

Edizione provvisoria

## ITSENTENZA DELLA CORTE (Quinta Sezione)

4 giugno 2026 (\*)

« Rinvio pregiudiziale – Trasporto – Regolamento (CE) n. 392/2009 – Responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente – Articolo 2 – Ambito di applicazione – Articolo 3 – Responsabilità e assicurazione – Articolo 7 – Informazione ai passeggeri – Convenzione di Atene relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio – Articolo 3 – Responsabilità del vettore in caso di morte o lesioni personali di un passeggero – Articoli 6 e 7 – Limiti di responsabilità – Direttiva 90/314/CEE – Viaggi, vacanze e circuiti “tutto compreso” – Articolo 5 – Responsabilità dell’organizzatore di viaggi riguardante la buona esecuzione del servizio “tutto compreso” – Crociera – Danno alla persona subito da un viaggiatore a bordo della nave – Limiti all’indennizzo conformemente alle convenzioni internazionali »

Nella causa C-629/24,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dalla Cour de cassation (Corte di cassazione, Francia), con decisione del 15 maggio 2024, pervenuta in cancelleria il 25 settembre 2024, nel procedimento

**MH**

contro

**Costa Crociere SpA,**

**Axyme Selàrl,** in qualità di liquidatore giudiziario della società Blue Passion,

**Generali IARD SA,** in qualità di assicuratore della società Blue Passion,

**Hiscox Insurance Company Ltd,**

**Caisse primaire d’assurance maladie (CPAM) de Paris,**

e

**Costa Crociere SpA,**

contro

**DI,**

**DM,** a titolo sia personale, sia di erede di DI,

**Croisière Club SAS,**

**Hiscox Insurance Company Ltd,**

**Caisse primaire d'assurance maladie (CPAM) du Puy-De-Dôme,**

**Hiscox SA,** in qualità di assicuratore della responsabilità civile professionale della Croisière Club SAS,

**WT,** a titolo di erede di DI,

LA CORTE (Quinta Sezione)

composta da M.L. Arastey Sahún, presidente di sezione, J. Passer, E. Regan, D. Gratsias e B. Smulders (relatore), giudici,

avvocato generale: R. Norkus

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per MH, da N. Boullez, avocat;
- per la Costa Crociere SpA, da G. Valdelièvre, avocat;
- per la Hiscox Insurance Company Ltd, da G. Thouvenin, avocat;
- per DM, a titolo sia personale, sia di erede di DI, e per WT, a titolo di erede di DI, da F. Rocheteau, avocat;
- per la Croisière Club SAS e la Hiscox SA, in qualità di assicuratore della

responsabilità civile professionale della Croisière Club, da D. Le Prado, avocat;

- per il governo francese, da B. Herbaut e B. Travard, in qualità di agenti;
- per la Commissione europea, da S. Delaude, M. Noll-Ehlers e N. Yerrell, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 4 settembre 2025, ha pronunciato la seguente

## **Sentenza**

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 2, dell'articolo 3, paragrafo 1, e dell'articolo 7, primo comma, del regolamento (CE) n. 392/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente (GU 2009, L 131, pag. 24), quando un vettore marittimo opera una crociera che costituisce un viaggio «tutto compreso» ai sensi della direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti «tutto compreso» (GU 1990, L 158, pag. 59).
- 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di due controversie tra, rispettivamente, da un lato, MH e, dall'altro, la Costa Crociere SpA, la Axyme SELARL, in qualità di liquidatore giudiziario della società Blue Passion, la Generali IARD SA, in qualità di assicuratore della società Blue Passion, la Hiscox Insurance Company Ltd nonché la Caisse primaire d'assurance maladie (CPAM) de Paris (in prosieguo: la «causa MH») nonché, da un lato, la Costa Crociere e, dall'altro, DI, DM, a titolo sia personale, sia di erede di DI, la Croisière Club SAS, la Hiscox Insurance Company Ltd, la Caisse primaire d'assurance maladie (CPAM) du Puy-De-Dôme, la Hiscox SA, in qualità di assicuratore della responsabilità civile professionale della Croisière Club SAS e WT (in prosieguo: la «causa Costa Crociere»), a seguito di danni alla persona causati a MH e DI nel corso di crociere effettuate su una nave operata dalla Costa Crociere e che sono state loro vendute come viaggi «tutto compreso» dalle agenzie di viaggi Blue Passion e Croisière Club.

### **Contesto normativo**

#### ***Diritto dell'Unione***

*Regolamento n. 392/2009*

3 L'articolo 1 del regolamento n. 392/2009, intitolato «Oggetto», così prevede:

«1. Il presente regolamento istituisce la disciplina comunitaria in materia di responsabilità e di copertura assicurativa per il trasporto di passeggeri via mare, quale definito nelle pertinenti disposizioni:

a) della Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio, quale modificata dal protocollo del 2002 (“la Convenzione di Atene”) figurante nell'allegato I; (...)

(...)».

4 Ai sensi dell'articolo 2 di tale regolamento, intitolato «Ambito di applicazione»:

«Il presente regolamento si applica a qualsiasi trasporto internazionale ai sensi dell'articolo 1, punto 9, della Convenzione di Atene e al trasporto via mare effettuato all'interno di un singolo Stato membro a bordo di navi appartenenti alle classi A e B ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 98/18/CE [del Consiglio, del 17 marzo 1998, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (GU 1998, L 144, pag. 1)], se:

- a) la nave batte bandiera di uno Stato membro o è registrata in uno Stato membro;
- b) il contratto di trasporto è stato concluso in uno Stato membro; o
- c) il luogo di partenza o di destinazione, in base al contratto di trasporto, è situato in uno Stato membro.

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

5 L'articolo 3 di detto regolamento, intitolato «Responsabilità e assicurazione», al paragrafo 1 così prevede:

«Il regime di responsabilità nei confronti dei passeggeri, del loro bagaglio e dei loro veicoli e le norme in materia di assicurazione e altre garanzie finanziarie sono disciplinate dal presente regolamento, dagli articoli 1 e 1 *bis*, dall'articolo 2, paragrafo 2, dagli articoli da 3 a 16 e dagli articoli 18, 20 e 21 della Convenzione di Atene figurante nell'allegato I e dalle disposizioni degli orientamenti [Organizzazione marittima internazionale (IMO)] figuranti nell'allegato II».

