettibili di verificarsi nella fase anteriore all'inizio del viaggio, il codice della navigazione annovera quelli della mancata (art. 402), soppressa (art. 403) o ritardata (art. 404) partenza della nave.

Come si avrà modo di chiarire, le previsioni codicistiche regolano, altresì, le circostanze ostative idonee a sopraggiungere durante il compimento dell'attività di trasporto ed aventi l'effetto di modificare l'itinerario convenuto o di interrompere il viaggio già iniziato (artt. 405 e 406 c. nav.).

Il codice della navigazione, inoltre, contempla le ipotesi in cui l'effettuazione del viaggio risulti impedita a causa di accadimenti riconducibili alla sfera personale del passeggero, prevedendo espressamente la fattispecie della mancata od inesatta attività di trasporto dipesa da una causa estranea alla volontà dell'utente (art. 400).

---

<sup>4</sup> Per una disamina degli impedimenti all'esecuzione del contratto di trasporto marittimo di persone cfr. A. BRUNETTI, *Manuale di diritto della navigazione marittima e interna*, Padova, 1947, 263 ss.; A. FIORENTINO, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, Napoli, 1959, 65 ss.; P. MANCA, *Studi di diritto della navigazione*, Milano, 1961, 459; A. TORRENTE, *L'impresa e il lavoro nella navigazione*, Milano, 1964, 123 ss.; R. ROVELLI, *Il trasporto di persone*, Torino, 1970, 151 ss.; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, Milano, 1990, 1134 ss.; S. ZUNARELLI, *Trasporto marittimo*, in *Enc. dir.*, XLIV, Milano, 1992, 1203 ss.; M.M. COMENALE PINTO – E. ROSAFIO, *La disciplina degli impedimenti anteriori alla partenza nel trasporto marittimo di persone*, in *Giust. civ.*, 2005, 474 ss.; S. ZUNARELLI – A. ROMAGNOLI, *Contratto di trasporto marittimo di persone*, cit., 181 ss.; S. ZUNARELLI, *Il Regolamento (UE) n. 1177/2010 sui diritti dei passeggeri che viaggiano per mare: obblighi di vettori e di operatori dei terminali e problemi applicativi*, in *Dir. mar.*, 2012, 779 ss.; M. CASANOVA – M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti, La disciplina contrattuale*, Milano, 2012, 97 ss.; M. BRIGNARDELLO, *I diritti dei passeggeri nel trasporto marittimo e nelle altre modalità: uniformità e differenze*, in *Dir. mar.*, 2012, 786 ss.; L. TULLIO, *L'obbligazione di protezione nel trasporto marittimo e aereo*, in *Dir. trasp.*, 2013, 349 ss.; M. BRIGNARDELLO, *I diritti dei passeggeri marittimi in caso di cancellazione o di ritardo della partenza della nave*, in *Riv. dir. nav.*, 2014, 573 ss.

Al centro della regolamentazione in esame si collocano poi le specifiche previsioni normative eurounitarie, specificamente racchiuse nell'ambito del reg. (UE) n. 1177 del 24 novembre 2010 e volte a consolidare la figura dell'utente-consumatore, al fine di contenerne i disagi patiti in caso di cancellazione o ritardo della partenza della nave<sup>5</sup>.

Pare opportuno precisare come – per le ragioni che si avrà modo di esporre nel prosieguo del testo – il predetto regolamento sia suscettibile di incidere (e, per certe versi, prevalere) sulle norme di diritto interno, le quali non potranno ritenersi applicabili per le parti contrastanti con la disciplina eurounitaria, cui, giova rammentarlo, è attribuita una posizione di prevalenza e superiorità.

*2. I diritti dei passeggeri marittimi alla luce dei provvedimenti governativi di regolazione del rischio emergenziale: l'impedimento soggettivo dell'utente e l'incidenza sulla conservazione del contratto.*

Le conseguenze giuridiche che i provvedimenti normativi di gestione dell'emergenza sanitaria sono suscettibili di produrre sul contratto di passaggio marittimo trovano espressa regolamentazione nel medesimo complesso di norme introdotte dal Governo nazionale a seguito del rischio epidemiologico.

A tale riguardo assume particolare rilevanza il recente d.l. 17 marzo 2020, n. 18, meglio noto come decreto “Cura Italia”<sup>6</sup>, il cui art. 88-

---

<sup>5</sup> Reg. (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 novembre 2010, «relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne», in *G.U.*, n. L. 334 del 17 dicembre 2010. Per un'analisi della tutela dei diritti dei passeggeri alla luce della disciplina eurounitaria cfr. D. BOCCHESI, *Passengers' rights and carriers' liability Two new Regulations: Reg. (E.U.) No. 1177/2010 and Reg. (E.C.) No. 392/2009*, Roma, 2013.

<sup>6</sup> D.l. 17 marzo 2020, n. 18, recante «Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19» (in *G.U.* 17 marzo 2020, n. 70), così come modificato in sede di conversione dalla legge 24 aprile 2020, n. 27 (in *G.U.* 29 aprile 2020, n. 110, *S.O.* n. 16). In particolare, l'art. 1, co. 2, di tale legge ha integrato il testo del d.l. n. 18/2020 con l'art. 88-*bis*.

*bis* ha introdotto una serie di circostanze eccezionali e situazioni soggettive, connesse alla diffusione della pandemia, qualificate come idonee ad integrare una causa di impossibilità sopravvenuta della prestazione.

In tal senso, il citato art. 88-*bis* dispone che «Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 1463 del codice civile, ricorre la sopravvenuta impossibilità della prestazione dovuta in relazione ai contratti di trasporto aereo, ferroviario, marittimo, nelle acque interne o terrestre» (comma 1)<sup>7</sup>.

Per quanto concerne l'ambito soggettivo di operatività della norma, la disposizione trova applicazione nei confronti dei soggetti destinatari di provvedimenti limitativi della libera circolazione, quali la quarantena e la permanenza domiciliare fiduciaria con sorveglianza attiva (lett. *a* e *c*), nonché il ricovero presso le strutture sanitarie e il divieto di allontanamento dalle aree interessate dal contagio (lett. *b*)<sup>8</sup>. La disposizione si applica inoltre ai soggetti i cui soggiorni o viaggi programmati prevedevano la partenza o l'arrivo nelle aree interessate dal contagio (lett. *d*). L'operatività della norma è, altresì, estesa ai viaggi finalizzati alla partecipazione a concorsi pubblici o procedure di selezione pubblica, a manifestazioni o iniziative di qualsiasi natura, ad eventi e ad ogni forma di riunione in luogo pubblico o privato, anche di carattere culturale, ludico, sportivo e religioso, anche se svolti in luoghi chiusi aperti al pubblico, annullati, sospesi o rinviati dalle autorità competenti (lett. *e*). Sono infine ricompresi i soggetti intestatari di titoli di viaggio, acquistati in Italia, aventi come destinazione Stati esteri, ove sia impedito o vietato lo sbarco, l'approdo o l'arrivo in ragione della situazione emergenziale epidemiologica (lett. *f*).

In tali termini, l'art. 88-*bis* contempla le ipotesi in cui, ferma la disponibilità del vettore ad eseguire la prestazione di trasporto, il passeg-

---

<sup>7</sup> Il legislatore, al fine di contenere l'impatto del COVID-19 sul «tessuto socio-economico nazionale», era già intervenuto in materia ad opera dell'abrogato d.l. 2 marzo 2020, n. 9, il cui art. 28 aveva anticipato le misure introdotte per effetto della legge n. 27/2020.

<sup>8</sup> L'area interessata dal contagio, inizialmente circoscritta, per effetto del successivo d.P.C.M. del 9 marzo 2020 è stata estesa a tutto il territorio nazionale con conseguente dilatazione della relativa disciplina (art. 1, co.1).

gero risulta impossibilitato a fruire del viaggio, a causa di una condizione soggettiva personale<sup>9</sup> o imposta al medesimo *ex lege*<sup>10</sup>.

Sotto il profilo sostanziale, l'art. 88-*bis* richiama i principi enunciati dal diritto comune, secondo cui, in virtù dell'art. 1463 c.c., divenuta oggettivamente impossibile l'esecuzione della prestazione dovuta, il contratto a prestazioni corrispettive si risolve di diritto.

In tal modo, l'adozione dei provvedimenti governativi di gestione del rischio sanitario priva il passeggero della facoltà di fruire del servizio di trasporto per l'intero periodo di efficacia delle misure restrittive, con la conseguenza che, a causa di tale impossibilità sopravvenuta ed in conformità alle regole generali, l'obbligazione del passeggero si estingue con conseguente risoluzione del contratto, *ex art.* 1463 c.c.

Ove ricorrano i presupposti di operatività indicati dall'art. 88-*bis*, il passeggero che, in ragione degli effetti derivanti dalle misure di contenimento dell'emergenza, risulti impossibilitato a beneficiare della prestazione di trasporto è tenuto a comunicare al vettore, entro il termine di trenta giorni, il ricorrere di una delle predette condizioni, allegando la documentazione comprovante il titolo di viaggio (comma 2)<sup>11</sup>.

Ciò precisato, deve rammentarsi come le misure restrittive imposte dai provvedimenti autoritativi costituiscano disciplina di emergenza destinata ad avere efficacia per un periodo di tempo limitato<sup>12</sup>. Se tale circostanza parrebbe conferire all'impossibilità della prestazione un carat-

---

<sup>9</sup> Si tratta dell'ipotesi del passeggero affetto dalla sindrome del COVID-19.

<sup>10</sup> Si tratta dell'ipotesi del passeggero impossibilitato ad allontanarsi dalle c.d. "zone rosse" oppure diretto verso luoghi di destinazione assoggettati a divieti di ingresso.

<sup>11</sup> Ai sensi del comma 2 dell'art. 88-*bis*, il termine di trenta giorni decorre a) dalla cessazione delle situazioni di cui al comma 1, lettere da *a*) a *d*); dall'annullamento, sospensione o rinvio del concorso o della procedura selettiva, della manifestazione, dell'iniziativa o dell'evento, nell'ipotesi di cui al comma 1, lett. *e*); dalla data prevista per la partenza, nell'ipotesi di cui al comma 1, lett. *f*).

