

**ALMA MATER STUDIORUM
UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI BOLOGNA
DIPARTIMENTO DI SCIENZE GIURIDICHE "ANTONIO CICU"**

**DOTTORATO DI RICERCA IN DIRITTO DEI TRASPORTI EUROPEO
XXIII CICLO
SETTORE SCIENTIFICO DISCIPLINARE IUS/06**

**LA RESPONSABILITA' DEL VETTORE
AEREO E MARITTIMO INTERNAZIONALE**

TESI DI DOTTORATO

**Coordinatore:
Chiar.mo Prof. Stefano Zunarelli**

**Presentata da:
Dott. Francesco Scialino**

**Relatore:
Chiar.mo Prof. Massimo Campailla**

Esame finale anno 2012

INDICE

PARTE I

CAPITOLO 1

Inquadramento della disciplina normativa internazionale in materia di responsabilità del vettore aereo, dal Protocollo dell’Aja del 1955 alla Convenzione di Montreal del 1999, fino al regolamento n. 285/2010

- 1.1. Cenni generali introduttivi
- 1.2. Il Protocollo de L’Aja del 1955
- 1.3. La Convenzione di Guadalajara del 1961
- 1.4. Lo “slancio innovativo” degli anni Novanta e l’adozione del regolamento CE n. 2027/97 del Consiglio dd. 9.10.1997
- 1.5. Dalla Convenzione di Montreal del 1999 alla adozione dei regolamenti successivi ispirati ad una elevata tutela del passeggero

CAPITOLO 2

Le ipotesi di responsabilità del vettore aereo internazionale ai sensi della Convenzione di Montreal del 1999 e dei regolamenti comunitari in materia

- 2.1. Introduzione e inquadramento normativo
- 2.2. Il titolo della responsabilità del vettore tra ordinamento interno e disciplina internazionaluniforme
- 2.3. La responsabilità del vettore per i sinistri alla persona del passeggero
 - 2.3.1. Dalla colpa presunta alla responsabilità oggettiva
 - 2.3.2. Il concetto di “accident” quale presupposto per la configurabilità della responsabilità del vettore aereo internazionale ai sensi dell’art. 17 della Convenzione di Montreal
 - 2.3.3. Gli eventi di danno risarcibile
- 2.4. La responsabilità del vettore per la perdita o l’avaria dei bagagli

- 2.4.1. Il danno morale da perdita del bagaglio: la sentenza della Corte di Giustizia UE del 6 maggio 2010
- 2.5. Cenni sulla responsabilità del vettore per i danni alla merce
- 2.6. Cenni sulla responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo
- 2.7. La limitazione del debito risarcitorio del vettore aereo

CAPITOLO 3

Approfondimento sulla risarcibilità del danno psichico

- 3.1. Il semplice urto psichico come evento apparentemente estraneo alla disciplina internazionaluniforme e comunitaria del trasporto aereo
- 3.2. Uno sguardo alla giurisprudenza del Regno Unito
- 3.3. Un “caso italiano”

PARTE II

CAPITOLO 4

La normativa vigente in materia di trasporto marittimo internazionale di persone e di cose

- 4.1. Il trasporto marittimo di persone e bagagli: la Convenzione di Atene del 1974 e i Protocolli modificativi
 - 4.1.1. La posizione dell’Unione Europea rispetto alla Convenzione di Atene del 1974
- 4.2. Il trasporto marittimo di cose: le “Regole dell’Aja Visby” e le “Regole di Rotterdam”

CAPITOLO 5

La responsabilità del vettore marittimo di persone nella Convenzione di Atene

- 5.1. La responsabilità del vettore per i danni ai passeggeri
- 5.2. L’ambito spazio temporale della responsabilità
- 5.3. La responsabilità del vettore per inadempimento o ritardo

5.4. La responsabilità del vettore per i danni ai bagagli e al veicolo al seguito del passeggero

5.5. La “contributory negligence” del passeggero e la limitazione del debito

CAPITOLO 6

La responsabilità del vettore marittimo di cose tra le “Regole dell’Aja Visby” e le “Regole di Rotterdam”

6.1. La responsabilità del vettore per inadempimento dell’obbligo di custodia, trasporto e consegna delle merci

6.1.1. La soppressione degli esoneri da responsabilità

6.1.2. La base della responsabilità e le “quattro fasi” di distribuzione dell’onere della prova

6.2. La responsabilità del vettore per gli atti e i fatti di altre categorie di persone

6.3. La limitazione dell’obbligazione risarcitoria e la decadenza dal beneficio del limite

6.4. Brevi considerazioni conclusive

CONCLUSIONI

Riflessioni comparative tra i regimi di responsabilità del vettore aereo e del vettore marittimo in punto di risarcimento per i danni alla persona del passeggero

PARTE I

CAPITOLO 1

INQUADRAMENTO DELLA DISCIPLINA NORMATIVA INTERNAZIONALE IN MATERIA DI RESPONSABILITÀ DEL VETTORE AEREO, DAL PROTOCOLLO DELL'AJA DEL 1955 ALLA CONVENZIONE DI MONTREAL DEL 1999, FINO AL REGOLAMENTO CE N. 285/2010

1.1. CENNI GENERALI INTRODUTTIVI

Il capitolo primo del presente lavoro si propone di compiere una accurata disamina della disciplina dettata dal diritto uniforme in tema di responsabilità del vettore aereo, soffermandosi su alcuni aspetti ritenuti più significativi e peculiari in punto di obblighi risarcitori.

Appare fin dal principio doveroso evidenziare che la tematica della responsabilità del vettore aereo è stata regolata, dal 1929 ad oggi, da una vasta e corposa produzione normativa, che senza indubbio si impernia sulle due Convenzioni di Varsavia e Montreal risalenti, rispettivamente, al 1929 e al 1999, ma che trova ulteriori importanti riferimenti in una serie di regolamenti che, volta per volta, hanno affrontato peculiari aspetti della normativa in questione.

Autorevole dottrina¹ ha opportunamente evidenziato che l'evoluzione della disciplina di diritto uniforme del trasporto aereo, al di là dei molti fermenti e delle varie iniziative unilaterali, risale nelle sue linee essenziali ad un'epoca in cui il fenomeno che era chiamata a regolare stava attraversando ancora la sua fase pionieristica.

Peraltro, già prima che si arrivasse alla Convenzione di Montreal del 1999, le linee fondamentali della disciplina del danno per morte e lesioni dei passeggeri nel trasporto aereo – che ne rappresentano, per rilevanza degli interessi in gioco e degli effetti che ne derivano in termini di obblighi risarcitori, un argomento di estremo rilievo – sono state tracciate, a livello europeo, dal regolamento CE n. 2027/97 del Consiglio

¹ COMENALE PINTO MICHELE M., *La responsabilità del vettore aereo dalla Convenzione di Varsavia del 1929 alla Convenzione di Montreal del 1999*, Vol. 2002 1-2, 67.

del 9 ottobre 1997² sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti che comportino danni alla persona del passeggero³.

