Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

2 giugno 2022 *

«Rinvio pregiudiziale – Trasporto aereo – Convenzione di Montreal – Articolo 17, paragrafo 1 – Responsabilità dei vettori aerei in caso di morte o lesione subita da un passeggero – Nozione di "incidente [evento]" che ha causato la morte o la lesione – Lesione personale subita durante lo sbarco – Articolo 20 – Esonero dalla responsabilità del vettore aereo – Nozione di "negligenza, atto illecito od omissione del passeggero leso che ha provocato il danno subito o vi ha contribuito" – Caduta di un passeggero che non si è sorretto al corrimano di una scaletta mobile di sbarco»

Nella causa C-589/20,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg, Austria), con decisione del 15 settembre 2020, pervenuta in cancelleria il 10 novembre 2020, nel procedimento

JR

contro

Austrian Airlines AG,

LA CORTE (Terza Sezione),

composta da K. Jürimäe, presidente di sezione, N. Jääskinen, M. Safjan, N. Piçarra (relatore) e M. Gavalec, giudici,

avvocato generale: N. Emiliou

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

– per JR, da F. Raffaseder, Rechtsanwalt;

– per la Austrian Airlines AG, da C. Krones, Rechtsanwalt;

* Lingua processuale: il tedesco.

– per il governo tedesco, da J. Möller, M. Hellmann e U. Kühne, in qualità di agenti;

– per la Commissione europea, da G. Braun, K. Simonsson e G. Wilms, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 20 gennaio 2022,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 17, paragrafo 1, e dell'articolo 20 della convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, firmata dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 e approvata a nome di quest'ultima con decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001 (GU 2001, L 194, pag. 38; in prosieguo: la «convenzione di Montreal»), entrata in vigore, per quanto riguarda l'Unione europea, il 28 giugno 2004.

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra JR e la Austrian Airlines AG, un vettore aereo, in merito a una domanda di risarcimento danni proposta da JR a causa delle lesioni personali provocate dalla sua caduta durante lo sbarco da un volo operato da tale vettore.

Contesto normativo

Diritto internazionale

3 Il terzo e il quinto comma del preambolo della convenzione di Montreal così recitano:

«[Gli Stati parti riconoscono] l'importanza di tutelare gli interessi degli utenti del trasporto aereo internazionale e la necessità di garantire un equo risarcimento secondo il principio di riparazione,

(...)

(…) l'azione collettiva degli Stati intesa all'ulteriore armonizzazione e codificazione di alcune norme che regolano il trasporto aereo internazionale per mezzo di una nuova convenzione rappresent[a] il mezzo più idoneo a realizzare il giusto equilibrio degli interessi».

4 L'articolo 17 di tale convenzione, rubricato «Morte e lesione dei passeggeri – Danni ai bagagli», al paragrafo 1 prevede quanto segue:

«Il vettore è responsabile del danno derivante dalla morte o dalla lesione personale subita dal passeggero per il fatto stesso che l'evento che ha causato la morte o la lesione si è prodotto a bordo dell'aeromobile o nel corso di una qualsiasi delle operazioni di imbarco o di sbarco».

5 Ai sensi dell'articolo 20 di detta convenzione, rubricato «Esonero»:

«Il vettore, qualora dimostri che la persona che chiede il risarcimento o il suo avente causa ha provocato il danno o vi ha contribu[i]to per negligenza, atto illecito o omissione, è esonerato in tutto o in parte dalle proprie responsabilità nei confronti dell'istante, nella misura in cui la negligenza o l'atto illecito o l'omissione ha provocato il danno o vi ha contribuito (...)».

Diritto dell'Unione

6 Il considerando 9 del regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio, del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli (GU 1997, L 285, pag. 1), come modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 maggio 2002 (GU 2002, L 140, pag. 2; in prosieguo: il «regolamento n. 2027/97») recita nel modo seguente:

«(...) i vettori aerei [dell'Unione] possono essere esonerati dalla loro responsabilità qualora sia accertato che la negligenza del passeggero interessato ha contribuito al danno».

7 L'articolo 2, paragrafo 2, di tale regolamento prevede quanto segue:

«Le nozioni contenute nel presente regolamento che non sono definite nel paragrafo 1 sono equivalenti a quelle usate nella convenzione di Montreal».

8 I considerando 10 e 18 del regolamento n. 889/2002 così recitano:

«(10) Nel contesto di un sistema di trasporto aereo sicuro e moderno è opportuno un sistema di responsabilità illimitata in caso di decesso o lesioni dei passeggeri.

(...)