<sup>12</sup> Il periodo di efficacia transitoria è quello intercorrente tra la data di entrata in vigore del d.l. n. 18/2020 e la data di perdita di efficacia delle misure previste dal d.P.C.M. 8 marzo 2020 e dagli ulteriori decreti attuativi emanati ai sensi dell'art. 3, co. 1, del citato d.l. n. 6/2020.



tere temporaneo, occorre tuttavia considerare che l'art. 88-*bis* richiama testualmente l'art. 1463 c.c. e, pertanto, per espressa qualificazione normativa le suddette misure devono senz'altro essere considerate quali eventi determinanti un'impossibilità sopravvenuta assoluta.

Una volta chiarito che la norma circoscrive il proprio ambito di applicazione alle sole ipotesi di impossibilità definitiva, occorre d'altra parte valutare se possa sussistere un margine di operatività dell'art. 1256, co. 2, c.c., il quale, nelle ipotesi di impossibilità sopravvenuta di carattere temporaneo, dispone l'estinzione del rapporto obbligatorio qualora il contraente non abbia più un interesse apprezzabile all'adempimento della controparte<sup>13</sup>.

In tale ultima circostanza, lo scioglimento del rapporto negoziale consegue al venir meno dell'interesse del creditore, posto che lo scopo per cui l'accordo era stato concluso non può più essere conseguito a causa del mutamento delle condizioni contrattuali dipeso da accadimenti esterni.

Al riguardo, la Corte di Cassazione ha affermato che «in tema di risoluzione del contratto, l'impossibilità sopravvenuta della prestazione è configurabile qualora siano divenuti impossibili l'adempimento della prestazione da parte del debitore o l'utilizzazione della stessa ad opera della controparte, purché tale impossibilità non sia imputabile al creditore ed il suo interesse a ricevere la prestazione medesima sia venuto meno, dovendosi in tal caso prendere atto che non può più essere conseguita la finalità essenziale in cui consiste la causa concreta del contratto, con la conseguente estinzione dell'obbligazione»<sup>14</sup>.

In tale contesto assumono rilevanza le conclusioni cui è pervenuta la giurisprudenza di legittimità, la quale, nell'evidenziare la necessità di valutare le finalità perseguite dal passeggero, ha ritenuto che «pur essendo la prestazione in astratto ancora eseguibile (...), il venir meno della possibilità che essa realizzi lo scopo dalle parti perseguito con la stipulazione del contratto (nel caso, lo “scopo di piacere” in cui si sostanzia la

---

<sup>13</sup> In argomento occorre rammentare che, in virtù del secondo comma dell'art. 1256 c.c., «l'obbligazione si estingue se l'impossibilità perdura fino a quando, in relazione al titolo dell'obbligazione o alla natura dell'oggetto, (...) il creditore non ha più interesse a conseguirla»

<sup>14</sup> Cfr. Cass., ordinanza 29 marzo 2019, n. 8766, in *Corr. giur.*, 2019, 717.

“finalità turistica”), (...) implica il venir meno dell’interesse creditorio», con la conseguenza che «l’impossibilità sopravvenuta della utilizzabilità della prestazione estingue invero il rapporto obbligatorio per il venir meno dell’interesse creditorio, e di conseguenza il contratto»<sup>15</sup>.

Ne consegue che, ove il servizio di trasporto non sia stato definitivamente cancellato, in quanto riprogrammato, ed il biglietto di trasporto consenta al passeggero di fruire della prestazione entro un periodo di tempo eccedente quello di operatività delle misure restrittive, una volta rimossa la causa di impossibilità della prestazione, in virtù del principio enunciato dal secondo comma dell’art. 1256 c.c. l’obbligazione si estingue, con conseguente scioglimento del vincolo contrattuale, soltanto ove sia venuto meno l’interesse che la prestazione in concreto era diretta a realizzare a favore del passeggero. In caso contrario, qualora l’interesse creditorio non sia cessato, il contratto rimane sospeso ed il vettore sarà tenuto ad adempiere.

### 2.1. *(Segue) Elementi di differenziazione rispetto alla disciplina dettata dal codice della navigazione.*

Come noto, la fattispecie degli impedimenti del passeggero è ben delineata nel nostro ordinamento giuridico, posto che il codice della navi-

---

<sup>15</sup> Cfr. Cass. 24 luglio 2007, n. 1635. La Suprema Corte ha rilevato che, qualora l’interesse a trascorrere un periodo di svago e di *relax* non sia più perseguibile per evidenti e comprovate situazioni di pericolo nel luogo di arrivo e quindi la prestazione diventi inutilizzabile, tale situazione comporta l’estinzione del rapporto obbligatorio per irrealizzabilità della causa concreta. I giudici hanno altresì osservato che «l’accertata epidemia in atto nell’isola di Cuba non consentiva di “assicurare lo svolgimento del soggiorno” secondo “adequati standard di sicurezza sanitaria”, a tale stregua rimanendo essenzialmente compromessa la necessità di assicurare che quella vacanza sarebbe stata poi fruita in condizioni di ordinaria tranquillità, secondo i canoni di valutazione propri di un turista medio” (...). Essendo la prestazione *de qua* divenuta inidonea a soddisfare l’interesse creditorio, l’estinzione dello stipulato contratto in argomento per irrealizzabilità della causa concreta comporta, va infine sottolineato, l’esonero delle parti dalle rispettive obbligazioni».

gazione non trascura di contemplare, quali eventi ostativi alla regolare esecuzione del trasporto marittimo, anche quelle circostanze che appaiono riferibili alla sfera personale dell'utente.

Diviene, in tal modo, necessario pervenire ad un coordinamento tra le diverse fonti di disciplina della materia, rinviando al prosieguo della trattazione ogni valutazione circa la prevalenza o meno dell'art. 88-*bis* in ipotesi di discordanza.

La normativa codicistica, in particolare, distingue a seconda che la mancata od inesatta attività di trasporto sia dipesa da una causa estranea alla volontà del passeggero (art. 400 c. nav.) ovvero da un suo fatto proprio (art. 401 c. nav.).

Tale categoria di impedimenti è suscettibile di incidere, in misura rilevante, sulla conservazione del contratto e sull'obbligo di pagamento del prezzo di viaggio da parte dell'utente.

Nel caso in cui l'impedimento del passeggero a fruire del servizio di trasporto sia dipeso da una causa a lui non imputabile, il contratto di passaggio si risolve di diritto (art. 400, co. 1, c. nav.)<sup>16</sup>. La medesima

---

<sup>16</sup> In argomento appare singolare la soluzione interpretativa accolta (in una decisione ormai remota) dalla Corte di Cassazione, la quale, trascurando la *ratio* sottesa alle disposizioni di cui si tratta, è pervenuta a conclusioni che sembrano, in effetti, discostarsi sensibilmente dal dettato normativo richiamato (Cass. 26 marzo 1947, n. 432, in *Riv. dir. comm.*, 1947, II, 286 e in *Riv. dir. nav.*, 1943-48, II, 62). Nel caso *de quo*, il vettore aveva negato l'imbarco ad un passeggero, in ottemperanza agli ordini a tale riguardo impartiti dalla competente autorità militare, la quale aveva imposto agli ufficiali soggetti al richiamo in servizio il divieto di compiere viaggi all'estero. I giudici di legittimità, nel respingere l'istanza di risoluzione del contratto e di rimborso del prezzo di trasporto promossa dal passeggero, hanno motivato le proprie conclusioni sul presupposto che, nel caso di specie, «la sopravvenuta impossibilità di imbarcarsi derivava da una qualità inerente alla persona del crocerista che, pur avendo pagato il corrispettivo dell'intera prestazione, non poteva usufruire della nave per compiere il viaggio progettato. Gli effetti di questa causa impeditiva non potevano riversarsi sulla Società adempiente, trattandosi di un caso di forza maggiore che colpiva non l'attività di essa, ma limitava la libertà di locomozione del singolo passeggero». Il tenore letterale dell'art. 400 c. nav. induce a ritenere che il rimedio dello scioglimento del vincolo negoziale possa essere legittimamente invocato in tutte le ipotesi in cui il passeggero si trovi nell'impossibilità di partire per una causa a sé

conseguenza si determina se il passeggero viene a mancare prima della partenza della nave.

Appare evidente come la normativa codicistica enunci principi analoghi a quelli cui si è ispirato il legislatore di emergenza.

Al riguardo, infatti, è opportuno precisare che, sotto il profilo dell'inquadramento dogmatico della fattispecie in esame, la dottrina si è dimostrata incline a ricondurre l'ipotesi contemplata dall'art. 400 c. nav. non alla figura del recesso unilaterale, quanto piuttosto all'istituto della risoluzione del contratto per impossibilità sopravvenuta della prestazione dedotta in contratto, *ex art.* 1463 c.c.<sup>17</sup>.

L'art. 88-*bis* risulta aderente alla disciplina codicistica sotto un ulteriore ordine di profili.

Invero, anche il codice della navigazione prevede l'obbligo del passeggero di notificare l'impedimento al vettore (art. 400, co. 3). La disposizione aggiunge che, qualora la notizia dell'impedimento non venga comunicata prima della partenza della nave, il vettore può pretendere l'integrale pagamento del prezzo di passaggio concordato, ma al netto delle spese relative alle eventuali prestazioni accessorie dedotte nel contratto<sup>18</sup>. Si tratta di una previsione che appare senza dubbio ispirata all'intento di compensare il vettore per il complesso delle operazioni preparatorie al trasporto comunque eseguite<sup>19</sup>, *ivi* compreso lo spazio a bordo eventualmente riservato al passeggero<sup>20</sup>.

---

non imputabile. Si ritiene quindi che, nel caso di specie, il divieto imposto dalla competente autorità militare – e peraltro qualificato dai giudici di legittimità quale fattispecie di forza maggiore –, in applicazione della norma di diritto speciale avrebbe dovuto non impedire ma, semmai, proprio legittimare l'automatico scioglimento del vincolo contrattuale.

<sup>17</sup> Cfr., in tal senso, L. TULLIO, *La tutela del passeggero e dell'auto al seguito nel contratto di trasporto marittimo*, in *Studi econ. dir.*, 1992, p. 386.

<sup>18</sup> Il pagamento del prezzo netto comprende una quota comprensiva del costo del trasferimento, con l'applicazione delle trattenute corrispondenti alle spese per l'eventuale consumazione dei pasti o l'eventuale alloggio nelle cabine o negli altri locali della nave a ciò adibiti. Cfr. G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., p. 1134, *sub* nota 15.