- 6 L'articolo 7 del medesimo regolamento, intitolato «Informazione ai passeggeri», dispone quanto segue:
- «Fatti salvi gli obblighi degli operatori turistici di cui alla direttiva [90/314], il vettore o il vettore di fatto provvedono affinché i passeggeri dispongano di informazioni appropriate e comprensibili sui loro diritti a norma del presente regolamento.
- Quando il contratto di trasporto è siglato in uno Stato membro, tali informazioni sono fornite in tutti i punti vendita, incluse la vendita via telefono e via Internet. Quando il luogo di partenza è situato in uno Stato membro, tali informazioni sono fornite prima della partenza. In tutti gli altri casi esse sono fornite al più tardi al momento della partenza. Nella misura in cui le informazioni richieste ai sensi del presente articolo siano state fornite dal vettore o dal vettore di fatto, l'altro non è tenuto a fornirle. Le informazioni sono fornite nel formato più opportuno.
- Per assolvere l'obbligo di informazione ai sensi del presente articolo, il vettore o il vettore di fatto forniscono ai passeggeri almeno le informazioni contenute in una sintesi delle disposizioni del presente regolamento preparata dalla Commissione [europea] e resa pubblica».
- 7 L'articolo 12 del regolamento n. 392/2009, intitolato «Entrata in vigore», così prevede:
- «Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
- Esso è 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.
- Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri».
- 8 L'allegato I di tale regolamento, relativo alle disposizioni della Convenzione di Atene che sono pertinenti per l'applicazione di detto regolamento (in prosieguo: l'«allegato I»), contiene l'articolo 1 di quest'ultima, intitolato «Definizioni», che così prevede:
- «Le espressioni utilizzate nella presente convenzione hanno il significato di seguito indicato:
- 1) a) “vettore”, la persona dalla quale o per conto della quale è stato concluso un contratto di trasporto, indipendentemente dal fatto che il trasporto sia eseguito effettivamente da tale persona o da un vettore di fatto;

- b) “vettore di fatto”, la persona diversa dal vettore, sia essa il proprietario, il noleggiatore o l’armatore della nave, che esegue effettivamente la totalità o parte del trasporto; e
  - c) “vettore che esegue realmente la totalità o parte del trasporto”, il vettore di fatto o il vettore, nella misura in cui quest’ultimo esegua realmente il trasporto;
- 2) “contratto di trasporto”, il contratto concluso da un vettore o per conto di un vettore per il trasporto via mare di un passeggero o, a seconda dei casi, di un passeggero e dei suoi bagagli;

(...)

8) il “trasporto” comprende i seguenti periodi:

- a) per quanto concerne il passeggero e/o il suo bagaglio a mano, il periodo nel quale essi si trovano a bordo della nave o durante l’imbarco o lo sbarco e il periodo nel quale sono trasportati per via d’acqua dalla banchina alla nave o viceversa, se il costo di tale trasporto è compreso nel prezzo del biglietto o se l’imbarcazione adibita a tale trasporto accessorio è stata messa a disposizione del passeggero dal vettore. Tuttavia, con riferimento al passeggero, il trasporto non comprende il periodo nel quale questi si trova in una stazione marittima o in un terminal marittimo o su una banchina o altra infrastruttura portuale;

(...)

9) “trasporto internazionale”, qualsiasi trasporto in cui il luogo di partenza e quello di destinazione sono, secondo il contratto di trasporto, situati in due Stati differenti o in un solo Stato se, secondo il contratto di trasporto o l’itinerario previsto, esiste un porto di scalo intermedio in un altro Stato;

(...))».

9 L’articolo 3 dell’allegato I, intitolato «Responsabilità del vettore», dispone quanto segue:

«1. Il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite da un passeggero a causa di un incidente marittimo nella misura in cui, per il suddetto passeggero, tali danni non siano superiori a 250 000 unità di conto per ogni singolo evento, a meno che il vettore non dimostri che l’incidente:

- a) è dovuto a un atto di guerra, ad ostilità, a una guerra civile, a un’insurrezione o a un

fenomeno naturale di carattere eccezionale, inevitabile e irresistibile;

b) è stato interamente causato da un atto o un'omissione intenzionale di un terzo.

Se e nella misura in cui i danni superano il suddetto limite, il vettore è ulteriormente responsabile a meno che non provi che l'evento dannoso non è imputabile a sua colpa o negligenza.

2. Il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite da un passeggero per cause diverse da un incidente marittimo se l'evento dannoso è imputabile a sua colpa o negligenza. L'onere di provare la colpa o la negligenza spetta a chi promuove l'azione risarcitoria.

(...)

5. Ai fini del presente articolo:

a) per "incidente marittimo" si intende il naufragio, il capovolgimento, la collisione o l'incaglio della nave, un'esplosione o un incendio a bordo o un difetto della nave;

b) l'espressione "colpa o negligenza del vettore" comprende la colpa o la negligenza dei suoi sottoposti nell'esercizio delle loro funzioni;

c) per "difetto della nave" si intende qualsiasi malfunzionamento, guasto o non conformità alle regole di sicurezza applicabili in relazione a qualsiasi parte della nave o delle sue attrezzature utilizzata per la fuga, l'evacuazione, l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, o per la propulsione o il governo della nave, la sicurezza della navigazione, l'ormeggio, l'ancoraggio, l'arrivo o la partenza dal luogo di ormeggio o di ancoraggio, o il contenimento dei danni dopo un allagamento, o per la messa in mare dei mezzi di salvataggio;

d) il termine "danni" non comprende i danni punitivi o esemplari.

6. La responsabilità del vettore ai sensi del presente articolo si riferisce unicamente ai danni derivanti da incidenti verificatisi durante il trasporto. Chi promuove l'azione risarcitoria ha l'onere di provare che l'evento dannoso è avvenuto durante il trasporto, nonché l'entità del danno.

(...)».

10 L'articolo 6 dell'allegato I, intitolato «Concorso di colpa», così prevede:

«Il tribunale adito può, secondo le disposizioni di legge nazionale, esonerare in tutto o in parte dalle sue responsabilità il vettore che dimostri che la morte o le lesioni personali subite dal passeggero o la perdita o i danni ai suoi bagagli sono imputabili, direttamente o indirettamente, a colpa o a negligenza del passeggero stesso».

11 L'articolo 7 dell'allegato I, intitolato «Limiti di responsabilità in caso di morte o lesioni personali», al paragrafo 1 dispone quanto segue:

«La responsabilità del vettore in caso di morte o lesioni personali di un passeggero ai sensi dell'articolo 3 è limitata in ogni caso a 400 000 unità di conto per passeggero per ogni singolo evento. Se, in base alla legge del tribunale adito, il risarcimento è corrisposto sotto forma di rendita periodica, il valore capitale della rendita non può superare tale limite».