(18) Se altre norme sono necessarie per attuare la convenzione di Montreal su aspetti non coperti dal regolamento (CE) n. 2027/97, modificato dal presente regolamento, gli Stati membri sono responsabili dell'adozione delle stesse».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

9 Il 30 maggio 2019 JR, accompagnata dal coniuge e dal figlio di due anni, ha viaggiato da Salonicco (Grecia) a Vienna-Schwechat (Austria) su un volo operato dalla Austrian Airlines.

10 All'aeroporto di Vienna-Schwechat, al momento di scendere dall'aeromobile, mediante una scaletta mobile dotata di un corrimano a ciascun lato, il coniuge di JR, che ha preceduto quest'ultima e recava un trolley in ciascuna mano, è quasi caduto lungo l'ultimo terzo di tale scaletta. In quello stesso punto JR, che teneva la sua borsetta nella mano destra e portava in braccio il figlio con la sinistra, è caduta. Tale caduta ha comportato, in particolare, una frattura dell'avambraccio sinistro di JR.

11 Quest'ultima ha adito il Bezirksgericht Schwechat (Tribunale circoscrizionale di Schwechat, Austria) con un'azione di risarcimento danni contro la Austrian Airlines per un importo di EUR 4 675, oltre a spese e interessi. Ella ha dedotto che detta scaletta non rispettava l'obbligo contrattuale della Austrian Airlines di garantire la tutela e la sicurezza dei suoi passeggeri, poiché ella è caduta nonostante una particolare prudenza da parte sua durante la discesa della scaletta in questione, dopo aver visto che il proprio coniuge era quasi caduto. Ella sarebbe tuttavia caduta perché, a suo parere, tale scaletta, che era priva di copertura, era divenuta troppo sdrucciolevole a causa di condizioni atmosferiche umide con pioviggine. JR ha aggiunto che il gradino sul quale è scivolata era unto e sporco.

12 Dal canto suo, la Austrian Airlines ha sostenuto che la superficie dei gradini della scaletta in questione disponeva di fori o di scanalature che consentivano un rapido deflusso dell'acqua, cosicché tale scaletta non sarebbe stata sdrucciolevole. La Austrian Airlines non avrebbe quindi violato i suoi obblighi contrattuali di tutela e di diligenza, né avrebbe agito in modo colpevole o illegittimo. La caduta di JR sarebbe dovuta al suo stesso comportamento, dato che ella non avrebbe utilizzato alcuno dei corrimani di detta scaletta, anche dopo aver visto che il suo coniuge era quasi caduto. Inoltre, nonostante il parere di un medico, JR, in violazione del suo obbligo di limitare il danno, avrebbe rifiutato di ricevere immediatamente cure in un ospedale vicino all'aeroporto e si sarebbe fatta curare solo alla fine della sera del 30 maggio 2019, il che avrebbe potuto aggravare le sue lesioni.

13 Con sentenza del 15 marzo 2020, il Bezirksgericht Schwechat (Tribunale circoscrizionale di Schwechat) ha accertato che una parte dei passeggeri dell'aeromobile in questione avevano, prima di JR, percorso la stessa scaletta mobile discesa da quest'ultima e che nessuno di loro si era lamentato di un punto sdrucciolevole di tale scaletta o era caduto. Tale giudice ha rilevato, in particolare, che detta scaletta era in metallo ed era priva di copertura, in quanto l'aeroporto di Vienna-Schwechat non disponeva di scalette munite di copertura, che i gradini della stessa scaletta erano sufficientemente ampi da consentire a due persone di scendere l'una accanto all'altra, che la superficie di tali gradini, in lamiera scanalata, conferiva a questi ultimi particolari proprietà antiscivolo e che tale attrezzatura era certificata e controllata dal Technischer Überwachungsverein (centro di controllo tecnico, Austria). Detto giudice ha dichiarato che la scaletta in questione non presentava alcun difetto o danno e che, sebbene detti gradini fossero umidi, essi non erano sdrucciolevoli, unti di olio o di grasso o complessivamente sporchi, in quanto solo gli ultimi tre gradini presentavano alcune macchie puntiformi di consistenza ignota. Da ciò il Bezirksgericht Schwechat ha tratto la conclusione che non era possibile accertare le cause della caduta di JR.

14 Lo stesso giudice ha respinto, sulla base dell'articolo 1295, paragrafo 1, dell'Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (codice civile generale), il ricorso proposto da JR dichiarando, in sostanza, che la Austrian Airlines non aveva violato il suo obbligo accessorio di garantire la sicurezza dei passeggeri e che JR non aveva adottato alcuna misura precauzionale per evitare la caduta.