<sup>19</sup> Sul particolare profilo considerato cfr., altresì, L. TULLIO, *La tutela del passeggero e dell'auto al seguito nel contratto di trasporto marittimo*, cit., p. 386, il quale

3. *L'impedimento oggettivo del vettore ed i riflessi sulla sorte del contratto.*

Il susseguirsi dei numerosi provvedimenti governativi di gestione dell'emergenza sanitaria ha limitato non solo il diritto dei cittadini alla libera circolazione sul territorio nazionale (eccettuate le ipotesi di comprovate situazioni di necessità), ma anche quello delle imprese di trasporto a svolgere la propria attività.

In tale prospettiva, accanto alle ipotesi in cui gli effetti delle misure di contrasto adottate si traducono in un impedimento soggettivo del passeggero a fruire del servizio di trasporto, l'art. 88-*bis* contempla altresì le ipotesi in cui l'impedimento si profila quale causa di impossibilità oggettiva della prestazione, la quale non può essere eseguita dal vettore a causa dei provvedimenti restrittivi adottati dalle autorità competenti.

Si tratta quindi delle ipotesi in cui il vettore, per effetto delle misure governative di contenimento della pandemia, non possa garantire il regolare svolgimento del trasporto e proceda ad annullare od interrompere il viaggio, a nulla rilevando la condizione soggettiva del passeggero di disponibilità o meno a fruire della prestazione.

A tale riguardo, l'art. 88-*bis* accorda al vettore, previa comunicazione tempestiva all'utente, il diritto di esercitare il diritto di recesso, qualora le prestazioni non possano essere eseguite «in ragione di provvedimenti adottati dalle autorità nazionali, internazionali o di Stati esteri, a causa dell'emergenza epidemiologica da COVID-19» (comma 4).

In tale specifica circostanza risulta evidente il *favor legis* per la conservazione del contratto, in quanto la disposizione richiamata prevede che

---

ritiene che all'inadempimento dell'obbligo di dare notizia dell'evento impeditivo «si ricollega una liquidazione legale del danno pari al prezzo di passaggio netto».

<sup>20</sup> La disciplina introdotta dall'art. 88-*bis* del d.l. n. 18/2020, pur apparendo nella sostanza aderente a quella codicistica, appare discostarsene con specifico riguardo alle ipotesi in cui l'evento impeditivo abbia colpito uno dei congiunti o degli addetti alla famiglia del passeggero, anch'essi creditori del medesimo viaggio. In tal caso, secondo quanto previsto dall'art. 400, co. 2, c. nav., la risoluzione non opera *ex lege*, ma solo a seguito del diritto in tal senso esercitato da parte degli interessati.

la risoluzione non operi *ex lege*, ma soltanto a seguito di una decisione unilaterale manifestata in tal senso dal vettore.

Ciò precisato, diviene necessario procedere ad un'analisi comparativa con le norme racchiuse nel citato reg. (UE) n. 1177/2010, il quale disciplina espressamente ed in maniera differenziata le ipotesi in cui la partenza del trasporto sia stata cancellata o ritardata.

La previsione contemplata dall'art. 88-*bis* appare senza dubbio più favorevole alla tutela della posizione giuridica del vettore, in quanto le previsioni eurounitarie non accordano al soggetto debitore della prestazione alcuna facoltà di recesso, prevedendo piuttosto che lo scioglimento del vincolo contrattuale possa essere conseguito su decisione unilaterale del solo passeggero.

Invero, in caso di cancellazione o di maturato ritardo del servizio di trasporto superiore ai 90 minuti rispetto all'orario di partenza pattuito, il reg. (UE) n. 1177/2010 riconosce ai passeggeri il diritto di scegliere se risolvere il vincolo negoziale, avendo in tal caso diritto al rimborso del biglietto ed eventualmente al ritorno gratuito al primo punto di partenza non appena possibile<sup>21</sup>, oppure dare ugualmente esecuzione al contratto mediante la fruizione di un trasporto alternativo alla destinazione finale<sup>22</sup>, non appena possibile e senza alcun supplemento (art. 18).

Sebbene la formulazione della norma si discosti da quella dell'art. 88-

---

<sup>21</sup> La previsione richiamata nel testo non trova applicazione nei confronti dei «passeggeri con biglietti aperti finché l'orario di partenza non è specificato, salvo per i passeggeri in possesso di un titolo di viaggio o di un abbonamento» (art. 20.1), nonché dei passeggeri di crociere in partenza da un porto situato nel territorio di uno Stato membro (art. 2.1, lett. c).

<sup>22</sup> L'art. 18 non impone l'utilizzo di un mezzo appartenente alla medesima compagnia di navigazione, con la conseguenza che, nella prassi, i vettori hanno la facoltà di pervenire alla stipulazione di accordi di reciprocità, i quali, in caso di necessità, consentono di riavviare i passeggeri a fronte della corresponsione di un prezzo di passaggio ragionevole. Sulla facoltà, implicitamente contemplata dal provvedimento in parola, di stipulare accordi di *rerouting* tra vettori marittimi, si è espresso G. LOFFREDA nell'ambito del proprio intervento in occasione della *Tavola Rotonda «I diritti dei passeggeri nel trasporto marittimo e per acque interne. Prima lettura del reg. (UE) n. 1177/2010 del 24 novembre 2010»*, tenutasi a Roma in data 3 maggio 2011, in *Dir. trasp.*, 2011, 659.

*bis*, occorre tuttavia considerare come l'applicazione della previsione eu-ronitaria al caso concreto sia, di fatto, idonea a produrre le univoche e medesime conseguenze cui conduce l'operatività della disciplina di emergenza.

Non può, infatti, sottaceri come l'effettuazione di un trasporto alternativo, in ragione della situazione emergenziale, risulti difficilmente prospettabile, con la conseguenza di indurre il passeggero a privilegiare la scelta del rimborso del corrispettivo versato.

La Commissione europea, a tale riguardo, è intervenuta nel corso dell'emergenza sanitaria adottando una serie di orientamenti volti a garantire l'applicazione coerente dei diritti dei passeggeri, fortemente compresi dalla riduzione della circolazione dei mezzi di trasporto marittimo dovuta alle misure restrittive adottate dai singoli governi nazionali<sup>23</sup>.

La Commissione ha così chiarito che, con specifico riguardo alla fruizione del servizio di trasporto alternativo, il diritto di scelta spettante all'utente può essere condizionato dalle circostanze proprie dell'epidemia di COVID-19, atteso che i vettori possono essere impossibilitati ad offrire, entro un breve periodo di tempo, un collegamento alternativo verso la destinazione prevista, cui si aggiunge l'incertezza in merito alla durata entro la quale detto servizio alternativo può essere effettuato<sup>24</sup>. Ne consegue che la locuzione «non appena possibile» «può significare, in relazione al servizio alternativo di trasporto, ritardi considerevoli e/o tempi di attesa molto incerti» e «lo stesso dicasi per la disponibilità di informazioni concrete circa questa “possibilità”, per via del clima di profonda incertezza che pesa sul traffico via mare e per vie navigabili». A parere della Commissione<sup>25</sup>, quindi, «il rimborso del prezzo del biglietto oppure il servizio alternativo di trasporto in una data

---

<sup>23</sup> C(2020) 1830 *final*, cit. Preme rilevare che la Commissione europea è intervenuta al dichiarato fine di «chiarire le modalità di applicazione di alcune disposizioni della legislazione UE sui diritti dei passeggeri nel contesto dell'epidemia di Covid-19, in particolare per quanto riguarda le cancellazioni e i ritardi» (punto 1).

<sup>24</sup> C(2020) 1830 *final*, cit., punto 2.1. La Commissione europea richiama, a titolo esemplificativo, l'ipotesi dello Stato membro che sospenda la circolazione di navi in provenienza da determinati Paesi.

<sup>25</sup> Cfr. punto 6.2.

successiva “a discrezione del passeggero” potrebbe pertanto rappresentare un’opzione preferibile per il passeggero medesimo<sup>26</sup>.

Appare necessario notare come la disciplina introdotta dal decreto “Cura Italia”, la cui formulazione si limita ad individuare le condizioni di operatività soggettiva dell’art. 88-*bis* nulla distinguendo in merito alle plurime fattispecie di impedimento prospettabili, sia destinata a trovare applicazione in presenza di ogni circostanza ostativa al regolare svolgimento del servizio di trasporto.

Al riguardo, preme rammentare che le norme dettate dal reg. (UE) n. 1177/2010 non contemplano espressamente le ipotesi di accadimenti impeditivi sopraggiunti durante il compimento del viaggio, la cui disciplina è invece contenuta nel codice della navigazione, ove è espressamente previsto il mutamento dell’itinerario convenuto (art. 403, co. 2).

Anche sotto tale ultimo profilo emerge una discrasia tra le fonti normative considerate, in quanto le conseguenze giuridiche previste dall’art. 88-*bis* non appaiono pienamente sovrapponibili a quelle che deriverebbero dall’applicazione delle disposizioni codicistiche.

In tal senso, l’art. 403, co. 2, c. nav., nel disciplinare l’ipotesi in cui il vettore abbia deciso di apportare variazioni all’itinerario *ab origine* con-

---

<sup>26</sup> Per quanto concerne il coordinamento con la disciplina dettata dal codice della navigazione, relativamente alle ipotesi in cui la medesima sia destinata a trovare applicazione per inoperatività della normativa eurounitaria, giova precisare che anche l’art. 404 c. nav., in caso di ritardo della partenza, accorda al passeggero la facoltà di chiedere la risoluzione del contratto, con la precisazione che tale diritto può essere esercitato a condizione che sia stato maturato un ritardo della partenza della nave avente durata considerevole (ossia, anche se rapportata al tempo del viaggio, di almeno dodici ore). La normativa codicistica pare, per contro, in linea con il disposto di cui all’art. 1463 c.c., relativamente alle ipotesi di mancata o soppressa partenza della nave per causa estranea all’impresa di trasporto, laddove si prevede che la risoluzione del contratto operi *ex lege* e non a seguito dell’esercizio di un diritto potestativo riconosciuto in capo al soggetto creditore. Invero, qualora la partenza della nave sia impedita a causa di un fatto estraneo alla sfera giuridica soggettiva del vettore, l’art. 402 c. nav. dispone che il contratto è risolto di diritto. La medesima soluzione è accolta dall’art. 403, co. 1, c. nav. nelle ipotesi in cui la partenza della nave sia stata soppressa e non sia possibile effettuare il viaggio mediante l’impiego di un altro mezzo facente capo al medesimo vettore.



venuto, non contempla alcuna facoltà di recesso del vettore prevedendo che lo scioglimento del vincolo contrattuale possa essere conseguito su decisione unilaterale del solo passeggero<sup>27</sup>.