12 L'articolo 9 dell'allegato I, intitolato «Unità di conto e conversione», è così formulato:

«1. L'unità di conto di cui alla presente convenzione è il diritto speciale di prelievo, quale definito dal Fondo monetario internazionale. Gli importi di cui all'articolo 3, paragrafo 1, all'articolo 4 bis, paragrafo 1, all'articolo 7, paragrafo I, e all'articolo 8 sono convertiti nella moneta nazionale dello Stato del tribunale adito sulla base del valore di tale moneta in diritti speciali di prelievo alla data della sentenza o alla data stabilita di comune accordo dalle parti. Il valore in diritti speciali di prelievo di una moneta nazionale di uno Stato contraente che sia membro del Fondo monetario internazionale è calcolato secondo il metodo di calcolo applicato dal Fondo stesso a tale data per le proprie operazioni e transazioni. Il valore in diritti speciali di prelievo di una moneta nazionale di uno Stato contraente che non sia membro del Fondo monetario internazionale è calcolato secondo il metodo indicato dallo stesso Stato contraente.

2. Tuttavia, al momento della ratifica, accettazione, approvazione o adesione alla presente convenzione, o in qualsiasi momento successivo, gli Stati che non sono membri del Fondo monetario internazionale e il cui ordinamento non consenta l'applicazione delle disposizioni del paragrafo 1 possono dichiarare che l'unità di conto di cui al paragrafo 1 è pari a 15 franchi oro. Il franco oro di cui al presente paragrafo corrisponde a sessantacinque milligrammi e mezzo di oro fino al titolo di novecento millesimi. La conversione del franco oro nella moneta nazionale è effettuata secondo la legislazione dello Stato interessato.

3. Il calcolo di cui all'ultima frase del paragrafo 1 e la conversione di cui al paragrafo 2 sono effettuati in maniera tale da esprimere nella moneta nazionale dello Stato contraente, nella misura del possibile, lo stesso valore reale, per gli importi di cui all'articolo 3, paragrafo 1, all'articolo 4 bis, paragrafo 1, all'articolo 7, paragrafo 1, e all'articolo 8, che

risulterebbe dall'applicazione delle prime tre frasi del paragrafo 1. Gli Stati contraenti comunicano al Segretario generale il metodo di calcolo adottato in applicazione del paragrafo 1 o, a seconda dei casi, il risultato della conversione di cui al paragrafo 2 al momento del deposito dello strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione alla presente convenzione e ogniqualvolta si proceda alla loro modifica».

13 Ai sensi dell'articolo 13 dell'allegato I, intitolato «Perdita del diritto di invocare i limiti di responsabilità»:

«1. Il vettore non può avvalersi dei limiti di responsabilità di cui agli articoli 7 e 8 e all'articolo 10, paragrafo 1, qualora sia fornita la prova che il danno risulta da un atto o un'omissione commessi dal vettore stesso con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che ne sarebbe derivato probabilmente tale danno.

2. Il sottoposto o l'incaricato del vettore o del vettore di fatto non può avvalersi dei suddetti limiti qualora sia fornita la prova che il danno risulta da un atto o un'omissione commessi da tale sottoposto o incaricato con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che ne sarebbe derivato probabilmente tale danno».

14 L'articolo 14 dell'allegato I, intitolato «Fondamento dell'azione risarcitoria», così prevede:

«Qualsiasi azione per il risarcimento dei danni nei confronti del vettore o del vettore di fatto in caso di morte o di lesioni personali del passeggero o di perdita o danni ai bagagli può essere promossa solo in conformità della presente convenzione».

*Regolamento (UE) n. 1177/2010*

15 L'articolo 3 del regolamento (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 e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (GU 2010, L 334, pag. 1), così prevede:

«Ai fini del presente regolamento, s'intende per:

(...)

t) “crociera”, servizio di trasporto via mare o per vie navigabili interne effettuato esclusivamente a fini di svago o ricreazione, completato da alloggio e altri servizi, di durata superiore a due giorni con pernottamento a bordo;

(...))».

*Direttiva 90/314*

16 Il diciannovesimo considerando della direttiva 90/314 così recitava:

«considerando che, quando la responsabilità dell'organizzazione e/o del venditore risulta dall'inadempimento o dalla cattiva esecuzione delle prestazioni oggetto di un servizio tutto compreso, è opportuno poter limitare tale responsabilità conformemente alle convenzioni internazionali che disciplinano queste prestazioni, in particolare la convenzione di Varsavia del 1929 sul trasporto aereo internazionale, la convenzione di Berna del 1961 sul trasporto ferroviario, la convenzione di Atene (...) e la convenzione di Parigi del 1962 sulla responsabilità degli albergatori; che inoltre, trattandosi di danni diversi da quelli corporali, determinate limitazioni della responsabilità, purché ragionevoli, devono poter parimenti risultare dal contratto relativo al servizio tutto compreso».

17 L'articolo 1 di tale direttiva così prevedeva:

«La presente direttiva ha lo scopo di ravvicinare le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri concernenti i viaggi, le vacanze e i giri turistici "tutto compreso" venduti o offerti in vendita nel territorio della Comunità».

18 L'articolo 2 di tale direttiva disponeva quanto segue:

«Ai fini della presente direttiva si intende per:

- 1) servizio tutto compreso: la prefissata combinazione di almeno due degli elementi in appresso, venduta o offerta in vendita ad un prezzo forfettario, laddove questa prestazione superi le 24 ore o comprenda una notte:
  - a) trasporto,
  - b) alloggio,
  - c) altri servizi turistici non accessori al trasporto o all'alloggio che costituiscono una parte significativa del "tutto compreso".

(...))».

19 Ai sensi dell'articolo 5 della medesima direttiva:

«1. Gli Stati membri prendono le misure necessarie per garantire che l'organizzatore

e/o il venditore parte del contratto siano responsabili nei confronti del consumatore della buona esecuzione degli obblighi risultanti dal contratto, sia che tali obblighi debbano essere eseguiti da lui stesso sia che debbano essere eseguiti da altri prestatori di servizi, fatto salvo il diritto dell'organizzatore e/o del venditore di rivalersi presso questi altri prestatori di servizi.

2. Per quanto riguarda i danni arrecati al consumatore dall'inadempimento o dalla cattiva esecuzione del contratto, gli Stati membri prendono le misure necessarie affinché l'organizzatore e/o il venditore siano considerati responsabili, a meno che l'inadempimento o la cattiva esecuzione non siano imputabili né a colpa loro né a colpa di un altro prestatore di servizi in quanto:

- le mancanze constatate nell'esecuzione del contratto sono imputabili al consumatore,
- tali mancanze sono imputabili a un terzo estraneo alla fornitura delle prestazioni previste dal contratto e presentano un carattere imprevedibile o insormontabile,
- tali mancanze sono dovute a un caso di forza maggiore come definito all'articolo 4, paragrafo 6, secondo comma, punto ii), o ad un avvenimento che l'organizzatore e/o il venditore non potevano, con tutta la necessaria diligenza, prevedere o risolvere.