Successivamente, con la revisione del regolamento CE n. 2027/97 ad opera del regolamento CE n. 889/2002, si è attuata una ulteriore evoluzione normativa da un regime nel quale il diritto uniforme – dettato dalla Convenzione di Varsavia del 1929, il cui ambito di applicazione era circoscritto ai soli trasporti aerei “internazionali” quali definiti dall’art. 1 della Convenzione medesima – si affiancava al diritto interno dei singoli Stati, ad un ben diverso sistema – “introdotto” dalle disposizioni del succitato regolamento CE n. 889/2002 – che estende l’applicazione delle disposizioni di diritto uniforme (e, specificamente, quelle dettate dalla Convenzione di Montreal “*per quanto concerne il trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli*” ai trasporti effettuati in un unico Stato membro.

Volendo ripercorrere brevemente le normative internazionali in materia aeronautica che si sono succedute nel tempo – e, naturalmente, senza pretesa di essere esaustivi, né di approfondire ciascuna di esse – si osserva che già la Convenzione di Varsavia del 1929 è stata oggetto di emendamento, attraverso una serie di protocolli che hanno avuto sorti alterne: dal Protocollo dell’Aja del 28 settembre 1955, al Protocollo di Guatemala City dell’8 marzo 1971, fino ai quattro Protocolli di Montreal del 25 settembre 1975, tra i quali quello di Guatemala City del 1971 e quello di Montreal n. 3 non sono mai entrati in vigore. Il regime della Convenzione di Varsavia è stato poi integrato da una Convenzione complementare di Guadalajara del 1961 sul trasporto

² Modificato, dopo l’entrata in vigore della Convenzione di Montreal del 1999, dal regolamento (CE) n. 889/2002 che, al fine di rafforzare la tutela riconosciuta ai passeggeri coinvolti in incidenti aerei, garantendo ai medesimi “*un adeguato livello di risarcimento*”, si pone quale obiettivo quello di “*allineare il reg. (CE) 2027/97 con le disposizioni sulla Convenzione di Montreal e creare così un sistema uniforme di responsabilità per il trasporto aereo internazionale*” e, conseguentemente, rafforzare la protezione dei passeggeri e dei loro aventi diritto. Del regolamento in questione si tratterà in misura più approfondita nel prosieguo del presente elaborato.

³ Tra i numerosi contributi dottrinali che hanno “sviscerato” le importanti novità introdotte dal regolamento 2027/97, si ritiene opportuno menzionare: SILINGARDI, *Reg. CE 2027/97 e nuovo regime di responsabilità del vettore aereo di persone*, in *Dir. trasp.*, 1998, 621; GRIGOLI, *La tutela delle vittime degli incidenti aerei nella più recente evoluzione di diritto comunitario e uniforme*, in *Giust. Civ.*, 2000, II, 363; TOFANI, *Il regolamento CE 2027/97: verso un nuovo regime di responsabilità del vettore aereo di persone*, in *Dir. ec. Assic.*, 1999, 923.

aereo eseguito da un soggetto diverso dal vettore contrattuale, la quale, tuttavia, non è stata ratificata dagli Stati Uniti d'America.

A prescindere dai succitati protocolli che ne hanno modificato taluni aspetti, la Convenzione di Varsavia del 1929 si incardina sulla disciplina della documentazione del contratto di trasporto e su quella della responsabilità vettoriale per la morte e le lesioni subite dal passeggero, per danneggiamento o perdita della merce e del bagaglio consegnato e per ritardo⁴, prevedendo, almeno nel suo testo originale, il “*billet du passage*” per il trasporto di passeggeri, il “*bulletin de bagages*” per il trasporto dei bagagli e la “*lettre de transport aérien*” per il trasporto di merci. L’omessa o irregolare emissione di tali documenti comportava la decadenza del vettore dal beneficio della prova liberatoria e della limitazione risarcitoria del quale poteva avvalersi il vettore.

Il regime di responsabilità dettato dalla Convenzione di Varsavia si incentrava su un principio di responsabilità per colpa del vettore, il quale, “appellandosi” ai fatti costitutivi della responsabilità previsti dagli artt. 17, 18, 19 della Convenzione stessa, era ammesso a dare la prova liberatoria di aver operato secondo i canoni del buon vettore, ovvero di aver adottato tutte le misure necessarie per evitare il danno, ovvero, ancora, di non averle potute adottare.⁵ Quanto al trasporto di merci, la Convenzione prevedeva altresì – come residuo in campo aeronautico del sistema dei pericoli eccettuati riconosciuti in favore del vettore marittimo di merci, ed in particolare richiamando il concetto di “colpa nautica” – la possibilità per il vettore di esonerarsi da responsabilità fornendo la prova che il danno fosse derivato esclusivamente da “*faute de pilotage, de conduite de l’aéronef ou de navigation*”, e ciò in forza della disposizione

⁴ Sul punto è intervenuto dapprima il Regolamento (CE) n. 295/91 e poi, recentemente, abrogandolo, il Regolamento (CE) n. 261/2004, che ha istituito “*regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato*”.

⁵ Al criterio di imputazione della responsabilità delineato dalla Convenzione di Varsavia si era ispirato anche il nostro legislatore interno, sia con riferimento al trasporto aereo di cui agli artt. 942 e 951 c.nav. (poi sostituiti, rispettivamente, dall’art. 17, punto 1, D.Lgs. 9 maggio 2005 n. 96 e dall’art. 14, punto 11, D.Lgs. 9 maggio 2005 n. 96, con un generico “richiamo” alle norme comunitarie ed internazionali), sia con riferimento al regime di responsabilità dettato dall’art. 1681 c.c. in materia di trasporto terrestre di persone, introducendo un onere della prova differente da quello, di carattere negativo, riferito alla non imputabilità dell’inadempimento o del ritardo, dell’ordinaria prova liberatoria del debitore, come previsto dall’art. 1218 del codice civile.

dell'art. 20, comma 2, del testo originario della Convenzione, successivamente abrogata dall'art. X del Protocollo di emendamento dell'Aja del 1955.

Con riferimento alle varie tipologie di danni contemplate dalla Convenzione agli artt. 17, 18 e 19, l'art. 24⁶ afferma l'inderogabilità dei limiti e dei criteri di imputazione della responsabilità, indipendentemente dal titolo in base al quale l'azione è stata esperita, al fine di impedire che il danneggiato – quantomeno negli ordinamenti che ammettono il cumulo dell'azione aquiliana con quella contrattuale⁷ – possa ottenere un risultato a lui più favorevole di quello previsto dalla Convenzione.

1.2. IL PROTOCOLLO DELL'AJA DEL 1955

Il Protocollo dell'Aja risalente al 1955, pur non stravolgendo l'impianto generale della Convenzione di Varsavia del 1929, adottò una differente formulazione delle ipotesi di decadenza dal beneficio del termine, ed inoltre raddoppiò i limiti per i danni alle persone⁸. Con riferimento al primo aspetto, prevede l'impossibilità del vettore di

⁶ Il primo comma statuisce che *"In the cases covered by Articles 18 and 19 any action for damages, however founded, can only be brought subject to the conditions and limits set out of this Convention"*, mentre il secondo comma dispone che *"In the cases covered by Article 17 the provisions of the preceding paragraph also apply, without prejudice to the questions as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights"*.