Invero, l'art. 403, co. 2, c. nav. riconosce al viaggiatore la facoltà di chiedere la risoluzione del contratto a condizione che i mutamenti di percorso intervenuti abbiano arrecato un pregiudizio ai suoi interessi.

Occorre poi segnalare che l'art. 403, co. 3, c. nav. accorda al passeggero, il cui viaggio sia stato mutato dal vettore, il diritto, in ogni caso, al risarcimento del danno, il cui ammontare non potrà tuttavia eccedere il doppio del prezzo di passaggio qualora il mutamento dell'itinerario sia stato determinato da giustificato motivo<sup>28</sup>.

#### *4. La tutela giuridico-patrimoniale del passeggero: raffronto con le norme previste dal codice della navigazione.*

A norma dell'art. 88-*bis* del d.l. n. 18/2020, sia nelle ipotesi in cui le citate misure di contenimento della pandemia si traducano in un impe-

---

<sup>27</sup> Per quanto concerne il processo informativo che il vettore è tenuto a garantire, al fine di rendere l'utenza adeguatamente edotta circa le variazioni intervenute, va segnalato l'indirizzo giurisprudenziale favorevole a ritenere che, in caso di mutamento del percorso (nonché di modifica della data di partenza della nave), non è sufficiente trasmettere la relativa comunicazione all'agenzia che ha emesso i documenti di trasporto, in quanto il vettore, gravato dall'obbligo di operare nel rispetto dei principi di diligenza e correttezza, è tenuto a rendere note le modifiche delle condizioni contrattuali «con adeguata pubblicazione sui giornali o con cartelli nel porto e all'imbarco». In tali termini si è espresso il G. Pace Napoli 10 gennaio 2006, in *Dir. trasp.*, 2008, 253.

<sup>28</sup> La norma è stata chiarita dal Tribunale di Napoli con sentenza 25 maggio 1978 (in *Trasp.*, 1979, 159), ove si è affermato che gli effetti derivanti dalla facoltà del passeggero di chiedere la risoluzione e costituiti dalla limitazione quantitativa dei danni risarcibili di cui all'art. 403, co. 2, c. nav., configurano «una forma di responsabilità oggettiva che consiste nel pagamento del doppio del prezzo di passaggio». Occorre precisare che l'art. 403, co. 3, c. nav. riconosce al passeggero il diritto al risarcimento dei danni subiti, entro i limiti del doppio del prezzo netto di passaggio in presenza di giustificato motivo, anche nelle ipotesi di soppressione della partenza.

dimento personale ed incolpevole del passeggero, sia in quelle in cui i provvedimenti restrittivi integrino una causa di impossibilità oggettiva del vettore ad eseguire la prestazione convenuta, l'impresa di trasporto è gravata dall'obbligo di procedere, entro trenta giorni dal ricevimento o dal compimento della comunicazione richiesta, al rimborso del corrispettivo versato per il titolo di viaggio oppure all'emissione di un *voucher* di pari importo da utilizzare entro diciotto mesi<sup>29</sup>.

In altri termini, qualora la prestazione di trasporto sia divenuta impossibile sotto il profilo soggettivo (impossibilità a fruire del viaggio) ovvero oggettivo (cancellazione della partenza per ordine imposto dalla competente autorità), l'art. 88-*bis* pone a carico del vettore l'obbligo di restituzione di quanto già eventualmente percepito.

Appare evidente come la previsione risulti aderente ai principi generali di diritto comune, ove si consideri che, a norma dell'art. 1463 c.c., nei contratti a prestazioni corrispettive, la parte liberata per impossibilità sopravvenuta della prestazione non ha diritto di ottenere la controprestazione, essendo peraltro tenuta alla restituzione di quanto già conseguito, e ciò in applicazione delle regole generali che disciplinano la ripetizione dell'indebitato, di cui agli artt. 2033 e ss. c.c.

In tal modo, l'estinzione dell'obbligazione avente ad oggetto la prestazione divenuta impossibile comporta il sorgere, in capo alla parte liberata che abbia eventualmente già ricevuto la controprestazione, dell'obbligo di restituire quanto percepito.

La previsione racchiusa nell'art. 88-*bis* risulta senza dubbio in linea con il dettato normativo di cui al citato art. 402 c. nav., relativamente alle ipotesi di mancata o soppressa partenza della nave per causa non imputabile all'impresa di trasporto.

Invero, qualora la partenza della nave sia impedita a causa di un fatto estraneo alla sfera giuridica soggettiva del vettore, la norma codicistica

---

<sup>29</sup> La durata di diciotto mesi, in sostituzione di quella originariamente prevista e pari a 12 mesi, è stata introdotta per effetto del d.l. 19 maggio 2020, n. 34, coordinato ad opera della legge di conversione 17 luglio 2020, n. 77, recante «Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19» (art. 182, co. 3-*bis*, lett. a).

prevede che il soggetto debitore del trasporto sia tenuto a restituire al passeggero il prezzo del biglietto di viaggio corrisposto (art. 402 c. nav.).

Per contro, occorre rilevare come la previsione contenuta nell'art. 88-*bis* si ponga in contrasto con il dettato di cui all'art. 400 c. nav. nella parte in cui, in caso di impedimento del passeggero dovuto a causa estranea alla sua volontà, riconosce al vettore il diritto di acquisire parte del prezzo pattuito.

L'art. 400 c. nav., infatti, dispone che, in caso di mancata esecuzione del viaggio per causa non imputabile al passeggero, il vettore ha comunque diritto al pagamento di un quarto del prezzo convenuto e al netto del vitto, qualora tale voce sia compresa nel corrispettivo di passaggio, con ciò discostandosi dalla previsione racchiusa nell'art. 1463 c.c.<sup>30</sup> ed *ergo* dalla disciplina governativa di emergenza.

In virtù delle norme dettate dal codice della navigazione, pertanto, il passeggero marittimo che non possa o non voglia più utilizzare (per ragioni attinenti alla propria sfera personale) la prestazione di trasporto dedotta in contratto non ha diritto al rimborso integrale del corrispettivo versato.

Occorre poi evidenziare come i principi introdotti per effetto dell'art. 88-*bis* divergano sensibilmente da quelli accolti dalla normativa codicistica anche in tema di interruzione del viaggio.

Invero, il principio che, in linea generale, trova applicazione in materia è quello secondo cui l'obbligazione avente ad oggetto la corresponsione del prezzo di passaggio è subordinata all'utilità della porzione di viaggio compiuta, con la conseguenza che l'utente è tenuto a compensare il vettore circa le spese da questi sostenute, in ragione della porzione di percorso beneficiata.

---

<sup>30</sup> A tale riguardo cfr. G. PESCATORE, *Effetti dell'impedimento personale al singolo viaggiatore sul contratto di crociera turistica*, in *Riv. dir. nav.*, 1943-48, II, p. 64, il quale ha osservato che «l'impedimento del passeggero non può considerarsi come causa di liberazione del vettore (almeno quanto agli effetti economici), in quanto essendo l'*opus* del trasporto indivisibile, il venir meno di uno dei passeggeri (difficilmente sostituibile, soprattutto se si abbia riguardo ai viaggi di lungo percorso) non rende scindibile dal complesso della prestazione la parte che si riferisce a ciascuno. (...) Con la conseguenza che la prestazione del vettore deve trovare il corrispettivo nel prezzo pagato dal passeggero».

A norma degli artt. 405 e 406 c. nav., infatti, se l'attività di trasporto è interrotta (rispettivamente dal vettore o dal passeggero) per una causa di forza maggiore, il vettore ha comunque diritto di ottenere il pagamento del prezzo di passaggio nella misura proporzionata al tratto utilmente percorso (*pro rata itineris peracti*).

Il passeggero, poi, è tenuto a corrispondere l'intero prezzo convenuto se il vettore, a proprie spese ed in tempo ragionevole, riesce a fornire la prosecuzione del trasporto mediante l'impiego di un'altra nave avente analoghe caratteristiche, garantendo, altresì, durante l'attesa, le spese di alloggio e di vitto, a condizione che siano incluse nel costo del biglietto di passaggio (art. 405 c. nav.)<sup>31</sup>.

5. *Il diritto del passeggero al rimborso del corrispettivo versato o all'emissione del voucher: analisi comparativa con il reg. (UE) n. 1177/2010.*

L'art. 88-*bis* dispone che l'emissione del *voucher* «assolve i correlativi obblighi di rimborso e non richiede alcuna forma di accettazione da parte del destinatario» (comma 12).

Se il passeggero, a fronte della sopravvenuta impossibilità – soggettiva

---

<sup>31</sup> In mancanza di precise indicazioni normative al riguardo, qualora l'attività di trasporto sia stata interrotta per causa di forza maggiore diviene, altresì, necessario verificare se il vettore risulti gravato dall'obbligo di garantire al passeggero la prosecuzione del trasporto, rinnovando con un mezzo nautico sostitutivo il viaggio interrotto. Sulla specifica tematica, in termini chiarificatori, si è pronunciata la Corte di Cassazione, a parere della quale il vettore non può ritenersi gravato dall'obbligo di garantire la prosecuzione del viaggio nelle ipotesi in cui l'esito dannoso del ritardo – subito dal passeggero nell'arrivo presso il luogo di destinazione convenuto – non sia imputabile al comportamento negligente del debitore, in quanto dovuto a causa di forza maggiore. In tal senso si è affermato che, a norma dell'art. 405 c. nav. «il vettore che, interrompendosi il viaggio della nave per causa di forza maggiore, provvede allo sbarco dei passeggeri nel porto più vicino non ha l'obbligo di proseguire o rinnovare il viaggio rimasto interrotto e, pertanto, non è responsabile del danno che essi risentano per non aver potuto raggiungere la destinazione nel tempo previsto» (Cass. 7 febbraio 1970, n. 287, in *Riv. dir. nav.*, 1970, II, 173).

o oggettiva – di fruire del servizio di trasporto in dipendenza delle circostanze eccezionali connesse al rischio sanitario da COVID-19, ha diritto di ottenere il rimborso del corrispettivo versato ovvero l'emissione di un *voucher* di pari importo, ove si intenda aderire ad una lettura restrittiva dell'art. 88-*bis* parrebbe doversi ammettere che la scelta tra le due forme di ristoro patrimoniale debba ritenersi rimessa alla facoltà decisionale dell'impresa di trasporto, la quale, pertanto, potrebbe non ritenere opportuno soddisfare la richiesta di rimborso avanzata dal passeggero in ragione della strategia commerciale ritenuta più favorevole.