Nei casi di cui al primo comma, secondo e terzo trattino, l'organizzatore e/o il venditore parte del contratto deve agire con la massima sollecitudine per venire in aiuto al consumatore in difficoltà.

Per quanto riguarda i danni derivanti dall'inadempimento o dalla cattiva esecuzione delle prestazioni che formano oggetto del servizio tutto compreso, gli Stati membri possono ammettere che l'indennizzo sia limitato conformemente alle convenzioni internazionali che disciplinano dette prestazioni.

Per quanto riguarda i danni diversi da quelli corporali derivanti dall'inadempimento o dalla cattiva esecuzione delle prestazioni che formano oggetto del servizio tutto compreso, gli Stati membri possono ammettere che l'indennizzo sia limitato in virtù del contratto. Questa limitazione non deve essere irragionevole.

3. Fatto salvo il paragrafo 2, quarto comma, non si può derogare alle disposizioni dei paragrafi 1 e 2 con una clausola contrattuale.

(...))».

## ***Diritto francese***

20 Il code du tourisme (codice del turismo) recepisce nel diritto francese la direttiva 90/314. L'articolo L. 211-1 di tale codice, nella versione applicabile ai procedimenti principali (in prosieguo: il «codice del turismo»), così prevede:

«I.- Il presente capo si applica alle persone fisiche o giuridiche che, a prescindere dalle modalità della loro remunerazione, si dedicano o apportano un contributo alle operazioni relative all'organizzazione o alla vendita:

- a) di viaggi o soggiorni individuali o collettivi;
- b) di servizi che possono essere forniti in occasione di viaggi o soggiorni, in particolare il rilascio di titoli di trasporto, la prenotazione di camere in strutture alberghiere o alloggi turistici e l'emissione di voucher alberghieri o di ristorazione;

(...))».

21 L'articolo L. 211-2 del codice del turismo dispone quanto segue:

«Costituisce un servizio turistico "tutto compreso" la prestazione:

1° comprendente la prefissata combinazione di almeno due elementi riguardanti rispettivamente il trasporto, l'alloggio o altri servizi turistici non accessori al trasporto o all'alloggio che costituiscono una parte significativa del "tutto compreso";

2° che abbia una durata superiore a 24 ore o comprenda una notte;

3° che sia venduta o offerta in vendita ad un prezzo forfettario».

22 Ai sensi dell'articolo L. 211-16 del codice del turismo:

«Qualsiasi persona fisica o giuridica che si dedichi alle operazioni di cui all'articolo L. 211-1 ha la responsabilità oggettiva nei confronti dell'acquirente per la buona esecuzione degli obblighi derivanti dal contratto, indipendentemente dal fatto che il contratto sia stato concluso a distanza o meno e che dette obbligazioni debbano essere eseguite da tale persona medesima o da altri prestatori di servizi, fatto salvo il suo diritto di ricorso contro gli stessi e nel limite dei danni previsti dalle convenzioni internazionali.

Tuttavia, essa può esimersi in tutto o in parte dalla sua responsabilità provando che la mancata o cattiva esecuzione del contratto è imputabile all'acquirente o al fatto, imprevedibile e insormontabile, di un terzo estraneo alla fornitura delle prestazioni previste

dal contratto, o a un caso di forza maggiore».

## **Procedimenti principali e questioni pregiudiziali**

### ***Causa MH***

- 23 Il 18 gennaio 2017 MH ha prenotato una crociera, presso l'agenzia di viaggi Blue Passion, per un importo di EUR 12 038. Tale crociera doveva collegare Valparaiso (Cile) a Melbourne (Australia) ed essere effettuata su una nave appartenente alla Costa Crociere, per il periodo compreso tra il 15 febbraio e il 17 marzo 2017. Nella notte tra il 17 e il 18 febbraio 2017, MH si è alzata dal suo letto senza accendere la luce, è caduta e si è fratturata la testa dell'omero. A seguito di tale frattura, è stata rimpatriata in Francia metropolitana per essere curata.
- 24 Nel luglio 2017 MH ha proposto un ricorso per risarcimento danni contro la Blue Passion e la Costa Crociere dinanzi al tribunal de grande instance de Paris (Tribunale di primo grado di Parigi, Francia). La Hiscox Insurance, nella sua qualità di assicuratore di tali società, è intervenuta volontariamente in tale procedimento.
- 25 Con sentenza di primo grado del 24 ottobre 2019, tale giudice ha dichiarato che la Blue Passion e la Costa Crociere erano responsabili al 20% per i danni subiti da MH a causa della sua caduta, essendo quest'ultima in parte responsabile di tale caduta in quanto non aveva acceso la luce prima che si verificasse l'incidente. Inoltre, in applicazione degli articoli L. 211-2 e seguenti del codice del turismo, detto giudice ha condannato la Blue Passion e la Costa Crociere in solido con la Hiscox Insurance a risarcire i danni subiti da MH per un importo di EUR 2 041,53.
- 26 Con sentenza del 22 settembre 2020, la Blue Passion è stata posta in liquidazione giudiziaria.
- 27 La Costa Crociere ha interposto appello avverso la sentenza di primo grado del 24 ottobre 2019 dinanzi alla cour d'appel de Paris (Corte d'appello di Parigi, Francia), la quale, nella sua sentenza di appello del 17 novembre 2022, ha dichiarato che MH era l'unica responsabile del suo incidente per non aver acceso la luce della sua stanza prima della caduta, cosicché la Blue Passion non poteva essere considerata responsabile per una cattiva esecuzione del contratto in applicazione degli articoli L. 211-1 e seguenti del codice del turismo. Inoltre, tale giudice ha ritenuto che la Costa Crociere non potesse neppure essere considerata responsabile di tale incidente in applicazione del regolamento n. 392/2009 e della Convenzione di Atene, dal momento che non erano stati menzionati

movimenti della nave da crociera o mancanze da parte della Costa Crociere che avrebbero potuto essere all'origine della caduta in questione. Di conseguenza, la cour d'appel de Paris (Corte d'appello di Parigi) ha annullato detta sentenza di primo grado.

28 MH ha impugnato tale sentenza dinanzi alla Cour de cassation (Corte di cassazione, Francia), giudice del rinvio, ritenendo che la cour d'appel de Paris (Corte d'appello di Parigi) avesse rifiutato erroneamente di applicare gli articoli L. 211-2 e L. 211-16 del codice del turismo e avesse applicato erroneamente le disposizioni del regolamento n. 392/2009 e della Convenzione di Atene.