⁷ Tra i quali, ai sensi della prevalente giurisprudenza, rientrerebbe anche il nostro; cfr, in tal senso, quanto al trasporto di merci: Cass., 19 gennaio 1996, n. 418, in *Dir. trasp.* 1997, 153; Pret. Roma, 23 marzo 1988, in *Dir. mar.*, 1989, 1138, con nota di MEDINA, *Ancora sul concorso o meno di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale del vettore aereo e sulla decadenza dell'azione di responsabilità*; Trib. Torino, 16 febbraio 1998, in *Giur. it.*, 2000, 320. In senso favorevole all'ammissibilità del cumulo dell'azione contrattuale ed extracontrattuale si è pronunciata anche certa autorevole dottrina: BIANCA, *Inadempimento delle obbligazioni*, Bologna – Roma, 1979, 4; CATURANI-SENSALE, *Il trasporto*, Napoli, 1960, 53; STOLFI, *Appalto-Trasporto*, Milano, 1966, 119; DE CUPIS, *Il danno*, I, Milano, 1979, 113; in senso negativo v. ASQUINI, *Massime non consolidate in tema di trasporto di persone*, in *Dir. trasp.*, 1952, II, 4; RUSSO, *Concorso di azione aquiliana e contrattuale nel contratto di trasporto*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1950, 962; VASSALLI, *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale per morte del passeggero in trasporto aereo*, in *Scritti giuridici in onore di Antonio Scialoja*, I, Bologna, 1952, 339; più recentemente MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, Padova, 1994, 107 ss.

⁸ Con il passare degli anni e dei decenni la normativa di diritto uniforme ha modificato la disciplina di limiti risarcitori per i danni alle persone in senso vieppiù favorevole ai soggetti danneggiati, e tale tendenza ha trovato una decisiva accelerazione nella Convenzione di Montreal del 1999 con la introduzione di un sistema di responsabilità illimitata in caso di decesso o lesione dei passeggeri; il successivo regolamento 889/2002, ispirandosi al principio di sussidiarietà, ha poi esteso tale sistema anche ai trasporti nazionali, con il dichiarato scopo di rafforzare ulteriormente la protezione di passeggeri e dei loro aventi diritti e, conseguentemente, rendere il trasporto aereo "sicuro e moderno".

avvalersi del beneficio del limite nell'ipotesi in cui la documentazione del contratto di trasporto non richiamasse esplicitamente l'applicabilità del regime di diritto uniforme e dei limiti con esso previsti; tale clausola era mirata a garantire all'utente del trasporto la effettiva conoscibilità del regime di responsabilità applicabile al trasporto stesso, consentendogli così di rendere una dichiarazione di valore per le merci ed i bagagli e/o tutelarsi con gli strumenti assicurativi⁹.

Inoltre, con riferimento alla condotta del vettore idonea a determinare la decadenza dal beneficio del limite, il Protocollo dell'Aja riformulò l'art. 25 della Convenzione di Varsavia, prevedendo la possibilità che i limiti risarcitori potessero essere valicati qualora il danno fosse stato provocato "*d'un act ou d'une omission*" del vettore o dei suoi dipendenti e preposti nell'esercizio delle loro funzioni, commesso con la volontà di provocare un danno o, comunque, con la consapevolezza "*qu'un dommage en résultera probablement*".¹⁰ Il ricorso a tale nozione, peraltro, ha dato adito a due differenti interpretazioni della norma; l'una, oggettiva, che riteneva temeraria e consapevole la condotta del vettore e del preposto che divergesse da un parametro standard di conoscenza e condotta che era legittimo attendersi da un vettore e da un preposto diligenti; l'altra, soggettiva, che richiedeva un riferimento alla concreta ed effettiva rappresentazione delle realtà maturata dal soggetto agente (vettore o preposto) e che, evidentemente, imponeva al soggetto danneggiato un onere probatorio assai più gravoso.¹¹

⁹ Si consideri, peraltro, che già nella vigenza del testo non modificato della Convenzione di Varsavia, la giurisprudenza statunitense aveva opportunamente escluso – con orientamento che, verosimilmente, facendo uso delle "categorie giuridiche" vigenti nel nostro odierno panorama normativo, si ispirava al concetto di "clausole vessatorie" – l'applicabilità di detti limiti nelle ipotesi in cui le condizioni di trasporto fossero state richiamate nel biglietto in caratteri così piccoli da risultare inintelligibili; tale soluzione interpretativa fu poi avallata anche da altre giurisdizioni, anche se certa giurisprudenza statunitense degli anni Novanta ha fatto "marcia indietro" sul punto.

¹⁰ Il legislatore auspicava che la nuova formulazione dell'articolo 25 della Convenzione di Varsavia potesse agevolare una applicazione dello stesso più uniforme nei vari ordinamenti nazionali; il ricorso a tale nozione, tuttavia, non si è rivelato idoneo a determinare una uniformità di letture da parte delle giurisdizioni chiamate a fare applicazione della norma.

¹¹ Indipendentemente dalla linea interpretativa adottata, la giurisprudenza pervenne ad un sostanziale allentamento dei canoni per il superamento dei limiti, aderendo alla "percezione di inadeguatezza" dei medesimi maturato in seno alla coscienza sociale.

L'art. XIV del Protocollo in esame introdusse altresì un art. 25 A della Convenzione di Varsavia, che mirava ad estendere espressamente i limiti e gli esoneri di responsabilità a favore dei dipendenti e preposti che avessero agito nell'esercizio delle loro funzioni, e dunque in assenza di condotte finalizzate a cagionare il danno, o comunque "macchiate" dalla consapevolezza che dalle stesse potesse derivare un danno; in effetti, in assenza di tale inciso, i dipendenti e preposti del vettore marittimo di merci non potevano avvalersi delle stesse eccezioni e limitazioni di cui poteva avvalersi il vettore.

1.3 LA CONVENZIONE DI GUADALAJARA DEL 1961

Un significativo spunto di novità è stato apportato al testo della Convenzione di Varsavia dalla Convenzione di Guadalajara del 1961¹², la quale ha esteso al "vettore di fatto", per la tratta dal medesimo eseguita, la disciplina della responsabilità vettoriale, consentendo a tale vettore di avvalersi delle limitazioni e delle cause di esonero da responsabilità previste dalla Convenzione di Varsavia.

Fino a che il trasporto aereo non era particolarmente sviluppato, rivestiva interesse modesto la questione dell'individuazione del soggetto al quale dovesse fare capo la disciplina della responsabilità vettoriale prevista dalla Convenzione di Varsavia, in ragione del fatto che, di norma, il vettore impegnato contrattualmente coincideva con il soggetto che andava ad eseguire effettivamente il trasporto¹³.