Trattasi, tuttavia, di una soluzione interpretativa che, con specifico riguardo alle ipotesi di cancellazione del servizio di trasporto decisa dal vettore o di maturato ritardo, si pone in evidente contrasto con i principi enunciati dal citato reg. (UE) n. 1177/2010.

Invero, tale provvedimento, nell'accordare al viaggiatore il diritto di scegliere le modalità di restituzione del corrispettivo versato, stabilisce che «Con il consenso del passeggero, il rimborso integrale del biglietto può avvenire sotto forma di buono e/o altri servizi per un importo equivalente alla tariffa di acquisto, purché le condizioni siano flessibili, segnatamente per quanto riguarda il periodo di validità e la destinazione» (art. 18, comma 3).

Alla luce di tali considerazioni, pertanto, si ritiene che il vettore (peraltro tenuto ad adempiere a specifici obblighi di informazione circa i diritti spettanti ai passeggeri<sup>32</sup>), qualora abbia cancellato o ritardato la partenza della nave per effetto dei provvedimenti autoritativi di contrasto dell'emergenza sanitaria, non possa ritenersi esonerato - mediante l'emissione del *voucher* - dall'obbligo di soddisfare la richiesta di rimborso avanzata dall'utente, al quale, in definitiva, spetta la scelta tra i rimedi

---

<sup>32</sup> Pare opportuno rammentare come il provvedimento in parola, al fine di assicurare ampia e diffusa consapevolezza dei diritti spettanti ai passeggeri marittimi, ponga in capo alle compagnie di navigazione marittima, agli operatori dei *terminals* portuali e, se del caso, alle Autorità portuali l'obbligo di garantire che le informazioni sui diritti dei passeggeri siano messe a disposizione del pubblico a bordo delle navi, nei porti, se possibile, e nei terminali portuali (art. 23), le cui strutture dovranno perciò organizzare e curare la predisposizione di servizi analoghi a quelli oggi garantiti agli utenti del trasporto in ambito aeroportuale.

patrimoniali previsti dall'art. 88-*bis*.

A favore di tali conclusioni depone altresì l'intervento chiarificatore della Commissione europea, la quale ha posto l'accento sul diritto dei passeggeri di scegliere il rimborso integrale dei pagamenti effettuati relativamente a prestazioni annullate a causa dell'emergenza sanitaria.

In particolare, nel precisare che il reg. (UE) n. 1177/2010 non contempla le circostanze in cui gli utenti risultino impossibilitati a fruire del servizio di trasporto oppure desiderino annullarlo di loro spontanea volontà, la Commissione ha constatato che, nella prassi, «diversi vettori offrono buoni ai passeggeri che non intendono più effettuare il viaggio (o ai quali non è più consentito farlo) a causa dell'epidemia di Covid-19».

La Commissione ha poi affermato che «questa situazione va distinta da quella in cui il vettore annulla il viaggio e offre solo un buono anziché la possibilità di scegliere tra rimborso e servizio alternativo di trasporto», evidenziando che l'offerta di un *voucher* da parte del vettore non può pregiudicare il diritto del passeggero di optare, in alternativa, per il rimborso<sup>33</sup>.

In linea con tali argomentazioni la Commissione europea ha inoltre rimarcato che, a «norma della legislazione dell'Unione, il rimborso può essere effettuato in denaro o sotto forma di buono», osservando che il «rimborso mediante buono è possibile tuttavia solo se il passeggero accetta».

Atteso che le richieste di rimborso presentate dai passeggeri superano il livello delle nuove prenotazioni, nel prospettare il rischio di insolvenza dei vettori – e di mancata corresponsione degli importi richiesti – cui i passeggeri sono esposti, la Commissione europea ha sottolineato l'importanza di rendere i *voucher* «più attraenti», quale alternativa al rimborso in denaro, al fine di incentivarne l'accettazione da parte degli utenti ed attenuare le problematiche di liquidità delle imprese di trasporto<sup>34</sup>.

In tale prospettiva, la Commissione ha raccomandato la predisposizione di strumenti di copertura assicurativa – efficace e solida – dei *voucher* in caso di insolvenza del vettore, da istituirsi a cura del settore privato o

---

<sup>33</sup> C(2020) 1830 *final*, cit., punto 2.2.

<sup>34</sup> C(2020) 3125 *final*, cit., considerando 15.

pubblico<sup>35</sup>. In particolare, la Commissione ha individuato talune caratteristiche minime che dovrebbero connotare i *voucher*, tra le quali il periodo minimo di validità pari a dodici mesi, decorsi i quali sorge l'obbligo del vettore di procedere «automaticamente» al rimborso dell'importo totale o del residuo del buono non utilizzato, entro quattordici giorni dalla relativa data di scadenza<sup>36</sup>; il diritto dei passeggeri di fruire del servizio di trasporto anche dopo la scadenza del *voucher* se la prenotazione è stata fatta nel relativo periodo di validità<sup>37</sup>; il diritto dei passeggeri di utilizzare il *voucher* per qualunque servizio di trasporto offerto dal vettore<sup>38</sup>; la cessione gratuita del buono ad un altro passeggero<sup>39</sup>; l'indicazione sul *voucher*, da emettersi su supporto digitale o cartaceo durevole, del relativo periodo di validità e dei correlati diritti accordati al passeggero<sup>40</sup>.

In tale contesto preme rilevare come la sussistenza del diritto dell'utente di scegliere tra il rimborso integrale del costo del titolo di viaggio e la corresponsione di un *voucher* sia stata espressamente riconosciuta anche dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, la quale è intervenuta per segnalare al Parlamento ed al Governo le criticità della disciplina di cui all'art. 88-*bis*<sup>41</sup>.

---

<sup>35</sup> C(2020) 3125 *final*, cit., considerando 16.

<sup>36</sup> C(2020) 3125 *final*, cit., punto 3.

<sup>37</sup> C(2020) 3125 *final*, cit., punto 5.

<sup>38</sup> C(2020) 3125 *final*, cit., punto 6.

<sup>39</sup> C(2020) 3125 *final*, cit., punto 10.

<sup>40</sup> C(2020) 3125 *final*, cit., punto 12. Al fine di garantire il soddisfacimento delle richieste di rimborso effettuate dai passeggeri in conseguenza della situazione emergenziale, la Commissione ha riconosciuto agli Stati membri la facoltà di introdurre specifici regimi di sostegno economico a favore dei soggetti operanti nel settore dei trasporti (cfr. C(2020) 3125 *final*, cit., punto 15). Occorre precisare che, per effetto del citato d.l. n. 34/2020, coordinato ad opera della legge di conversione n. 77/2020, è stata prevista l'istituzione, presso il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, di un fondo destinato ai consumatori titolari di *voucher* non utilizzati e non rimborsati a causa dell'insolvenza o del fallimento del vettore (art. 182, co. 3-*bis*, lett. d).

<sup>41</sup> Parere AS1665 di data 27 maggio 2020, in merito alle «Misure alternative al rimborso in caso di annullamento di pacchetti turistici causa emergenza Covid 19», in *Boll.* n. 22/2020.

L'Authority, *in primis*, ha evidenziato che la soluzione governativa appare in conflitto con la vigente disciplina europea di applicazione diretta, la quale, in caso di cancellazione del trasporto da parte del vettore, a tutela dei passeggeri stabilisce «espressamente il diritto del consumatore ad esercitare una scelta immediata tra rimborso del costo del biglietto o modalità alternative», prevedendo poi che «l'eventuale corresponsione del *voucher* è assoggettata a espressa accettazione da parte del passeggero».

Nel richiamare la posizione assunta dalla Commissione europea nella citata raccomandazione del 13 maggio 2020, l'Antitrust ha rappresentato che, a fronte del persistente ed indiscutibile conflitto tra le disposizioni nazionali e quelle eurounitarie, in presenza di condotte volte a negare il diritto del passeggero al rimborso integrale del prezzo di trasporto mediante la sola offerta di emissione del *voucher*, essa interverrà al fine di «garantire la corretta applicazione della normativa di fonte comunitaria disapplicando la normativa nazionale con essa contrastante».

Non parrebbe condurre ad una differente prospettiva la disamina del dettato normativo racchiuso nel testo coordinato del citato d.l. n. 34/2020, ove si rimarca che l'emissione del *voucher* «non richiede alcuna forma di accettazione da parte del destinatario» (art. 182, co. 3-*bis*, lett. c).

Pare opportuno osservare, inoltre, come la norma da ultimo richiamata, nulla innovando rispetto ai principi introdotti ad opera dell'art. 88-*bis*, continui ad attribuire al vettore la facoltà di scelta in ordine alla tipologia di ristoro patrimoniale spettante al passeggero.

Sebbene, infatti, la disposizione riconosca all'utente il diritto di ottenere il rimborso dell'importo già versato, con specifico riguardo ai contratti di trasporto aereo, ferroviario, marittimo, nelle acque interne o terrestri, il legislatore ha tuttavia precisato che detto rimborso può essere richiesto «decorsi dodici mesi dall'emissione ed è corrisposto entro quattordici giorni dalla richiesta», con ciò lasciando intendere che il passeggero possa esercitare il diritto di cui si tratta soltanto nella ipotesi - secondaria e subordinata - di mancata fruizione del *voucher* (art. 182, co. 3-*bis*, lett. d).