### ***Causa Costa Crociere***

29 L'11 febbraio 2016 DM ha acquistato, per sua moglie DI e per sé stesso, un viaggio «tutto compreso» presso l'agenzia di viaggi Croisière Club per un importo di EUR 1 782. Tale viaggio consisteva in una crociera nelle isole greche con partenza da Marsiglia (Francia) e comprendente cinque scali, effettuata su una nave appartenente alla Costa Crociere, per il periodo compreso tra il 30 marzo e l'11 aprile 2016.

30 Il 30 marzo 2016 DI è caduta e si è fratturata la testa omerale sinistra dopo essere stata urtata da una persona non identificata mentre cercava di servirsi al buffet allestito sulla nave da crociera ancora all'ormeggio nel porto di Marsiglia.

31 DM e DI, che non hanno quindi partecipato alla crociera, hanno proposto un ricorso per risarcimento danni contro la Costa Crociere e la Croisière Club dinanzi al tribunal judiciaire de Nanterre (Tribunale ordinario di Nanterre, Francia). La Hiscox Insurance, nella sua qualità di assicuratore della Croisière Club, è intervenuta volontariamente in tale procedimento.

32 Il 22 ottobre 2020 tale giudice ha dichiarato che la Costa Crociere e la Croisière Club erano responsabili e le ha condannate, nonché la Hiscox Insurance, a versare diverse somme a DI e a DM a titolo di risarcimento dei danni subiti. La Costa Crociere, la Croisière Club e la Hiscox Insurance hanno interposto appello avverso tale sentenza di primo grado dinanzi alla cour d'appel de Versailles (Corte d'appello di Versailles, Francia).

33 Con sentenza di appello del 14 febbraio 2023, tale giudice, in applicazione degli articoli L. 211-1 e seguenti del codice del turismo, ha confermato detta sentenza di primo grado.

34 La Costa Crociere ha impugnato tale sentenza di appello dinanzi al giudice del rinvio, ritenendo che la cour d'appel de Versailles (Corte d'appello di Versailles) avesse rifiutato erroneamente di applicare il regolamento n. 392/2009 nonché la Convenzione di Atene e

l'avesse erroneamente ritenuta responsabile del danno subito da DM e DI in applicazione degli articoli L. 211-1 e seguenti del codice del turismo.

### ***Considerazioni comuni ai due procedimenti principali***

- 35 Il giudice del rinvio rileva che tanto la cour d'appel de Paris (Corte d'appello di Parigi) e la cour d'appel de Versailles (Corte d'appello di Versailles) quanto una parte della dottrina sono divise sulla questione se il regolamento n. 392/2009 sia applicabile a crociere che presentano le caratteristiche di un servizio turistico «tutto compreso», ai sensi della direttiva 90/314.
- 36 Da un lato, la responsabilità dell'organizzatore di crociere marittime vendute sotto forma di viaggi «tutto compreso» potrebbe rientrare nel regime di responsabilità istituito dalla direttiva 90/314. Infatti, il regolamento n. 392/2009 non prevedrebbe alcuna deroga al regime uniforme di responsabilità oggettiva dell'organizzatore o del venditore istituito da tale direttiva. Inoltre, tale direttiva mirerebbe a garantire una migliore tutela dei consumatori. Tale regolamento riguarderebbe soltanto i contratti relativi al solo trasporto marittimo dei passeggeri e il riferimento operato dall'articolo 7 di detto regolamento alla direttiva 90/314 si limiterebbe ai soli obblighi degli operatori turistici relativi all'informazione ai passeggeri e non riguarderebbe in alcun caso il regime di responsabilità previsto da tale direttiva.
- 37 Dall'altro lato, la responsabilità dell'organizzatore di crociere marittime vendute sotto forma di viaggi «tutto compreso» potrebbe rientrare nel regime di responsabilità previsto dal regolamento n. 392/2009 dal momento che l'articolo 14 della Convenzione di Atene, al quale rinvia l'articolo 3 di tale regolamento, prevedrebbe che qualsiasi azione per il risarcimento dei danni nei confronti del vettore o del vettore di fatto in caso di morte o di lesioni personali del passeggero o di perdita o danni ai bagagli può essere promossa solo in conformità a tale convenzione, che nessuna disposizione di detto regolamento ha escluso la crociera dal suo ambito di applicazione e che l'articolo 7 del medesimo regolamento fa riferimento alla direttiva 90/314.
- 38 Peraltro, secondo una parte della dottrina, si dovrebbe distinguere a seconda che l'incidente occorso al passeggero che effettua una crociera si ricolleggi alla prestazione di trasporto stessa, nel qual caso la responsabilità del vettore rientrerebbe nel regime previsto dalla Convenzione di Atene, o a una prestazione di servizi turistici fornita in occasione del trasporto in oggetto, rientrante nell'ambito di applicazione della direttiva 90/314.
- 39 In tali circostanze, la Cour de cassation (Corte di Cassazione) ha deciso di sospendere il

procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

- «1) Se [l'articolo 2, l'articolo 3, paragrafo 1, e l'articolo 7], primo comma, del regolamento [n. 392/2009] e il suo allegato I debbano essere interpretati nel senso che essi disciplinano la responsabilità di un vettore marittimo, organizzatore di una crociera avente le caratteristiche di un servizio turistico "tutto compreso" ai sensi della [direttiva 90/314].
- 2) In caso di risposta affermativa alla prima questione, se tali disposizioni del regolamento [n. 392/2009] disciplinino la responsabilità di tale operatore unicamente nel caso in cui il danno alla persona sia collegato al trasporto via mare».