¹² La Convenzione di Guadalajara ha riscontrato un numero di adesioni e di ratifiche sufficienti a garantire la sua entrata in vigore; tuttavia, non è stata ratificata dagli Stati Uniti d'America, il cui sistema normativo di *common law*, retto su principi giuridici del tutto differenti da quelli vigenti nelle legislazioni continentali, esige un chiarimento in punto di individuazione del vettore assoggettato alla disciplina della Convenzione di Varsavia. Ed infatti, proprio per la diversa caratterizzazione giuridica dei sistemi di *common law* rispetto a quelli di *civil law*, il fatto che la Convenzione di Varsavia non fornisca una nozione di "transporteur" poneva problemi interpretativi anche in relazione alla natura dell'azione per i danni subiti dal passeggero, e alla conseguente legittimazione passiva di tale azione, nell'ipotesi in cui il trasporto fosse eseguito da un soggetto diverso da quello contrattuale. Il "quid iuris" si poneva in relazione al differente modo di concepire l'azione nei confronti del vettore nei sistemi di diritto continentale – nei quali viene intesa come azione contrattuale, con conseguente affermazione della legittimazione passiva del soggetto che è tenuto *ex contractu* ad eseguire il trasporto – rispetto a quelli di *common law*, nei quali la legittimazione passiva dell'azione viene individuata in capo al soggetto che materialmente abbia eseguito il trasporto.

¹³ In ogni modo, poiché i "principi ispiratori" della Convenzione di Varsavia sembrano potersi individuare negli ordinamenti di diritto continentale, appare legittimo ritenere che la nozione di

Con la Convenzione di Guadalajara, come detto, il regime della responsabilità vettoriale introdotto dalla Convenzione di Varsavia è stato esteso al vettore di fatto¹⁴, naturalmente per la tratta dal medesimo eseguita, e, comunque, ferma restando la responsabilità “in solido” del vettore contrattuale per gli atti e le omissioni del vettore di fatto e dei suoi preposti.

In sostanza, la legittimazione passiva delle azioni di responsabilità vettoriale esercitate dall’utente danneggiato dal trasporto aereo va individuata, in via alternativa o cumulativa a seconda della scelta operata dall’attore, sia in capo al vettore contrattuale che in capo al vettore di fatto. Trattasi, *prima facie*, di elemento di significativa novità e rilevanza nel panorama normativo del trasporto internazionale, sol che si consideri che la Convenzione di Guadalajara è stato il primo testo di diritto uniforme ad attribuire all’utente del trasporto la facoltà di agire, a propria discrezione, sia nei confronti del vettore contrattuale che nei confronti di quello di fatto¹⁵; a ben vedere, tuttavia, la portata innovativa del principio di estensione della responsabilità al vettore di fatto introdotto dalla Convenzione di Guadalajara potrebbe essere – almeno per gli ordinamenti che ammettano un’azione del danneggiato nei confronti dei *préposés* del vettore – meno sostanziosa di quanto possa apparire ad un primo esame, dovendosi considerare che il vettore di fatto può ben essere qualificato come *preposé* del vettore contrattuale e che, inoltre, il vettore al quale si riferisce la Convenzione di Varsavia del 1929 sembra essere quello che viene definito “*transporteur contractuel*” dall’art. 1, lett. b, della Convenzione di Guadalajara. Ed infatti, poiché il vettore risponde, in ogni caso, dei fatti dei suoi *préposés*, occorre considerare che questi, a loro volta, possono beneficiare delle stesse limitazioni delle quali potrebbe avvalersi il vettore, e ciò per

“*transporteur*” debba essere delineata alla luce dei principi giuridici vigenti in detti ordinamenti, e conseguentemente debba essere intesa come riferita al soggetto contrattualmente obbligato, indipendentemente dal fatto che costui coincidesse o meno con l’effettivo esecutore del trasporto.

¹⁴ Definito, alla lettera c dell’art. I, “*transporteur de fait*”, e cioè soggetto anche diverso dal vettore contrattuale che, su incarico di questo, abbia in tutto o in parte assunto l’esecuzione del trasporto aereo internazionale.

¹⁵ Analoga soluzione è stata successivamente adottata anche dalla Convenzione di Amburgo del 1978 per il trasporto marittimo di merci e dalla Convenzione di Atene del 1974 per il trasporto marittimo di passeggeri, sebbene, comunque, tali Convenzioni non siano state ratificate dall’Italia.

effetto della disposizione introdotta all'art. 25 A della Convenzione di Varsavia dal Protocollo dell'Aja del 1955.

1.4 LO “SLANCIO INNOVATIVO” DEGLI ANNI NOVANTA E L'ADOZIONE DEL REGOLAMENTO CE N. 2027/97 DEL CONSIGLIO DD. 9.10.1997

Il sistema introdotto dalla Convenzione di Varsavia ha cominciato a “vacillare” nel corso degli anni Sessanta, allorché l'elevata uniformità della disciplina normativa in materia di trasporto aereo internazionale si è progressivamente incrinata. Questo “fermento” trova, probabilmente, la sua origine nella denuncia statunitense della Convenzione di Varsavia risalente al 1965, motivata dalla ritenuta necessità di elevare i limiti risarcitori in caso di morte o danni all'incolumità dei passeggeri, e successivamente ritirata dagli Stati Uniti solo a seguito dell'accordo di Montreal del 13.5.1966, sottoscritto tra le compagnie aeree che operavano negli U.S.A. e il Civil Aeronautical Board. Tale accordo¹⁶ costituì il punto di partenza di una serie di interventi attuati sui limiti risarcitori con iniziative unilaterali, in particolar modo da quegli Stati socialmente ed economicamente più evoluti, nei quali la tutela di valori primari come la vita e l'incolumità dei passeggeri veniva avvertita come prioritaria. Al contrario, i protocolli di emendamento della Convenzione di Varsavia mirati ad apportare significativi spunti innovativi alla disciplina risarcitoria dettata dalla Convenzione di Varsavia trovavano scarso successo di ratifiche¹⁷ e adesioni.

Per inciso, appare interessante ricordare, con riferimento all'ambito nazionale, che la Corte Costituzionale, con sentenza n. 132 dd. 1985, dichiarò l'illegittimità costituzionale delle disposizioni che avevano introdotto nel nostro sistema normativo la Convenzione di Varsavia e il Protocollo dell'Aja, in quanto i limiti risarcitori previsti da

¹⁶ L'accordo *de quo* è stato classificato da MILDE, *ICAO Work on the modernization of the Warsaw system*, in *Air Law*, 1989, non già come un trattato internazionale, bensì come “*a private agreement on a particular interpretation of the Warsaw Convention*” da MILDE, *ICAO Work on the modernization of the Warsaw system*, in *Air Law*, 1989,

¹⁷ Basti ricordare, con riferimento al tema della responsabilità del vettore nel trasporto di passeggeri, il Protocollo di Guatemala City dell'8 marzo 1971 che introduceva una forma di responsabilità oggettiva con limite risarcitorio invalicabile; con riferimento alla disciplina del trasporto delle merci, il Protocollo di Montreal del 25 settembre 1975 n. 4.

tali testi di diritto uniforme per i danni arrecati dai vettori alla persona del passeggero venivano ritenuti inadeguati rispetto a beni di rango primario e costituzionale quali la vita e la salute, ed anche in ragione del fatto che, in ogni caso, non venivano offerte garanzie in punto di certezza di risarcimento¹⁸. A seguito di tale pronuncia, quindi, l'Italia si chiamò fuori dal regime di applicazione della Convenzione di Varsavia, alla quale si assoggettò nuovamente dopo l'approvazione della legge n. 274 del 1988, il cui art. 2 reintrodusse per il vettore aereo di persone la possibilità di avvalersi del limite risarcitorio¹⁹.