15 Il Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg, Austria), dinanzi al quale JR ha impugnato tale sentenza, nutre dubbi in merito alla questione di stabilire, da un lato, se la caduta di JR rientri nella nozione di «incidente», ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della convenzione di Montreal, come interpretato dalla Corte nella sentenza del 19 dicembre 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127). Secondo tale giudice, da detta sentenza discende che una nozione siffatta ricomprende tutte le situazioni che si producono a bordo di un aeromobile, o nel corso di una qualsiasi delle operazioni di imbarco o di sbarco, nelle quali un oggetto impiegato per il servizio ai passeggeri abbia prodotto lesioni personali ad un passeggero, senza che occorra acclarare se tali situazioni risultino da un rischio inerente al trasporto aereo. Orbene, la situazione di cui trattasi nel procedimento principale si distinguerebbe da quella su cui verteva la causa che ha dato luogo a detta sentenza, poiché la caduta di JR non è stata causata da un oggetto del genere.

16 Dall'altro lato, detto giudice afferma che JR ha, quantomeno, contribuito alla sua caduta, dal momento che non si è sorretta ad alcuno dei corrimani della scaletta mobile allestita per lo sbarco dei passeggeri, e ciò dopo aver visto che il suo coniuge era quasi caduto poco prima di lei.

Pertanto, lo stesso giudice si chiede se, ai sensi dell'articolo 20 della convenzione di Montreal, tale concorso di colpa «determini (...) un tale arretramento, da [far] svanire», la responsabilità della Austrian Airlines, ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, di tale convenzione.

17 In tale contesto, il Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'articolo 17, paragrafo 1, della Convenzione [di Montreal] debba essere interpretato nel senso che la nozione di "incidente [evento]" ai sensi della disposizione medesima ricomprenda la fattispecie in cui un passeggero, al momento dello sbarco, cada – senza apparente motivo – sull'ultimo terzo della scaletta mobile, riportando lesioni personali, ove tali lesioni non siano state causate da un oggetto utilizzato per il servizio ai passeggeri[,] ai sensi della sentenza (…) del 19 dicembre 2019, [Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127)], e la scaletta non presenti alcun difetto strutturale, né sia, in particolare, sdrucciolevole.

2) Se l'articolo 20 della Convenzione [di Montreal] debba essere interpretato nel senso che l'eventuale responsabilità del vettore aereo resti completamente esclusa, qualora ricorrano circostanze come quelle descritte [nella prima questione] e il passeggero non si sia sorretto al corrimano della scaletta al momento della caduta».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

18 Con la prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 17, paragrafo 1, della convenzione di Montreal debba essere interpretato nel senso che una situazione in cui, per una causa indeterminata, un passeggero cade lungo una scaletta mobile allestita per lo sbarco dei passeggeri di un aeromobile e riporta lesioni personali rientra nella nozione di «incidente», ai sensi di tale disposizione, anche nel caso in cui il vettore aereo interessato non abbia violato i propri obblighi di diligenza e di sicurezza al riguardo.

19 Ai sensi di detta disposizione, il vettore aereo è responsabile del danno derivante dalla morte o dalla lesione personale subita dal passeggero per il fatto stesso che l'incidente che ha causato la morte o la lesione si è prodotto a bordo dell'aeromobile o nel corso di una qualsiasi delle operazioni di imbarco o di sbarco.

20 La Corte ha già dichiarato che la nozione di «incidente», nel suo senso comune e nel contesto in cui tale nozione si colloca, va intesa come un evento involontario dannoso imprevisto e che detta nozione non richiede che il danno derivi dalla concretizzazione di un rischio inerente al trasporto aereo ovvero che vi sia un nesso tra l'«incidente» e l'impiego o il movimento dell'aeromobile (v., in tal senso, sentenza del 19 dicembre 2019, Niki Luftfahrt, C 532/18, EU:C:2019:1127, punti 34, 35 e 41).

21 Tale interpretazione dell'articolo 17, paragrafo 1, della convenzione di Montreal è conforme agli obiettivi di quest'ultima, che consistono, come risulta dal terzo e dal quinto comma del preambolo di tale convenzione, nel «tutelare gli interessi degli utenti del trasporto aereo internazionale e la necessità di garantire un equo risarcimento secondo il principio di

riparazione», mediante un regime di responsabilità oggettiva dei vettori aerei, preservando al contempo il «giusto equilibrio degli interessi» dei vettori aerei e dei passeggeri (v., in tal senso, sentenza del 19 dicembre 2019, Niki Luftfahrt, C 532/18, EU:C:2019:1127, punto 36).