### **Sulle questioni pregiudiziali**

- 40 In via preliminare, si deve ricordare che, secondo costante giurisprudenza, nell'ambito della procedura di cooperazione tra i giudici nazionali e la Corte, istituita all'articolo 267 TFUE, quest'ultima è tenuta a fornire al giudice nazionale una risposta utile che gli consenta di dirimere la controversia di cui è investito. In tale prospettiva, la Corte deve, all'occorrenza, riformulare le questioni che le sono sottoposte (sentenza del 18 dicembre 2025, SACD e a., C-182/24, EU:C:2025:979, punto 44 nonché giurisprudenza citata).
- 41 Nel caso di specie, con due questioni complementari, il giudice del rinvio si chiede quali siano le norme applicabili in materia di responsabilità quando un passeggero di una nave da crociera subisca un danno alla persona a bordo di tale nave, dal momento che una crociera può essere qualificata al contempo come viaggio «tutto compreso», ai sensi dell'articolo 2, punto 1, della direttiva 90/314, e come trasporto via mare, di cui all'articolo 2 del regolamento n. 392/2009, e che l'articolo 5 di tale direttiva e l'articolo 3 di tale regolamento, letto in combinato disposto con l'allegato I di quest'ultimo, prevedono regimi di responsabilità distinti.
- 42 Ne consegue che occorre ritenere che, con le sue due questioni, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chieda, in sostanza, se l'articolo 3, paragrafo 1, l'articolo 7, primo comma, e l'allegato I del regolamento n. 392/2009 nonché l'articolo 5 della direttiva 90/314 debbano essere interpretati nel senso che, quando una crociera presenta le caratteristiche di un servizio turistico «tutto compreso», ai sensi dell'articolo 2, punto 1, di tale direttiva, le azioni risarcitorie relative a un danno alla persona subito nel corso del trasporto via mare, ai sensi dell'articolo 2 di tale regolamento, da un passeggero che si trova a bordo della nave da crociera sono disciplinate dal regime di responsabilità del vettore marittimo che effettua la crociera con tale nave, previsto da detto regolamento.

- 43 A tal riguardo, occorre ricordare che, ai sensi dell'articolo 1 della direttiva 90/314, quest'ultima ha lo scopo di ravvicinare le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri concernenti i viaggi, le vacanze e i giri turistici «tutto compreso» venduti o offerti in vendita nel territorio dell'Unione europea. Come risulta dall'articolo 2 della direttiva 90/314, i contratti contemplati da quest'ultima sono contratti conclusi tra un consumatore, da un lato, e un organizzatore o un venditore, dall'altro, aventi ad oggetto un servizio tutto compreso consistente nella vendita a un prezzo forfettario di una prestazione che superi le 24 ore o comprenda una notte e che combini almeno due dei tre elementi costituiti dal trasporto, dall'alloggio e da altri servizi turistici non accessori al trasporto o all'alloggio che costituiscono una parte significativa del «tutto compreso».
- 44 Ne consegue che, quando una crociera, definita dall'articolo 3, lettera t), del regolamento n. 1177/2010 come un servizio di trasporto via mare o per vie navigabili interne effettuato esclusivamente a fini di svago o ricreazione, completato da alloggio e altri servizi turistici, di durata superiore a due giorni con pernottamento a bordo, è venduta a un prezzo forfettario a un consumatore, tale vendita deve essere considerata vertente su un servizio tutto compreso, ai sensi dell'articolo 2, punto 1, della direttiva 90/314, e quindi essere disciplinata da tale direttiva.
- 45 Al riguardo, occorre rilevare che, al fine di realizzare il ravvicinamento enunciato al suo articolo 1, la direttiva 90/314 istituisce un regime vincolante di responsabilità contrattuale degli organizzatori di viaggi «tutto compreso» nei confronti dei consumatori che abbiano concluso con questi ultimi un contratto avente ad oggetto viaggi del genere. L'articolo 5, paragrafo 1, della direttiva 90/314 prevede infatti che gli Stati membri adottino le misure necessarie affinché l'organizzatore e/o il venditore che è o sono parti di un tale contratto siano responsabili nei confronti del consumatore della buona esecuzione degli obblighi derivanti da tale contratto, sia che tali obblighi debbano essere eseguiti da loro stessi o da altri prestatori di servizi. L'articolo 5, paragrafo 2, primo comma, di tale direttiva dispone, quanto ad esso, che gli Stati membri prendono le misure necessarie affinché l'organizzatore e/o il venditore siano considerati responsabili dei danni arrecati al consumatore dall'inadempimento o dalla cattiva esecuzione del contratto (v., in tal senso, sentenza del 18 marzo 2021, Kuoni Travel, C-578/19, EU:C:2021:213, punti 34 e 35).
- 46 Tale responsabilità dell'organizzatore e/o del venditore nei confronti del consumatore non è tuttavia illimitata.
- 47 Infatti, in forza dell'articolo 5, paragrafo 2, primo comma, della direttiva 90/314, l'organizzatore e/o il venditore non sono considerati responsabili di mancanze

nell'esecuzione del contratto se queste sono imputabili al consumatore, sono imputabili a un terzo estraneo alla fornitura delle prestazioni previste dal contratto, presentano un carattere imprevedibile o insormontabile, o sono dovute a un caso di forza maggiore se non addirittura a un avvenimento che l'organizzatore non poteva prevedere o risolvere.

48 Inoltre, dall'articolo 5, paragrafo 2, terzo comma, della direttiva 90/314, in combinato disposto con il diciannovesimo considerando di quest'ultima, risulta che gli Stati membri possono ammettere che l'indennizzo del consumatore a seguito dell'inadempimento o di una cattiva esecuzione delle prestazioni che formano oggetto del servizio tutto compreso sia limitato conformemente alle convenzioni internazionali che disciplinano dette prestazioni, tra le quali figura la Convenzione di Atene.

49 Per quanto riguarda quest'ultima limitazione all'indennizzo di un consumatore, occorre rilevare, in primo luogo, che essa si applica a qualsiasi «vettore», definito al suo articolo 1, punto 1, come la persona dalla quale o per conto della quale è stato concluso un contratto di trasporto, indipendentemente dal fatto che il trasporto sia eseguito effettivamente da tale persona o da un vettore di fatto, vale a dire una persona diversa dal vettore che esegue effettivamente la totalità o parte del trasporto.

50 In secondo luogo, occorre rilevare che tale convenzione limita l'indennizzo che un passeggero o i suoi aventi diritto possono chiedere a un vettore ai casi di lesioni personali o di morte verificatesi durante il trasporto via mare.

51 In particolare, l'articolo 3 di detta convenzione prevede regimi di responsabilità del vettore distinti a seconda che un incidente marittimo, definito da tale articolo come il naufragio, il capovolgimento, la collisione o l'incaglio della nave, un'esplosione o un incendio a bordo o un difetto della nave, sia all'origine o meno della morte o delle lesioni personali del passeggero.

52 Pertanto, l'articolo 3, paragrafo 1, della medesima convenzione dispone che il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite da un passeggero a causa di un siffatto incidente marittimo quando, per il suddetto passeggero, tali danni non siano superiori a 250 000 unità di conto per ogni singolo evento, che, in forza dell'articolo 9 di tale allegato I, sono diritti speciali di prelievo quali definiti dal Fondo monetario internazionale (FMI). Se i danni subiti dal passeggero non sono superiori a tale limite di 250 000 unità di conto, il vettore può esimersi dalla sua responsabilità solo dimostrando che l'incidente marittimo è dovuto a un atto di guerra, ad ostilità, a una guerra civile, a un'insurrezione o a un fenomeno naturale di carattere eccezionale, inevitabile e irresistibile, o è stato interamente causato da un atto o un'omissione intenzionale di un

terzo. Se i danni subiti dal passeggero superano detto limite di 250 000 unità di conto, il vettore rimane responsabile a meno che non provi che l'incidente marittimo che si è verificato non è imputabile a sua colpa o negligenza.