Come si è sopra accennato, il problema della elevazione dei limiti risarcitori veniva sentito con maggiore urgenza e priorità nei paesi economicamente più evoluti, i quali attribuivano minore rilevanza a quello, ad esso strettamente connesso, del proporzionale rialzo dei costi assicurativi per i vettori, e dei conseguenti effetti sulle tariffe dai medesimi applicate per i trasporti aerei²⁰. In ogni caso, anche le posizioni più “difensiviste” dei limiti risarcitori si sono incrinata a fronte della spinta delle iniziative unilaterali dei singoli vettori, le quali hanno costituito il precedente più diretto degli accordi intervettoriali con cui la gran parte delle compagnie aeree aderenti alla *International Air Transport Association* – meglio nota con l'acronimo I.A.T.A. – hanno rinunciato ad avvalersi delle limitazioni e, in parte, anche delle cause di esonero di responsabilità previste dal “sistema Varsavia”.

¹⁸ La Corte Costituzionale, con la pronuncia citata, evidenziava la necessità che i limiti eventualmente previsti potessero ritenersi “adeguati” ai requisiti indicati dalla Corte stessa, e altresì che venissero previsti degli strumenti per garantire la certezza del risarcimento; sul punto si è espresso SILINGARDI, *Limite di risarcimento nei trasporto aerei internazionali di persone* (l. 7 luglio 1988, n. 274), in *Nuove leggi civ. comm.*, 1989, 772, 775.

¹⁹ A condizione, tuttavia, che acconsentisse di elevarne l'importo fino a 100.000 diritti speciali di prelievo, e, comunque, assicurasse la propria responsabilità per un massimale equivalente a tali limite.

²⁰ In ambito comunitario, la definitiva consacrazione della “*esigenza di garantire un livello assicurativo minimo adeguato per coprire la responsabilità dei vettori aerei in relazione ai passeggeri, al bagaglio, alle merci e ai terzi*” finalizzato ad una più incisiva tutela dei consumatori è stata sancita dalla adozione, da parte del Parlamento e del Consiglio Europeo, del regolamento CE n. 785/2004 con il quale, al considerando 24, si è espressamente riconosciuta la maggiore efficacia di una azione sinergica ad ampio respiro, evidenziando che “*poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire l'istituzione di requisiti assicurativi minimi che può contribuire al conseguimento degli obiettivi del mercato interno del trasporto aereo riducendo le distorsioni di concorrenza, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del Trattato*”.

Detti accordi contrattuali meritano di essere menzionati in quanto l'importanza dagli stessi acquisita li ha portati a soppiantare sul piano dell'applicazione pratica, per quanto concerne i profili della responsabilità vettoriale e dei relativi limiti, la Convenzione di Varsavia e i suoi protocolli modificativi.

Trattasi dunque, innanzitutto, dell'Accordo di Montreal del maggio 1966, menzionato al principio di questo paragrafo; tale accordo fu sottoscritto con il preciso scopo di evitare la denuncia della Convenzione di Varsavia da parte del Governo degli Stati Uniti, il quale contestava la manifesta inadeguatezza dei limiti da essa previsti, ritenuti assolutamente insufficienti rappresentare un risarcimento equo in caso di danni alla persona del passeggero. I vettori quindi, per i passeggeri in partenza, sosta o transito per gli Stati Uniti, hanno elevato deliberatamente a 75.000 dollari per persona il limite risarcitorio previsto dalla Convenzione di Varsavia, e al di sotto di detto limite hanno rinunciato ad avvalersi della prova liberatoria accordata dalla Convenzione stessa.

All'Accordo del 1966 seguì lo *IATA Inter-carrier Agreement on Passenger Liability* stipulato nel 1995 a Kuala Lumpur e reso esecutivo con lo *IATA Agreement on Measures to Implement the IATA Inter-carrier Agreement – MIA* del 1° febbraio 1996, e successivamente le *ATA Provisions Implementing the IATA Inter-carrier Agreement to be included in Conditions of Carriage and Tariffs – IPA* del 16 maggio 1996.

È ragionevole affermare che i succitati accordi intervettoriali hanno anticipato l'odierna evoluzione del regime della responsabilità del vettore aereo di persone²¹, messa in atto per la prima volta dalle compagnie aeree giapponesi che hanno unilateralmente rinunciato ai limiti risarcitori, e quindi formalizzata dal Regolamento CE del 1997 e dalla Convenzione di Montreal del 1999.

²¹ Sul valore giuridico di codesti accordi si è molto discusso in passato, con particolare riferimento a quello di Montreal del 1966, e ciò in ragione del fatto che gli stessi, di fatto, “scompaginavano” un sistema fondato su norme cogenti di carattere internazionale; ad ogni modo si è prevalentemente ritenuto che la loro efficacia debba ritenersi pacifica, trattandosi, sostanzialmente, di accordi di diritto privato stipulati conformemente alla possibilità di adozione delle “convenzioni speciali” tra il passeggero e il vettore delle quali fa menzione il paragrafo 1 dell'art. 22 della Convenzione di Varsavia. Basti solo aggiungere che tutte le compagnie aeree aderenti alla IATA che li hanno sottoscritti li rispettano pedissequamente e senza eccezioni.

Certo è che le suddette iniziative unilaterali dei vettori hanno sollecitato l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile – in acronimo I.C.A.O. – a riconsiderare i parametri della responsabilità del vettore aereo di persone, anche in considerazione del fatto che, per quanto concerneva il settore delle merci, nel 1975, dopo una fase di assoluta stasi nella situazione delle ratifiche alla Convenzione di Varsavia, si erano create le condizioni per l'entrata in vigore del IV Protocollo di Montreal, che introduceva novità significative sia con riferimento alla documentazione del trasporto, sia con riferimento al regime di responsabilità del vettore²². Tale Protocollo veniva ratificato anche da parte degli Stati Uniti, i quali, tuttavia, auspicavano altresì una modifica dei criteri previsti dalla Convenzione di Varsavia in materia di giurisdizione, proponendo che ai quattro fori previsti dall'art. 28 se ne affiancasse uno ulteriore legato allo Stato di residenza del passeggero²³.

Anche a fronte dello slancio innovativo che andava maturando all'interno della I.C.A.O., il processo di revisione del “sistema Varsavia” tardò a sortire risultati concreti, verosimilmente in ragione della problematicità di individuare soluzioni sulle quali tutti gli Stati interessati si trovassero concordi. La difficoltà a partorire una organica revisione della Convenzione di Varsavia indusse il Consiglio europeo ad adottare il regolamento CE n. 2027/97, finalizzato a regolamentare la materia della responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti causativi di danni alla persone dei passeggeri, ed ispirato dalla preminente necessità di rideterminare l'insufficiente regime di limitazione della responsabilità della Convenzione del 1929, come emendata da quella dell'Aja del 1955.