Sotto il profilo del coordinamento tra le divergenti fonti normative esaminate, se da un lato le previsioni di cui all'art. 88-*bis* sono testual-



mente qualificate come «norme di applicazione necessaria» (comma 13)<sup>42</sup>, non può d'altra parte trascurarsi come, in caso di conflitto, parrebbe non potersi ravvisare un margine di operatività della norma governativa, in quanto la stessa è destinata a soccombere alla prevalenza della normativa eurounitaria - ove applicabile - per incompatibilità<sup>43</sup>.

---

<sup>42</sup> Per norme di applicazione necessaria si intendono le disposizioni che, in considerazione dell'oggetto regolamentato e dello scopo perseguito, devono essere applicate nonostante il richiamo alla legge straniera (cfr. art. 17 della legge 31 maggio 1995, n. 218).

<sup>43</sup> Occorre rammentare che il rapporto con il diritto interno si fonda sui fondamentali principi, elaborati dalla giurisprudenza e dalla dottrina, relativi alla applicabilità diretta ed alla prevalenza del diritto eurounitario. Sotto il primo profilo, preme richiamare la sentenza della Corte di Giustizia CE 5 febbraio 1963 (causa 28/62, *Van Gend en Loos*, in *Racc.*, 1963, 1), la quale, nel qualificare il diritto comunitario quale ordinamento autonomo e distinto rispetto a quello dei singoli Stati membri, ha affermato che «la Comunità costituisce un ordinamento giuridico di nuovo genere nel campo del diritto internazionale, a favore del quale gli Stati hanno rinunciato, anche se in settori limitati, ai loro diritti sovrani, ordinamento che riconosce come soggetti non soltanto gli Stati membri, ma anche i loro cittadini [...]». L'art. 12 del Trattato CEE ha valore precettivo ed attribuisce ai singoli dei diritti soggettivi che i giudici nazionali sono tenuti a tutelare». Sotto il profilo della prevalenza del diritto comunitario sul diritto interno, può richiamarsi la sentenza Corte di Giustizia CE 15 luglio 1964 (causa 6/64, *Costa c. Enel*, in *Foro it.*, 1964, IV, 137), secondo cui «il Trattato CEE ha istituito un proprio ordinamento giuridico, integrato nell'ordinamento giuridico degli stati membri [...]. Il trasferimento, effettuato dagli Stati a favore dell'ordinamento giuridico comunitario, dei diritti e degli obblighi corrispondenti alle disposizioni del trattato implica [...] una limitazione definitiva di loro diritti sovrani, di fronte alla quale un atto unilaterale ulteriore, incompatibile col sistema della Comunità, sarebbe del tutto privo di efficacia [...]. Il principio della prevalenza del diritto comunitario si risolve allora, in sostanza, nell'impossibilità per gli Stati di far prevalere, contro un ordinamento giuridico da essi accettato a condizione di reciprocità, un provvedimento unilaterale ulteriore». I giudici comunitari hanno, altresì, riconosciuto il potere del giudice nazionale di disapplicare la norma di diritto interno difforme rispetto a quella comunitaria. In tal senso la Corte di Giustizia CE, con sentenza 9 marzo 1978 (causa 106/77, *Simmenthal*, in *Racc.*, 1978, 629), ha affermato che «qualsiasi giudice nazionale, adito nell'ambito della sua

A differenti conclusioni, per contro, deve pervenirsi con riferimento alle previsioni dettate dal codice della navigazione ed invocabili in presenza delle circostanze ostative escluse dall'ambito di operatività del reg. (UE) n. 1177/2010<sup>44</sup>.

In mancanza di soluzioni interpretative chiarificatrici rinvenibili nella relazione illustrativa al d.l. n. 18/2020<sup>45</sup>, la quale si limita ad una mera parafrasi del testo normativo, parrebbe potersi ritenere che la normativa emergenziale di cui all'art. 88-*bis*, quale *lex specialis* applicabile alle ipotesi di impossibilità sopravvenuta della prestazione di trasporto maturate nella fase di operatività individuata dalla norma medesima, si ponga, per il periodo di efficacia prevista, quale disciplina non aggiuntiva rispetto a quella ordinariamente applicabile alla materia sulla base delle previsioni codicistiche (anch'esse di diritto speciale), ma (temporaneamente) sostitutiva e destinata in tal modo a rappresentare l'unica forma di tutela accessibile.

Ove si intenda aderire alla soluzione favorevole ad attribuire all'art. 88-*bis* valenza sostitutiva rispetto alle previsioni codicistiche, preme evi-

---

competenza, ha l'obbligo di applicare integralmente il diritto comunitario e di tutelare i diritti che questo attribuisce ai singoli, disapplicando le disposizioni contrastanti della legge interna, sia anteriore sia successiva alla norma comunitaria».

<sup>44</sup> Per quanto concerne l'ambito soggettivo di applicazione, la disciplina euronitaria individua, quali propri destinatari, i passeggeri fruitori non solo di servizi marittimi di collegamento tra porti situati nel territorio degli Stati membri, ma altresì di servizi marittimi da svolgersi tra porti europei e porti situati nel territorio di Stati terzi, nonché, seppur con la previsione di talune deroghe, di crociere in partenza dal territorio comunitario (cfr. art. 2.1, lett. a), b) e c). Sebbene la formulazione assai ampia della norma, *prima facie*, possa indurre a ritenere che i benefici della tutela contemplata dalla disciplina europea si estendano alla maggior parte dei passeggeri marittimi, risulta tuttavia opportuno precisare che il provvedimento in parola individua ed esclude dal proprio ambito di operatività talune categorie di utenti del trasporto. In particolare, il reg. (UE) n. 1177/2010 non trova applicazione nei confronti dei soggetti fruitori dei servizi marittimi per così dire minori, ed individuati sulla base delle dimensioni e/o caratteristiche proprie delle navi impiegate nell'attività di trasporto ovvero della specifica attività di navigazione da svolgersi (cfr. art. 2.2).

<sup>45</sup> Cfr. «Misure per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da Covid-19 cd. "Cura Italia" Volume II – Articoli 71-127», 22 aprile 2020, 177.

denziare come il passeggero, nelle ipotesi di soppressione della partenza o di mutamento dell'itinerario dipese da una causa di forza maggiore, verrebbe privato del diritto di invocare la forma di tutela accordata dall'art. 403, co. 3, c. nav. e consistente nel diritto al risarcimento del doppio del prezzo netto di passaggio.

Per effetto di tale impostazione, anche la posizione giuridico-patrimoniale del vettore risulterebbe affievolita, posto che egli, in caso di impedimento del passeggero dovuto ad un fatto al medesimo estraneo, non avrebbe la facoltà di conseguire la corresponsione di un quarto del prezzo di passaggio (al netto del vitto pattuito), di cui all'art. 400, co. 1, c. nav.

Del pari, ponendosi nella medesima prospettiva, in caso di interruzione del viaggio dovuta a causa di forza maggiore, il vettore non potrebbe esercitare il diritto di esigere il pagamento del prezzo di passaggio proporzionato al tratto utilmente percorso (*ex artt. 405 e 406, co. 1, c. nav.*).

*6. I diritti dei passeggeri alle specifiche forme di assistenza ed alla compensazione economica previste dal reg. (UE) n. 1177/2010.*

Il rischio sanitario connesso alla diffusione del COVID-19 non appare idoneo ad affievolire il diritto dei passeggeri di ricevere le specifiche forme di assistenza previste dal citato reg. (UE) n. 1177/2010 e, peraltro, rimarcate dalla Commissione europea nell'ambito dei propri Orientamenti di maggio 2020<sup>46</sup>.

Come noto, nelle ipotesi di partenza della nave cancellata o ritardata, al fine di «garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri, simile a quello offerto dalle altre modalità di trasporto»<sup>47</sup>, il citato regolamento pone in capo al vettore marittimo specifici obblighi di assistenza a favore degli utenti-consumatori, al fine di ridurne i disagi patiti (art. 17)<sup>48</sup>.

---

<sup>46</sup> C(2020) 1830 *final*, cit., punto 6.3.

<sup>47</sup> Cfr. considerando n. 1 del reg. (UE) n. 1177/2010.

<sup>48</sup> La norma richiamata nel testo non trova applicazione nei confronti dei «passeggeri con biglietti aperti finché l'orario di partenza non è specificato, salvo per i passeggeri in possesso di un titolo di viaggio o di un abbonamento» (art. 20.1). In primo luogo, l'art. 17.1 del reg. (UE) n. 1177/2010 pone a carico

Si tratta di diritti «minimi»<sup>49</sup> che, a norma dell'art. 6 del provvedimento in parola, «non possono essere limitati né possono essere oggetto di rinuncia, in particolare per effetto di clausole derogatorie o restrittive del contratto di trasporto». Ne consegue che tali misure di assistenza devono essere garantite anche qualora l'impossibilità dell'esatto adempimento della prestazione sia dipesa da circostanze eccezionali.

Il reg. (UE) n. 1177/2010, inoltre, dispone che, fermo restando il diritto al trasporto, «i passeggeri possono chiedere al vettore una compensazione economica in caso di ritardo all'arrivo alla destinazione finale» (art. 19)<sup>50</sup>.

La norma condiziona l'esercizio di tale facoltà al solo presupposto del ritardato arrivo del passeggero presso il luogo di destinazione convenuto, e ciò quindi a prescindere dalla tipologia dell'evento impeditivo che ne abbia rappresentato la causa.

Ne consegue, pertanto, che il diritto alla compensazione può essere riconosciuto sia nelle ipotesi di cancellazione, sia in quelle di esecuzione ritardata del trasporto, qualora l'una o l'altra circostanza abbia prodotto un ritardo del passeggero nell'arrivo presso il luogo di destinazione convenuto.

---

del vettore l'obbligo di offrire gratuitamente, a favore dei passeggeri in partenza dai *terminals* portuali, «spuntini, pasti o bevande in congrua relazione alla durata dell'attesa, purché siano disponibili o possano essere ragionevolmente forniti» (art. 17.1). Qualora l'impedimento alla partenza della nave comporti la necessità di un pernottamento pari ad una o più notti, il passeggero marittimo ha altresì diritto ad una sistemazione gratuita ed adeguata, a bordo o a terra, nonché al trasferimento tra il *terminal* portuale ed il luogo di sistemazione (art. 17.2). La norma precisa che il passeggero ha diritto a tale forma di assistenza solo «ove ciò sia fisicamente possibile».