53 Per contro, l'articolo 3, paragrafi 2 e 5, della Convenzione di Atene dispone che il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite da un passeggero per cause diverse da un incidente marittimo se viene dimostrato, dalla persona che chiede un indennizzo, che l'evento dannoso è imputabile a colpa o negligenza del vettore o dei suoi sottoposti nell'esercizio delle loro funzioni.

54 L'articolo 6 e l'articolo 7, paragrafo 1, di tale convenzione limitano peraltro la responsabilità del vettore in caso di morte o lesioni personali del passeggero, e ciò indipendentemente dal fatto che tale morte o tali lesioni siano causate o meno da un incidente marittimo. Infatti, in forza di tale articolo 6, il tribunale adito potrà esonerare in tutto o in parte dalle sue responsabilità il vettore se quest'ultimo dimostra che la morte o le lesioni personali subite dal passeggero sono imputabili, direttamente o indirettamente, a colpa o a negligenza del passeggero stesso. Inoltre, in applicazione di tale articolo 7, paragrafo 1, la responsabilità del vettore in caso di morte o lesioni personali di un passeggero è limitata in ogni caso a 400 000 unità di conto per passeggero per ogni singolo evento. L'articolo 13, paragrafo 1, di detta convenzione prevede tuttavia la perdita del beneficio del limite di responsabilità di cui al suddetto articolo 7, paragrafo 1, se è dimostrato che il danno risulta da un atto o un'omissione commessi dal vettore stesso con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che ne sarebbe derivato probabilmente tale danno.

55 In terzo luogo, mentre l'articolo 5, paragrafo 2, terzo comma, della direttiva 90/314 prevede solo una possibilità per gli Stati membri di limitare, conformemente alle convenzioni internazionali, l'indennizzo del consumatore per quanto riguarda i danni derivanti dall'inadempimento o dalla cattiva esecuzione delle prestazioni che formano oggetto del servizio tutto compreso, i limiti di responsabilità del vettore previsti dalla Convenzione di Atene e menzionati ai punti da 48 a 54 della presente sentenza vincolano tutti gli Stati membri, quanto meno, a decorrere dal 31 dicembre 2012.

56 Infatti, come prevede l'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento n. 392/2009, quest'ultimo istituisce la disciplina dell'Unione in materia di responsabilità per il trasporto di passeggeri via mare fondato sulle pertinenti disposizioni della Convenzione di Atene, figuranti nell'allegato I di tale regolamento. L'articolo 3, paragrafo 1, di detto regolamento precisa, al riguardo, che tale regime di responsabilità è disciplinato dall'articolo 1, dall'articolo 1 *bis*, dall'articolo 2, paragrafo 2, dagli articoli da 3 a 16 e dagli articoli 18, 20 e 21 della

Convenzione di Atene figurante nell'allegato I di detto regolamento. Peraltro, l'articolo 12, secondo comma, del regolamento n. 392/2009 prevede che tale regolamento sia applicabile non più tardi del 31 dicembre 2012.

57 Inoltre, poiché un vettore è il prestatore di servizi di un organizzatore di una crociera che è stata venduta a un consumatore come viaggio «tutto compreso», tale organizzatore, che può essere ritenuto responsabile nei confronti del consumatore, in applicazione dell'articolo 5 della direttiva 90/314, di qualsiasi inadempimento o cattiva esecuzione del trasporto via mare di tale vettore, deve, in considerazione del paragrafo 1 *in fine* di tale articolo 5 nonché del suo paragrafo 2, terzo comma, letto alla luce del diciannovesimo considerando di tale direttiva, anch'esso poter beneficiare delle limitazioni all'indennizzo di cui beneficia il vettore nei confronti di un passeggero, previste dalla Convenzione di Atene quando essa si applica a un siffatto trasporto.

58 Ne consegue che, il 31 dicembre 2012 al più tardi, gli Stati membri non dispongono più di una possibilità di limitare liberamente la responsabilità dell'organizzatore per il trasporto via mare di passeggeri, tenuto conto dei limiti della responsabilità di un vettore incaricato di tale trasporto previsti dalla Convenzione di Atene, ma sono tenuti a limitare tale responsabilità dell'organizzatore conformemente a tale convenzione. Pertanto, i limiti della responsabilità del vettore, quali previsti da detta convenzione e menzionati ai punti da 48 a 54 della presente sentenza, si applicano all'indennizzo di un consumatore da parte dell'organizzatore, a seguito di danni dovuti all'inadempimento o alla cattiva esecuzione di prestazioni nel corso di una crociera che è stata venduta a tale consumatore sotto forma di un servizio tutto compreso.

59 Occorre tuttavia rilevare che tale crociera rientra nell'ambito di applicazione del regolamento n. 392/2009. A tal riguardo, occorre osservare che, ai sensi dell'articolo 2 di tale regolamento, quest'ultimo si applica, in particolare, a qualsiasi trasporto internazionale, definito all'articolo 1, punto 9, della Convenzione di Atene, come qualsiasi trasporto in cui il luogo di partenza e quello di destinazione sono, secondo il contratto di trasporto, situati in due Stati differenti o in un solo Stato se, secondo il contratto di trasporto o l'itinerario previsto, esiste un porto di scalo intermedio in un altro Stato se la nave batte bandiera di uno Stato membro o è registrata in uno Stato membro, il contratto di trasporto è stato concluso in uno Stato membro o il luogo di partenza o di destinazione, in base al contratto di trasporto, è situato in uno Stato membro.

60 Peraltro, l'articolo 3, paragrafo 6, della Convenzione di Atene, applicabile in forza dell'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 392/2009, prevede che il regime di responsabilità del vettore previsto da tale convenzione si riferisca unicamente ai danni

derivanti da incidenti verificatisi durante il trasporto. Il trasporto è definito all'articolo 1, punto 8, lettera a), di detta convenzione, parimenti applicabile in forza dell'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 392/2009, come il periodo nel quale il passeggero si trova a bordo della nave o durante l'imbarco o lo sbarco e il periodo nel quale quest'ultimo è trasportato per via d'acqua dalla banchina alla nave o viceversa, se il costo di tale trasporto è compreso nel prezzo del biglietto o se l'imbarcazione adibita a tale trasporto accessorio è stata messa a disposizione del passeggero dal vettore, ad esclusione del periodo nel quale il passeggero si trova in una stazione marittima o in un terminal marittimo o su una banchina o altra infrastruttura portuale.