Nelle premesse del regolamento il Consiglio dell'Unione Europea evidenziava che *“il limite massimo di responsabilità fissato dalla Convenzione di Varsavia è troppo*

²² Con riferimento alla documentazione, veniva prevista la possibilità di sostituire altri sistemi di documentazione con quelli cartacei tradizionali; quanto alla responsabilità del vettore, veniva introdotto un criterio di matrice oggettiva, pur mitigato dalla previsione della insuperabilità del limite risarcitorio. A tale secondo proposito, appare appena il caso di precisare che il concetto di responsabilità oggettiva in materia di obbligo risarcitorio del vettore non costituiva il primo precedente in materia di trasporto, in quanto già la giurisprudenza marittima inglese era pervenuta alla individuazione di tale categoria dogmatica rispetto alla posizione del *common carrier*.

²³ Tale proposta incontrava, tuttavia, la forte resistenza sia degli Stati europei, sia dei paesi “a basso livello di reddito”.

basso rispetto alle condizioni economiche e sociali attuali e determina spesso lunghe vertenze giudiziarie che danneggiano l'immagine dei trasporti aerei", e che già da tempo era maturata la profonda esigenza *"di un riesame e di una revisione completi della Convenzione di Varsavia"* attraverso una azione comunitaria ispirata al principio di sussidiarietà.

In primo luogo, si sottolinea che il reg. 2027/1997 trovava applicazione – salvo assoggettamento volontario – soltanto ai vettori comunitari, ed era destinato a disciplinare esclusivamente il regime di responsabilità per i danni alla persona, mentre restavano fuori dal suo ambito di applicazione il trasporto delle merci, nonché, quanto al trasporto di persone, la responsabilità per perdita o avaria del bagaglio, quella per danni da ritardo e per inadempimento²⁴.

Con il regolamento in questione, dunque, vennero introdotte una serie di disposizioni integrative della Convenzione di Varsavia che prevedevano, innanzitutto, che la responsabilità del vettore aereo comunitario *"per i danni da morte, ferite o qualsiasi altra lesione personale subita da un passeggero in caso di incidente"* non fosse soggetta ad alcun limite finanziario, né di fonte legislativa, né contrattuale; ciò premesso, veniva tracciato un duplice livello di responsabilità vettoriale, in ragione del quale al vettore era esclusa la facoltà di avvalersi di prova liberatoria per la domande risarcitorie fino ad un importo pari all'equivalente in ECU di 100.000 diritti speciali di prelievo, con possibilità di esonero dalla responsabilità solo a fronte della dimostrazione che il danno fosse derivato da negligenza del passeggero ferito o deceduto; quanto alle domande risarcitorie eccedenti tale limite, al vettore veniva concessa la possibilità di invocare la ricorrenza delle clausole di esonero della responsabilità contemplate dalla Convenzione di Varsavia²⁵.

²⁴ Si è evidenziato, in dottrina, che il regolamento *de quo* ha determinato una ulteriore frammentazione del "sistema Varsavia"; v., in proposito, ROMANELLI, *Il regime di responsabilità del vettore aereo per infortunio al passeggero*, in *Studi in memoria di Maria Luisa Corbino*, Milano, 1999, 768.

²⁵ Il regime di responsabilità introdotto dal regolamento in esame infrangeva la "soglia psicologica" dei limiti del risarcimento, derivante dalla ritenuta necessità delle compagnie aeree di poter contabilizzare in termini di costi gli eventuali obblighi risarcitori derivanti dall'esercizio dell'impresa; sul punto C. M. BIANCA, *La responsabilità aeronautica: convergenze e divergenze rispetto ai principi civilistici*, in *Dir. trasp.*, 1992.

Il regolamento obbligava inoltre il vettore aereo comunitario a corrispondere al soggetto danneggiato senza indugio, o comunque entro quindici giorni dalla sua identificazione, il pagamento, a titolo di anticipazioni, di quegli importi che si rendessero necessari per far fronte alle esigenze economiche più immediate derivanti dal sinistro, così dando soluzione favorevole ad una questione che aveva suscitato forti contrasti e divergenze nell'ambito dei lavori di revisione del "sistema Varsavia".

Tale regolamento, comunque, non ha decretato una totale uniformità tra i regimi di responsabilità dei vettori comunitari, tanto da rendere necessaria, come si vedrà nel prosieguo, la successiva adozione del regolamento CE n. 889/2002, con il quale, anche per effetto della approvazione della Convenzione di Montreal del 1999, è stato finalmente creato, secondo il punto di vista del legislatore comunitario, *"un sistema uniforme di responsabilità per il trasporto aereo internazionale"*.

1.5 DALLA CONVENZIONE DI MONTREAL DEL 1999 ALLA ADOZIONE DEI REGOLAMENTI COMUNITARI SUCCESSIVI ISPIRATI AD UNA ELEVATA TUTELA DEL PASSEGGERO

Nel settore del trasporto aereo internazionale si è progressivamente determinata, come si è visto, una situazione di coesistenza tra una pluralità di discipline e testi normativi in materia di responsabilità del vettore aereo. Ed infatti, già in occasione della Conferenza diplomatica di Montreal del 1975 si era preso atto della significativa difficoltà di far confluire in un unico testo di diritto uniforme la disciplina del trasporto aereo, tanto che all'esito di detta Conferenza vennero approvati ben quattro protocolli di emendamento della Convenzione di Varsavia, i primi tre dei quali incidevano sui limiti risarcitori previsti dal testo originario della Convenzione, su quello emendato dal Protocollo del 1955 e su quello modificato dal Protocollo del 1971, mentre il quarto modificava anche la responsabilità del vettore nel trasporto merci e il regime della documentazione del trasporto.

Nella "comune coscienza internazionale" era dunque maturata l'opinione che la eventuale conclusione di un nuovo protocollo di emendamento della Convenzione di Varsavia avrebbe determinato una ulteriore frammentazione della materia, e ciò non

avrebbe di certo agevolato il processo di rafforzamento della tutela del passeggero che, di fatto, ha sempre ispirato il legislatore internazionale. Maturò dunque l'opinione che sarebbe stato opportuno predisporre una nuova Convenzione di trasporto aereo internazionale, destinata a sostituirsi a quella precedente, e ormai assai vetusta, del 1929, e al cospicuo numero di protocolli di emendamento, nonché a ricomprendere anche la disciplina sulla responsabilità del vettore di fatto come prevista dalla Convenzione di Guadalajara del 1961²⁶.

La Convenzione di Montreal è stata redatta nelle sei lingue ufficiali dell'ONU (e cioè inglese, arabo, cinese, francese, russo e spagnolo), ed è stata così superata la scelta, adottata per la Convenzione di Varsavia del 1929, di attribuire prevalenza alla lingua francese.