<sup>49</sup> In tali termini si è espresso A. ZAMPONE, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, 3. *I diritti dei passeggeri*, in M. DEIANA – L. TULLIO (diretto da), *Codice dei trasporti*, Milano, 2011, 572.

<sup>50</sup> La disposizione richiamata nel testo non trova applicazione nei confronti dei «passeggeri con biglietti aperti finché l'orario di partenza non è specificato, salvo per i passeggeri in possesso di un titolo di viaggio o di un abbonamento» (art. 20.1), nonché ai passeggeri di crociera in partenza da un porto situato nel territorio di uno Stato membro (art. 2.1, lett. c).

Il reg. (UE) n. 1177/2010, tuttavia, individua specifiche cause esimenti il vettore dall'obbligo di soddisfare le richieste di compensazione economica formulate dai passeggeri marittimi.

In particolare, al pari di quanto previsto dal reg. (CE) n. 261/2004 per il settore del trasporto aereo, i passeggeri non hanno diritto a detta compensazione nelle ipotesi in cui il vettore provi che la cancellazione o il ritardo siano dipesi da circostanze straordinarie ostative al regolare svolgimento del servizio di trasporto, le quali non potevano essere evitate anche adottando tutte le misure ragionevoli (art. 20.4).

Quanto alle «circostanze eccezionali», con specifico riguardo alla corrente situazione emergenziale, la Commissione europea ha individuato, pur senza pretesa di esaustività, alcune condizioni che possono essere ricondotte a tale fattispecie.

Si è in particolare ritenuto che, laddove le autorità pubbliche adottino misure volte a contenere la pandemia, tali previsioni, per loro natura e origine, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività dei vettori e sfuggono al loro effettivo controllo.

Ne consegue, a parere della Commissione, che questa «condizione dovrebbe considerarsi soddisfatta nei casi in cui le autorità pubbliche vietino completamente determinati servizi di trasporto oppure vietino la circolazione delle persone in modo tale da escludere de facto l'effettuazione del servizio di trasporto in questione».

La Commissione ha aggiunto poi che tale condizione «può dirsi soddisfatta anche nel caso in cui la cancellazione avvenga in circostanze nelle quali la circolazione delle persone non sia completamente vietata, ma limitata alle persone che beneficiano di deroghe (ad esempio i cittadini o i residenti del paese interessato)».

La Commissione, inoltre, ha posto l'accento sulla facoltà del vettore di cancellare, in tempo utile all'adozione di tutte le opportune misure organizzative, anche in termini di assistenza ai passeggeri, un servizio di trasporto da eseguirsi con una nave rimasta vuota a causa della insussistenza di utenti disponibili a viaggiare. In tali ipotesi, «anche a seconda delle circostanze, la cancellazione può essere considerata “dovuta” alla misura adottata dalle autorità pubbliche. Di nuovo, a seconda delle circostanze, questo può valere anche per i servizi di trasporto in direzione opposta a quella dei servizi direttamente interessati dal divieto di circolazione delle persone», con la conseguenza che «se un vettore decide di

cancellare un servizio di trasporto e dimostra che la motivazione di tale decisione era la tutela della salute dell'equipaggio, anche tale cancellazione viene considerata "dovuta" a circostanze eccezionali»<sup>51</sup>.

7. *La prassi negoziale relativa alle ipotesi di cancellazione e ritardo della partenza.*

I principi introdotti dall'art. 88-*bis* del d.l. n. 18/2020 sono destinati a trovare applicazione anche in deroga alle specifiche condizioni contrattuali pattuite (cfr. comma 10)<sup>52</sup>.

Giova rammentare che la disciplina prevista dal codice della navigazione in tema di impedimenti alla regolare esecuzione del contratto di trasporto ha carattere meramente dispositivo, posto che essa non è espressamente inclusa dall'art. 415 c. nav. tra le norme qualificate come non derogabili dalle parti.

Ciò precisato, assumono rilevanza le previsioni dettate dai regolamenti contrattuali in uso nella prassi marittima ed intese ad escludere il diritto del passeggero al rimborso del corrispettivo versato.

Sotto tale ultimo profilo, i vettori marittimi manifestano la tendenza ad esporre il passeggero al rischio di ogni eventuale variazione che il soggetto debitore della prestazione di trasporto si riserva di apportare all'orario di partenza convenuto, prevedendo che l'utente abbia l'onere di accertare, durante la fase anteriore a quella dell'inizio del viaggio, l'insussistenza di dette modifiche<sup>53</sup>.

---

<sup>51</sup> C(2020) 1830 *final*, cit., punto 6.3. Sul particolare profilo considerato cfr. G. VISINTINI, *Impossibilità della prestazione e giudizio di buona fede*, in *Dir. mar.*, 1977, 5, la quale, nel richiamare quanto indicato da A. BRECHT, *System der Vertragshaftung*, in *Jering Jarbücher*, 1908, 22, riconduce alla categoria degli impedimenti alla partenza non imputabili al vettore eventi quali un ordine impartito dall'autorità competente.

<sup>52</sup> Il comma 10, in particolare, statuisce che «Le disposizioni del presente articolo trovano applicazione anche nei casi in cui il titolo di viaggio (...) siano stati acquistati o prenotati per il tramite di un'agenzia di viaggio o di un portale di prenotazione, anche in deroga alle condizioni pattuite».

<sup>53</sup> Nel senso segnalato nel testo cfr. art. 8 Grandi Navi Veloci S.p.a., secondo cui «il Passeggero è tenuto ad accertarsi, prima della partenza, che non

In tal senso sono rinvenibili previsioni contrattuali aventi l'effetto di limitare i diritti dei passeggeri in caso di impedimenti al trasporto, specie ove si prevede che l'utente, al quale sia stata negata la fruizione del viaggio per mancata presentazione in tempo utile, è escluso dal diritto di conseguire il rimborso, anche parziale, del corrispettivo già versato<sup>54</sup>.

Norme convenzionali aventi analogo contenuto sono state, altresì, elaborate con riferimento alle ipotesi in cui il passeggero abbia apportato variazioni all'attività di trasporto programmata (linea del servizio, data, orario, giorno di partenza convenuti). Anche in tale circostanza, la tendenza consolidata delle imprese vettrici è quella di negare all'utente il diritto di conseguire il rimborso dell'importo già versato<sup>55</sup> o di pretendere comunque la corresponsione di una penale<sup>56</sup>.

Occorre evidenziare che le previsioni pattizie richiamate, nel privare il passeggero del diritto alla restituzione del prezzo di passaggio, oltre a determinare uno squilibrio dei diritti e degli obblighi nel rapporto contrattuale con gli utenti e, dunque, rilevare sotto il profilo della vessatorietà<sup>57</sup>, appaiono affette da nullità, in quanto in contrasto con la norma-

---

siano intervenute variazioni relative alla nave ed all'orario riportati sul biglietto di passaggio»; art. 9 Toremar Toscana Regionale Marittima S.p.a.

<sup>54</sup> In tali termini, cfr. l'art. 5 Grandi Navi Veloci S.p.a. secondo cui «il Passeggero che non si presenti nel tempo sopra indicato per l'imbarco, o che comunque non salga a bordo della nave prevista ed indicata sulla carta di imbarco non ha diritto al rimborso, neppure parziale, del prezzo pagato», aggiungendo peraltro che l'utente «deve anzi completare il pagamento del prezzo di passaggio se non lo avesse pagato per intero»; art. 10 Snav S.p.a.

<sup>55</sup> Cfr., a tale proposito, art. 3 Corsica Ferries France S.a.s./Forship S.p.a., secondo cui «Non sarà riconosciuto alcun rimborso in caso di variazione di data, orario, linea, tipologia di sistemazione o categoria del veicolo».

<sup>56</sup> Cfr. no l'art. 6 Grandi Navi Veloci S.p.a., nonché l'art. 6 Moby S.p.a. recante il titolo «Penali di variazione».

<sup>57</sup> In particolare, dette statuizioni negoziali appaiono in contrasto con le norme di cui alle lett. e) e g) dell'art. 33, co. 2, cod. cons. di cui al d.lgs. n. 206/2005. A tale riguardo il Tribunale di Palermo Trib. Palermo, con ordinanza 7 luglio 2008 (in *Dir. maritt.*, 2009, 1218, e in *Corr. merito*, 2008, 1153), ha dichiarato la vessatorietà della clausola contrattuale avente l'effetto di applicare determinate penali sull'importo totale del biglietto di viaggio in caso di «annullamento da parte del passeggero», affermando che la clausola in contestazione

tiva di emergenza in esame, la cui *ratio* è quella di garantire una piena tutela dell'ordine pubblico e di diritti fondamentali ed inderogabili.

*8. Il regime di responsabilità del vettore marittimo per i danni da ritardo o da mancata esecuzione del servizio di trasporto.*

Atteso che, come già chiarito, ai sensi dell'art. 88-*bis* l'impossibilità di adempiere del vettore ricorre nelle ipotesi in cui le misure autoritative di contenimento della pandemia abbiano provocato la sospensione o l'interruzione del servizio di trasporto, occorre verificare se la mancata o ritardata esecuzione del contratto di trasporto marittimo, in ragione dei divieti di mobilità sopravvenuti ed imposti al fine di arginare la diffusione del rischio sanitario, siano idonee a produrre conseguenze sul regime di responsabilità vettoriale.

Va infatti rammentato che, sulla base dei principi generali, il vettore permane comunque esposto al rischio della proposizione di istanze risarcitorie in quanto, nell'ambito del contratto di passaggio marittimo, egli risulta gravato da un regime di responsabilità per colpa presunta superabile mediante la prova positiva di un fatto liberatorio.

La responsabilità del vettore marittimo di persone per i danni arrecati al passeggero a causa del ritardo ovvero del mancato svolgimento del servizio di trasporto è regolata dall'art. 408 c. nav. sulla base del principio generale codificato dall'art. 1218 c.c. in tema di inadempimento delle obbligazioni.

Invero, l'art. 408 c. nav., in aderenza al disposto di diritto comune, pone a carico del vettore l'obbligo di provare, quale fatto impeditivo, «che l'evento è derivato da causa a lui non imputabile»<sup>58</sup>.