61 Ne consegue che qualsiasi domanda di indennizzo a causa del decesso di un passeggero o di lesioni personali subite da quest'ultimo durante il suo trasporto via mare rientra nel regime di responsabilità previsto dalla Convenzione di Atene. Dal momento che il trasporto di un passeggero è definito da detta convenzione come il periodo durante il quale il passeggero si trova a bordo di una nave, la determinazione del regime di responsabilità applicabile in caso di decesso o lesioni personali verificatesi a bordo di una nave non può dipendere dalla risposta alla questione se tale decesso o tali lesioni personali siano dovuti a un inadempimento o a una cattiva esecuzione dei servizi di trasporto piuttosto che a un inadempimento o a una cattiva esecuzione dei servizi di alloggio a bordo o dei servizi ricreativi a bordo. Per tutti gli inadempimenti o le cattive esecuzioni delle prestazioni a bordo di una nave da crociera, durante il trasporto, che hanno causato la morte o le lesioni personali di un passeggero, l'organizzatore può invocare nei confronti di un passeggero le limitazioni di responsabilità previste dalla Convenzione di Atene, che il vettore può far valere, senza che occorra operare una distinzione tra i servizi che rientrano nel trasporto, nell'alloggio a bordo o nei servizi ricreativi a bordo.

62 Inoltre, poiché l'articolo 7 del regolamento n. 392/2009 prevede che, fatti salvi gli obblighi degli operatori turistici in materia di informazione specificati nella direttiva 90/314, i passeggeri ricevano dal vettore informazioni appropriate e comprensibili sui loro diritti a norma di tale regolamento, almeno sotto forma di una sintesi delle disposizioni di quest'ultimo, si deve ritenere che i passeggeri di una nave da crociera debbano essere informati del regime di responsabilità applicabile in caso di morte o di lesioni personali causate a bordo di tale nave.

63 Alla luce di quanto precede, occorre rilevare che, qualora, come nel caso di specie, un consumatore, che abbia acquistato un servizio tutto compreso per effettuare una crociera rientrante nell'ambito di applicazione dell'articolo 2, punto 1, della direttiva 90/314, subisca lesioni personali durante il periodo nel corso del quale si trova a bordo della nave da

crociera e ritenga che tali lesioni siano dovute a un inadempimento o a una cattiva esecuzione del contratto «tutto compreso», egli ha la scelta di promuovere due tipi di azioni risarcitorie.

- 64 In primo luogo, conformemente all'articolo 5 della direttiva 90/314, tale consumatore può promuovere un'azione risarcitoria contro l'organizzatore di tale crociera al fine di ottenere un indennizzo.
- 65 Tuttavia, l'organizzatore può opporre a una siffatta domanda di indennizzo i limiti dell'indennizzo del passeggero da parte del vettore previsti agli articoli 3 e 7 della Convenzione di Atene, che vincolano gli Stati membri in forza del combinato disposto dell'articolo 3 del regolamento n. 392/2009 e dell'articolo 5, paragrafo 2, terzo comma, della direttiva 90/314, come esposto ai punti da 55 a 58 della presente sentenza, e che, in caso di morte o di lesioni personali, eccedono i limiti dell'articolo 5, paragrafo 2, primo comma, di tale direttiva.
- 66 Nel caso di specie, spetterà quindi al giudice del rinvio valutare, nelle cause «MH» e «Costa Crociere», se le lesioni personali causate a MH e a DI a bordo delle navi da crociera sono dovute o meno a un incidente marittimo, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 5, della Convenzione di Atene, e, nel caso in cui esse non siano dovute a un tale incidente, se MH e DI hanno dimostrato che l'evento dannoso è imputabile alla colpa o alla negligenza del vettore o dei suoi sottoposti nell'esercizio delle loro funzioni.
- 67 In secondo luogo, detto consumatore di cui al punto 63 della presente sentenza può promuovere un'azione risarcitoria sul fondamento del regolamento n. 392/2009 e della Convenzione di Atene direttamente contro il vettore che ha effettivamente eseguito il suo trasporto via mare, anche qualora quest'ultimo non sia l'organizzatore della crociera.
- 68 Poiché l'articolo 14 della Convenzione di Atene, applicabile agli Stati membri in forza dell'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 392/2009, prevede che qualsiasi azione per il risarcimento dei danni nei confronti del vettore per quanto riguarda, in particolare, i danni alla persona possa essere promossa solo sulla base di tale convenzione, il vettore potrà far valere le limitazioni della sua responsabilità previste agli articoli 3 e 7 di detta Convenzione.
- 69 Nella misura in cui un passeggero che partecipa a una crociera promuova ciascuna di tali azioni risarcitorie, l'indennizzo ottenuto a seguito di una di tali azioni dovrà essere preso in considerazione in sede di valutazione dell'indennizzo richiesto nell'ambito dell'altra azione al fine di evitare che il passeggero ottenga, mediante dette azioni risarcitorie, un indennizzo superiore a quello corrispondente al danno subito.

70 In considerazione di quanto precede, occorre rispondere alle questioni sollevate dichiarando che l'articolo 3, paragrafo 1, l'articolo 7, primo comma, e l'allegato I del regolamento n. 392/2009 nonché l'articolo 5 della direttiva 90/314 devono essere interpretati nel senso che, qualora una crociera presenti le caratteristiche di un servizio turistico «tutto compreso», ai sensi dell'articolo 2, punto 1, di tale direttiva, le azioni risarcitorie relative a un danno alla persona subito nel corso del trasporto via mare, ai sensi dell'articolo 2 di tale regolamento, da un passeggero che si trova a bordo della nave da crociera sono disciplinate dal regime di responsabilità del vettore marittimo che effettua la crociera con tale nave, previsto da detto regolamento.

### **Sulle spese**

71 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice del rinvio, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Quinta Sezione) dichiara:

**L'articolo 3, paragrafo 1, l'articolo 7, primo comma, e l'allegato I del regolamento (CE) n. 392/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente, nonché l'articolo 5 della direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti «tutto compreso», devono essere interpretati nel senso che:**

**qualora una crociera presenti le caratteristiche di un servizio turistico «tutto compreso», ai sensi dell'articolo 2, punto 1, di tale direttiva, le azioni risarcitorie relative a un danno alla persona subito nel corso del trasporto via mare, ai sensi dell'articolo 2 di tale regolamento, da un passeggero che si trova a bordo della nave da crociera sono disciplinate dal regime di responsabilità del vettore marittimo che effettua la crociera con tale nave, previsto da detto regolamento.**

Firme

\*  
- Lingua processuale: il francese.