22 Pertanto, nel caso in cui, per una causa indeterminata, un passeggero cada lungo una scaletta mobile allestita per lo sbarco dei passeggeri di un aeromobile e riporti lesioni personali, tale caduta rientra nella nozione di «incidente», ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della convenzione di Montreal. La circostanza che il vettore aereo interessato non abbia violato i suoi obblighi di diligenza e di sicurezza al riguardo non è idonea a rimettere in discussione tale qualificazione.

23 Infatti, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 40 delle sue conclusioni, è sufficiente, per far sorgere la responsabilità di tale vettore ai sensi di detta disposizione, che l'incidente che ha causato la morte o la lesione personale di un passeggero si sia verificato a bordo dell'aeromobile o nel corso di una qualsiasi delle operazioni di imbarco o di sbarco. Tale responsabilità non può quindi dipendere da una colpa o da una negligenza di detto vettore.

24 Pertanto, occorre rispondere alla prima questione dichiarando che l'articolo 17, paragrafo 1, della convenzione di Montreal deve essere interpretato nel senso che una situazione in cui, per una causa indeterminata, un passeggero cade lungo una scaletta mobile allestita per lo sbarco dei passeggeri di un aeromobile e riporta lesioni personali rientra nella nozione di «incidente», ai sensi di tale disposizione, anche nel caso in cui il vettore aereo interessato non abbia violato i propri obblighi di diligenza e di sicurezza al riguardo.

Sulla seconda questione

25 Con la seconda questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 20 della convenzione di Montreal debba essere interpretato nel senso che, nel caso in cui un incidente, che ha causato un danno a un passeggero, consista nella caduta di quest'ultimo, per una causa indeterminata, lungo una scaletta mobile allestita per lo sbarco dei passeggeri di un aeromobile, la circostanza che tale passeggero non si sia sorretto al corrimano di tale scaletta al momento della caduta può costituire la prova di una negligenza, di un atto illecito o di un'omissione di detto passeggero che ha provocato il danno subito dallo stesso o vi ha contribuito, ai sensi di detta disposizione, e, entro tali limiti, esonerare il vettore aereo dalle proprie responsabilità nei confronti del passeggero.

26 Ai sensi dell'articolo 20, prima frase, della convenzione di Montreal, qualora il vettore aereo dimostri che la persona che chiede il risarcimento o il suo avente causa ha provocato il danno o vi ha contribuito per negligenza, atto illecito o omissione, tale vettore è esonerato in tutto o in parte dalle proprie responsabilità nei confronti dell'istante, nella misura in cui la negligenza o l'atto illecito o l'omissione ha provocato il danno o vi ha contribuito.

27 Il principio secondo cui i vettori aerei dell'Unione possono essere esonerati dalla loro responsabilità qualora sia accertato che la negligenza del passeggero interessato ha contribuito al danno è altresì enunciato al considerando 9 del regolamento n. 2027/97.

28 Come già dichiarato dalla Corte, la possibilità, prevista all'articolo 20 della Convenzione di Montreal, di esonerare il vettore aereo dalla propria responsabilità o di limitare l'obbligo di risarcimento ad esso incombente nei confronti di un passeggero che ha subito un danno derivante da un «incidente», ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, di tale convenzione, mira a

preservare il «giusto equilibrio degli interessi» dei vettori aerei e dei passeggeri, richiamato al punto 21 della presente sentenza (v., in tal senso, sentenza del 19 dicembre 2019, Niki Luftfahrt, C 532/18, EU:C:2019:1127, punto 39).

29 Poiché la convenzione di Montreal e il regolamento n. 2027/97 non stabiliscono disposizioni specifiche per quanto riguarda la prova, a carico del vettore aereo, di una negligenza, di un atto illecito o di un'omissione della persona che chiede il risarcimento o del suo avente causa, ai fini dell'applicazione dell'articolo 20, prima frase, di tale convenzione, il giudice del rinvio deve, conformemente al principio di autonomia processuale, al quale rinvia in particolare il considerando 18 del regolamento n. 889/2002, applicare le norme pertinenti del diritto nazionale, a condizione, tuttavia, che tali norme siano conformi ai principi di equivalenza e di effettività, come definiti dalla giurisprudenza costante della Corte (v., per analogia, sentenza del 9 luglio 2020, Vueling Airlines, C 86/19, EU:C:2020:538, punti da 38 a 40 nonché giurisprudenza ivi citata).

30 In tale contesto, spetta al giudice del rinvio stabilire se il vettore aereo interessato abbia fornito la prova di una negligenza, di un atto illecito o di un'omissione del passeggero interessato e, se del caso, valutare in che misura tale negligenza, tale atto illecito o tale omissione abbia provocato il danno subito da detto passeggero o vi abbia contribuito al fine di esonerare, entro tali limiti, il vettore dalle proprie responsabilità nei confronti del passeggero, tenendo conto di tutte le circostanze in cui tale danno si è verificato.