Come la Convenzione di Varsavia, anche quella di Montreal si applica esclusivamente al trasporto aereo che presenti i requisiti dell'internazionalità, come definiti all'art. 1 della Convenzione, ai sensi del quale non può considerarsi internazionale il trasporto aereo in cui, pur essendoci sorvolo di uno Stato diverso da quello da cui il trasporto aereo è iniziato ed è terminato, non vi sia scalo all'esterno, ovvero lo scalo all'estero non sia stato previsto neppure in via eventuale, né voluto dalle parti²⁷. Il trasporto, inoltre, può essere sia oneroso sia gratuito, purché, in tale ipotesi, sia eseguito da una impresa di trasporto aereo.

Fino all'adozione del Regolamento n. 889/2002 da parte del Parlamento Europeo e del Consiglio, pertanto, i trasporti aerei nazionali non erano destinati a ricadere

²⁶ È lecito ritenere che la Convenzione di Montreal abbia, almeno in parte, perseguito questo scopo "riassuntivo", posto che i Regolamenti successivamente approvati in ambito comunitario hanno inciso solo su aspetti molto settoriali della disciplina, come è avvenuto per il Regolamento n. 261/2004 che ha introdotto, come si vedrà nel prosieguo, regole comuni in materia di compensazione e assistenza ai passeggeri per negato imbarco, cancellazione del volo o ritardo prolungato, nonché per i Regolamenti 785/2004 e 285/2010 che hanno riformato la disciplina dei requisiti assicurativi dei vettori aerei. Ed anzi, il Regolamento 889/2002 è stato proprio ispirato dalla volontà di estendere e rafforzare l'efficacia della Convenzione di Montreal, prevedendo l'estensione delle sue disposizioni anche ai trasporti aerei nazionali.

²⁷ Anche la Convenzione di Montreal, come già aveva fatto quella di Varsavia, esclude dal proprio ambito di applicazione l'ipotesi del trasporto tra due stati dei quali solo uno sia contraente della Convenzione; sulla nozione di trasporto aereo internazionale nella Convenzione di Varsavia hanno scritto IVALDI, *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, Milano, 1990, 110 s., GIANNINI, *Il contratto di trasporto internazionale secondo la Convenzione di Varsavia*, in *Nuovi Saggi di diritto aeronautico*, I, Milano, 1940, 94.

nell'ambito di applicazione della Convenzione di Montreal del 1999, e rimanevano disciplinati dal Regolamento 2027/97, ove si trattasse di trasporti eseguiti da vettori comunitari²⁸.

La Convenzione di Montreal riconosceva esplicitamente l'importante contributo per l'unificazione delle norme relative al trasporto aereo internazionale offerto dalla Convenzione di Varsavia del 1929 e dagli altri "strumenti collegati", ma riteneva prioritario "adeguare e rifondere" gli stessi in un unico testo, al fine di "*tutelare gli interessi degli utenti del trasporto aereo internazionale*" e di "*garantire un equo risarcimento secondo il principio di riparazione*", nella convinzione che "*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 rappresenti il mezzo più idoneo a realizzare il giusto equilibrio degli interessi*".

Riservando l'accurata analisi della disciplina della responsabilità del vettore aereo di persone e di merci ai capitoli successivi della presente trattazione, si vuole qui ripercorrere attraverso brevi cenni il successivo "percorso normativo" tracciato dal legislatore internazionale in tema di trasporto aereo comunitario.

Nel 2002 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato il (già più volte citato) Regolamento n. 889/2002 con il quale si è data applicazione dei principi introdotti dalla Convenzione di Montreal sul trasporto aereo di passeggeri e dei loro bagagli anche ai trasporti effettuati in un unico stato membro, e si è modificato il precedente regolamento 2027/1997 al fine di allinearli con le disposizioni sulla Convenzione di Montreal e creare, quindi, un "*sistema uniforme di responsabilità per il trasporto aereo internazionale*". L'adozione di tale regolamento era motivata dalla ritenuta esigenza che la previsione di responsabilità illimitata del vettore in caso di decesso e di lesione dei passeggeri trovasse applicazione anche per i trasporti nazionali, di talché il vettore aereo comunitario, indipendentemente dal carattere nazionale o internazionale del trasporto eseguito, potesse avvalersi dell'art. 21, paragrafo 2, della

²⁸ La Convenzione di Montreal – come, peraltro, già la precedente Convenzione di Varsavia – escludeva espressamente dal proprio ambito di applicazione anche i trasporti postali, con la precisazione che la responsabilità del vettore aereo sussisteva esclusivamente nei confronti delle amministrazioni postali competenti, in base alle regole proprie dei rapporti tra le stesse e i vettori.

Convenzione di Montreal²⁹ soltanto nelle ipotesi in cui dimostrasse che il danno non fosse dovuto a negligenza, atto illecito o omissione propria o dei propri dipendenti o incaricati.

Tale regolamento evidenziava l'opportunità che i vettori aerei della Comunità non applicassero regimi di responsabilità differenti sulle varie rotte delle loro reti, in quanto tale eventuale scelta non sarebbe stata utile e avrebbe potuto creare "*confusione per i passeggeri*" e, inoltre, ribadiva l'esigenza, formalizzata dall'art. 50 della Convenzione di Montreal, che gli Stati membri garantissero che i propri vettori aerei fossero adeguatamente assicurati, anche alla luce del fatto che l'art. 7 del regolamento 2407/92 del Consiglio imponeva tale obbligo assicurativo come condizione di rilascio delle licenze.

Anche il tema della adeguata copertura assicurativa da parte dei vettori aerei in relazione ai passeggeri, al bagaglio, alle merci e ai terzi veniva in effetti avvertita come tema prioritario nell'ambito di una comune politica dei trasporti, al fine di poter realmente garantire una efficace tutela dei passeggeri. Per quanto l'argomento non rientri tra quelli che verranno trattati da questo lavoro, appare imprescindibile menzionare il regolamento n. 785/2004, con il quale il Parlamento europeo e il Consiglio hanno accuratamente fissato "*i requisiti assicurativi minimi per i vettori aerei e gli esercenti di aeromobili in relazione all'assicurazione dei passeggeri, dei bagagli, delle merci e dei terzi*" (art. 1), stabilendo che il detto regolamento debba applicarsi a tutti i vettori aerei che effettuino voli all'interno del territorio di uno degli Stati membri ai quali si applica il trattato, con destinazione o provenienza dal medesimo, o che lo sorvolino.

Si era infatti avvertita l'esigenza di introdurre l'obbligo di assicurazione minima per tutti i vettori aerei muniti di una valida licenza di esercizio³⁰ in tutte le ipotesi in cui un vettore aereo o un esercente di aeromobili fosse responsabile, ai sensi delle norme

²⁹ Ai sensi del quale "*il vettore non risponde dei danni di cui all'art. 17, paragrafo 1, che eccedano i 100.000 diritti speciali di prelievo per passeggero qualora dimostri che: a. il danno non è dovuto a negligenza, atto illecito o omissione propria o dei propri dipendenti o incaricati; b. il danno è dovuto esclusivamente a negligenza, atto illecito o omissione di terzi.*"

³⁰ E, per i vettori aerei comunitari, una valida licenza rilasciata ai sensi del regolamento (CEE) n. 2407/92.

previste dalle convenzioni internazionali, nei confronti di passeggeri, bagagli, merci e terzi. Tale necessità trovava fondamento, oltre che in ragioni di “politica comune dei trasporti e di più efficace tutela dei consumatori”, anche nella situazione che si era creata a livello internazionale a seguito degli attentati negli Stati Uniti, e che aveva indotto la Commissione a pronunciare le comunicazioni del 10 ottobre 2001 e del 2 luglio 2002 proprio in materia di assicurazione nel settore del trasporto aereo.