---

è «espressione del prepotere contrattuale dell'imprenditore, la quale determina un forte squilibrio a danno del contraente debole, quale è tipicamente il viaggiatore-consumatore», posto che «mentre il vettore, nell'ipotesi di annullamento del viaggio per eventi indipendenti dalla propria volontà non subisce alcun pregiudizio, il passeggero-consumatore laddove deve annullare il viaggio, ad esempio per gravi motivi di salute, perde totalmente il prezzo del biglietto».

<sup>58</sup> La norma ha valore meramente dispositivo, per effetto di quanto espressamente previsto dal successivo art. 415 c. nav., il quale non annovera l'art.



In altri termini, secondo le intenzioni del codificatore di diritto speciale, il vettore marittimo di persone, al fine di esimersi dalla responsabilità per colpa presunta, è tenuto ad individuare fatti specifici, non riconducibili ad un difetto di diligenza, che lo abbiano posto nell'impossibilità di adempiere<sup>59</sup>.

Posto che, nell'ipotesi che qui si tratta, la mancata effettuazione del trasporto si pone quale effetto delle misure governative di restrizione, appare necessario valutare se il vettore, per superare la presunzione di responsabilità posta a suo carico, tra le cause invocabili ai fini dell'impossibilità della prestazione possa richiamare le fattispecie del c.d. *factum principis* e della forza maggiore.

Il c.d. *factum principis* consiste in un provvedimento della pubblica autorità (legislativa o amministrativa) che, adottato nel periodo successivo al perfezionamento del contratto per la tutela di interessi generali, rende oggettivamente impossibile l'esecuzione della prestazione indipendentemente dalla volontà dei soggetti obbligati, operando così quale esimente della responsabilità della parte debitrice<sup>60</sup>.

Come sopra chiarito, l'art. 88-*bis* attribuisce ai provvedimenti adottati dalle autorità competenti, limitativi della libertà di circolazione in quanto preordinati al contrasto della pandemia, il valore – ineccepibile – di evento grave, eccezionale ed imprevedibile, determinante una impossibilità sopravvenuta rilevabile ai sensi del richiamato art. 1463 c.c.

---

408 c. nav. tra le disposizioni tassativamente indicate come non derogabili a favore del vettore. Gli accordi intervenuti tra le parti ed aventi l'effetto di modificare il regime ordinario di responsabilità vettoriale previsto *ex lege* rimangono comunque assoggettati al rispetto dei limiti di validità posti dall'art. 1229 c.c.

<sup>59</sup> La giurisprudenza, in via generale, ha affermato che, in materia di inadempimento di un'obbligazione, il debitore che intenda sottrarsi alla responsabilità presunta *ex art. 1218 c.c.* è gravato dall'onere di provare l'assoluta impossibilità della prestazione derivante da una causa a lui non imputabile, cioè da un fatto obiettivo estraneo alla sua volontà (caso fortuito o forza maggiore). In tali termini si è espresso Trib. Torino, 1 dicembre 2008, in pluriscdam-utetgiuridica-it.

<sup>60</sup> In argomento cfr. P. CENDON (a cura di), *Commentario al codice civile. Artt. 1173-1320. Obbligazioni*, Milano, 2009, 599.

Preme tuttavia evidenziare come, alla luce delle soluzioni interpretative accolte dalla giurisprudenza, la ricorrenza del *factum principis* non sia idonea, *ex se*, a produrre l'esonero di responsabilità del debitore, atteso che occorre valutare se l'atto amministrativo o la sopravvenienza normativa siano in concreto connotati dai requisiti della imprevedibilità, al momento dell'assunzione dell'obbligazione e della inevitabilità, in quanto non ragionevolmente contrastabili.

La Suprema Corte di Cassazione, infatti, non ha mancato di evidenziare che i provvedimenti autoritativi sono suscettibili di determinare l'effetto liberatorio conseguente alla sopravvenuta impossibilità qualora gli stessi siano del tutto estranei alla volontà dell'obbligato<sup>61</sup>, non siano ragionevolmente prevedibili – secondo la comune diligenza – all'atto dell'assunzione dell'obbligazione<sup>62</sup> ed il debitore abbia «sperimentato» tutte le ragionevoli possibilità per contrastare il provvedimento autoritativo ed adempiere regolarmente<sup>63</sup>.

Per effetto di tale impostazione, il vettore marittimo, al fine di invocare l'esimente del *factum principis*, sarà gravato dall'onere di dimostrare che le misure governative di contenimento della pandemia, all'atto dell'assunzione dell'obbligazione, non solo erano ragionevolmente imprevedibili secondo la comune diligenza, ma altresì inevitabili in quanto non contrastabili al momento dell'adempimento<sup>64</sup>.

Ad analoghe conclusioni può pervenirsi con riferimento alla fattispecie della forza maggiore, comunemente intesa quale causa di esclusione di responsabilità costituita da un evento estraneo alla condotta del debitore e non contrastabile, in quanto idoneo ad impedire, per la sua impe-

---

<sup>61</sup> Per un'esplicita pronuncia in tal senso cfr. Cass. 19 ottobre 2007, n. 21973, in *Giust. civ.*, 2008, I, 115.

<sup>62</sup> La soluzione richiamata è prospettata da Cass. 23 febbraio 2000, n. 2059, in *Vita not.*, 2000, 928.

<sup>63</sup> Cfr. Cass. 8 giugno 2018, n. 14915, in *Ced Cass.*, 2018; Cass. 10 giugno 2016, n. 11914, in *Foro it.*, 2017, I, 274.

<sup>64</sup> A tal fine, il vettore potrà dimostrare che gli effetti dei provvedimenti autoritativi non potevano essere contrastati se non attraverso l'adozione di misure comportanti oneri economici considerevoli e sproporzionati.

tuosità, la regolare esecuzione del contratto e rendere inefficace qualsiasi azione diretta a rimuoverlo<sup>65</sup>.

Anche in tale ipotesi, affinché il debitore possa invocare tale esimente, occorre fornire la prova che la forza maggiore non era prevedibile e, una volta verificatasi, non era contrastabile.

In particolare, secondo l'indirizzo interpretativo accolto dalla giurisprudenza, la forza maggiore, «pur non postulando un'impossibilità assoluta, esige cionondimeno che il mancato verificarsi dell'evento in causa sia imputabile a circostanze indipendenti da chi le fa valere, straordinarie ed imprevedibili, le cui conseguenze sarebbe stato impossibile evitare malgrado tutta la diligenza posta»<sup>66</sup>.

In via generale, i giudici di legittimità hanno contribuito a chiarire il contenuto dei requisiti della straordinarietà e della imprevedibilità quali elementi costitutivi la fattispecie della forza maggiore.

Si è così affermato che «il carattere della straordinarietà è di natura obiettiva, qualificando un evento in base all'apprezzamento di elementi (come la frequenza, le dimensioni, l'intensità, ecc.) suscettibili di misurazione» ed il carattere della imprevedibilità deve essere valutato secondo criteri «riferiti ad una normale capacità e diligenza media, avuto riguardo alle circostanze concrete del caso sussistenti al momento della

---

<sup>65</sup> La Corte di Cassazione, in particolare, ha rilevato che la forza maggiore consiste in un particolare impedimento allo svolgimento di una certa azione, estraneo alla volontà dell'agente e tale da rendere vano ogni sforzo intrapreso dal medesimo per il suo superamento. Per sua stessa definizione la forza maggiore deve essere assoluta e, cioè, non vincibile né superabile in alcuna maniera. E tale non può considerarsi quella situazione che, con intensità di impegno e di diligenza tipica o normale, avrebbe potuto essere altrimenti superata. In tal senso cfr. Cass. pen., 28 febbraio 1997, n. 965, in *Cass. pen.*, 1999, 1578.

<sup>66</sup> Cfr. Corte Giustizia UE 4 marzo 2010, n. 297/08, in <https://plurimediam-utetgiuridica-it>. In linea, la giurisprudenza amministrativa ha affermato che la forza maggiore, quale causa di esclusione di responsabilità dell'impresa, non è limitata all'impossibilità assoluta dell'esecuzione della prestazione (nella specie l'esportazione di merci verso Paesi terzi), ma comprende le circostanze anormali, indipendenti dal soggetto obbligato, i cui effetti non possono essere evitati, se non con sacrificio malgrado la migliore volontà del soggetto stesso (Cons. Stato 5 novembre 1999, n. 1761, in *Foro amm.*, 1999, 2548).

conclusione del contratto (...), non essendo invero sufficiente l'astratta possibilità dell'accadimento»<sup>67</sup>.

In tale contesto, il rischio epidemico connesso alla diffusione del COVID-19, in quanto connotato da una natura oggettiva, straordinaria, imprevedibile ed inevitabile, si pone senza dubbio quale evento suscettibile di integrare gli estremi della forza maggiore.

Tali conclusioni sono avvalorate dall'indirizzo interpretativo accolto dai giudici di legittimità in materia di rischi sanitari, ove si è affermato che l'epidemia, caratterizzata in via generale dalla rapidità della diffusione e dal numero considerevole delle persone colpite, può essere definita quale «malattia contagiosa che, per la sua spiccata diffusività, si presenta in grado di infettare, nel medesimo tempo e nello stesso luogo, una moltitudine di destinatari, recando con sé, in ragione della capacità di ulteriore espansione e di agevole propagazione, il pericolo di contaminare una porzione ancor più vasta di popolazione»<sup>68</sup>.

La configurazione della fattispecie delineata trova ulteriore conforto nel dettato normativo.

Va considerato, infatti, come l'art. 79 del citato d.l. n. 18/2020 disponga testualmente che «l'epidemia da COVID-19 è formalmente riconosciuta come calamità naturale ed evento eccezionale», rendendo così vana ogni conclusione differente.

Alla luce di quanto precisato, pertanto, risulta palese come la diffusione del COVID-19 e l'adozione delle conseguenti misure limitative siano eventi idonei ad integrare gli estremi della forza maggiore e rappresentare, in tal modo, un motivo legittimo di inadempimento – totale o parziale – del contratto di trasporto marittimo di persone.

---

<sup>67</sup> Cfr. Cass. 25 maggio 2007, n. 12235, in *Nuova giur. civ.*, 2007, 11, 1, 1177.

<sup>68</sup> Cfr. Cass. pen. 30 ottobre 2019, n. 48014, in *pluris-cedam-utetgiuridica-it*.