31 In particolare, è pur vero che la circostanza, richiamata dal giudice del rinvio, che il passeggero interessato non si sia sorretto a uno dei corrimani della scaletta mobile allestita per lo sbarco dei passeggeri è idonea a provocare le lesioni personali subite da tale passeggero o a contribuirvi. Tuttavia, nell'ambito di tale valutazione, il giudice nazionale non potrà ignorare il fatto che un passeggero che viaggia con un minore deve altresì garantire la sicurezza di quest'ultimo, il che può indurre tale passeggero a non sorreggersi a un siffatto corrimano o a cessare di farlo, al fine di adottare le misure necessarie per evitare che venga pregiudicata la sicurezza del minore.

32 Per quanto riguarda la valutazione, quale prova di una negligenza, di un atto illecito o di un'omissione del passeggero interessato, ai fini dell'applicazione dell'articolo 20, prima frase, della convenzione di Montreal, della circostanza, anch'essa richiamata dal giudice del rinvio, che tale passeggero abbia visto che, poco prima di lui, il suo coniuge è quasi caduto lungo la scaletta mobile di cui trattasi, non si dovrebbe ignorare che detto passeggero sostiene di essere stato indotto ad usare una particolare prudenza nella discesa di tale scaletta dal fatto di aver assistito a una mancata caduta siffatta. Tuttavia, spetta a tale giudice verificare la rilevanza di una siffatta affermazione alla luce delle norme di diritto nazionale applicabili, conformemente alla giurisprudenza ricordata al punto 29 della presente sentenza.

33 Allo stesso modo, non si può escludere che la circostanza che il passeggero infortunato abbia rinunciato a ricevere cure immediatamente dopo la verificazione dell'incidente abbia contribuito ad aggravare le lesioni personali subite da quest'ultimo. Tuttavia, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 76 delle sue conclusioni, occorre, in tale contesto, tener conto anche della misura della gravità che tali lesioni sembravano avere immediatamente dopo il verificarsi di tale incidente, nonché delle informazioni fornite a tale passeggero sul posto dal personale medico in merito al differimento della prestazione di cure mediche e alla possibilità di ricevere cure del genere nelle vicinanze.

34 Alla luce delle considerazioni che precedono, occorre rispondere alla seconda questione dichiarando che l'articolo 20, prima frase, della convenzione di Montreal deve essere interpretato nel senso che, nel caso in cui un incidente, che ha causato un danno a un passeggero, consista nella caduta di quest'ultimo, per una causa indeterminata, lungo una scaletta mobile allestita per lo sbarco dei passeggeri di un aeromobile, il vettore aereo interessato può essere esonerato dalle proprie responsabilità nei confronti di tale passeggero soltanto nella misura in cui, tenuto conto di tutte le circostanze in cui si è verificato il danno, tale vettore dimostri, conformemente alle norme di diritto nazionale applicabili e salvo il rispetto dei principi di equivalenza e di effettività, che detto passeggero ha provocato il danno da lui subito o vi ha contribuito per negligenza, atto illecito o omissione, ai sensi di tale disposizione.

Sulle spese

35 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, 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 (Terza Sezione) dichiara:

1) **L'articolo 17, paragrafo 1, della convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, firmata dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 e approvata a nome di quest'ultima con decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001, deve essere interpretato nel senso che una situazione in cui, per una causa indeterminata, un passeggero cade lungo una scaletta mobile allestita per lo sbarco dei passeggeri di un aeromobile e riporta lesioni personali rientra nella nozione di «incidente», ai sensi di tale disposizione, anche nel caso in cui il vettore aereo interessato non abbia violato i propri obblighi di diligenza e di sicurezza al riguardo.**

2) **L'articolo 20, prima frase, della convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, deve essere interpretato nel senso che, nel caso in cui un incidente, che ha causato un danno a un passeggero, consista nella caduta di quest'ultimo, per una causa indeterminata, lungo una scaletta mobile allestita per lo sbarco dei passeggeri di un aeromobile, il vettore aereo interessato può essere esonerato dalle proprie responsabilità nei confronti di tale passeggero soltanto nella misura in cui, tenuto conto di tutte le circostanze in cui si è verificato il danno, tale vettore dimostri, conformemente alle norme di diritto nazionale applicabili e salvo il rispetto dei principi di equivalenza e di effettività, che detto passeggero ha provocato il danno da lui subito o vi ha contribuito per negligenza, atto illecito od omissione, ai sensi di tale disposizione.**

Firme