Agli artt. 6 e 7 del Regolamento in esame sono stati così indicati i parametri della copertura assicurativa minima a carico dei vettori aerei per la responsabilità specifica connessa alla morte e alle lesioni personali provocate da incidenti³¹, alla perdita, alla distruzione e al danneggiamento di bagagli e merci, nonché per la responsabilità connessa ai danni subiti dai terzi; il successivo art. 8 ha introdotto sanzioni “*efficaci, proporzionate e dissuasive*” consistenti, per i vettori aerei comunitari, nella possibilità di ritiro della licenza di esercizio, e per i vettori aerei non comunitari e per gli esercenti di aeromobili che utilizzano aeromobili immatricolati al di fuori della Comunità, il divieto di atterraggio nel territorio di uno Stato membro.

Il regolamento CE n. 785/2004 è stato, da ultimo, modificato dal recente regolamento UE n. 285/2010, con il quale è stata elevata la copertura assicurativa minima per la responsabilità derivante da danni ai bagagli e alle merci.

La presente “carrellata” di riferimenti normativi in materia di trasporto aereo internazionale contempla, da ultimo, la menzione del Regolamento CE n. 261/2004, mediante il quale il Parlamento Europeo e il Consiglio hanno istituito regole comuni in materia di compensazione ed assistenza dei passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato, abrogando il regolamento CEE n. 295/91, e che nel prosieguo dell’esposizione verrà esaminato in maniera più approfondita.

³¹ Il comma 1 dell’art. 6 dispone che “*per la responsabilità riguardo ai passeggeri, la copertura assicurativa minima ammonta a 250.000 DSP per passeggero*”, e dunque fissa i requisiti assicurativi minimi ad un livello significativamente superiore ai limiti di responsabilità dettati dalla Convenzione di Montreal.

CAPITOLO 2

LE IPOTESI DI RESPONSABILITÀ DEL VETTORE AEREO INTERNAZIONALE AI SENSI DELLA CONVENZIONE DI MONTREAL DEL 1999 E DEI REGOLAMENTI COMUNITARI IN MATERIA

2.1. INTRODUZIONE E INQUADRAMENTO NORMATIVO

Si è già evidenziato nel capitolo primo del presente lavoro che il regime normativo del sistema della responsabilità del vettore aereo internazionale ha subito una evoluzione ricca e complessa; ciò è particolarmente vero con riferimento al trasporto aereo di persone, in quanto su tale disciplina hanno inciso esigenze sempre più rilevanti di tutela della sicurezza dei passeggeri e di risarcimento per le vittime di incidenti aerei.

Si è tradizionalmente soliti affermare che il pioniere di tutti i diritti sia il diritto marittimo, motivando tale affermazione con il fatto che in tale settore si sono manifestate molteplici e svariate esigenze, le quali hanno formato oggetto di regolamentazione normativa, successivamente estesi ad altri settori del trasporto.

A ben vedere, tuttavia, tale ruolo appartiene, da molti anni, al diritto aeronautico, il quale si è viepiù affrancato dal diritto marittimo e ha fatto affiorare un articolato complesso di norme e valori di matrice comunitaria, ispirati, da una parte, alla libera concorrenza e, dall'altra, alla sicurezza dei trasporti, anche e soprattutto a seguito dei luttuosi eventi terroristici che nel 2001 hanno "sconvolto la tranquillità" del trasporto aereo internazionale.

Si osserva, inoltre, che la responsabilità del vettore aereo internazionale ha assunto un carattere "sempre più oggettivo", sia con riferimento al campo dell'illecito extracontrattuale, sia con riferimento al campo dell'illecito contrattuale, il quale si fonda sulla violazione del contratto di trasporto di persone e degli obblighi ad esso connessi; trattasi, senza dubbio, di un elemento di cospicua novità rispetto agli schemi della

responsabilità civile, tanto quelli tradizionali, quanto quelli frutto della sua evoluzione più moderna³².

Quanto alla responsabilità del vettore aereo di persone, essa originariamente si fondava - come si è sottolineato nelle pagine che precedono - sul concetto di “colpa presunta”, e prevedeva una risarcibilità limitata.

Tale impostazione era ispirata dalla volontà di incentivare e rafforzare economicamente l’industria aeronautica e la sua espansione, mentre le esigenze di tutela della sicurezza dei passeggeri erano avvertite come secondarie, in quanto si riteneva che la scelta di volare comportasse degli inevitabili rischi ai quali non poteva esimersi di soggiacere colui che effettuasse tale scelta.

Questo regime risarcitorio “limitato” ha trovato la sua consacrazione nella Convenzione di Varsavia del 1929, che è stata ratificata da molti Stati e ne ha, conseguentemente, ispirato ed influenzato le legislazioni interne.

Con il passare dei decenni, a fronte del marcato sviluppo della industria aeronautica, è emersa in misura sempre maggiore l’inadeguatezza del sistema di responsabilità del vettore aereo di persone introdotto dalla Convenzione di Varsavia, il quale appariva eccessivamente penalizzante per i passeggeri, e trascurava le più elementari esigenze di protezione dei medesimi, soprattutto in termini risarcitori.

Un primo “passo in avanti” è stato compiuto dalla Convenzione dell’Aja del 1955, con la quale è stato elevato il limite risarcitorio previsto dalla Convenzione di Varsavia; un ulteriore “progresso” si è avuto con l’Accordo di Montreal del 1966 tra le compagnie di navigazione aerea aderenti alla I.A.T.A., con il quale i vettori aerei aderenti hanno volontariamente elevato il limite risarcitorio per i danni alla persona e, soprattutto, rinunciato alla prova liberatoria della assenza della propria responsabilità fino alla concorrenza del suddetto limite.

Di certo un importante contributo in questa direzione ispirata alla protezione del passeggero è stato apportato dalla giurisprudenza, soprattutto statunitense, che ha ristretto entro limiti assai rigorosi la facoltà, per il vettore, di avvalersi della prova

³² In tal senso ANTONINI, *La responsabilità del vettore aereo di persone nel trasporto nazionale e in quello internazionale*, in *Resp. civ. e prev.*, 2001, 06, 1108.

liberatoria, assegnando alla responsabilità vettoriale un carattere sostanzialmente oggettivo.

Negli ultimi decenni si è andata affermando l'idea che il trasporto aereo, potendosi considerare un sistema "ordinario" e molto utilizzato di spostamento delle persone e delle merci, non possa prescindere dalla previsione di un regime di responsabilità illimitata del vettore, e proprio tale "idea di fondo" ha portato dapprima alla adozione, in ambito comunitario, del regolamento (CE) 2027/97, e poi alla Convenzione di Montreal del 1999.

Appare fin da ora il caso di raffrontare, al fine di evidenziare i rilevanti "passi in avanti" compiuti dalla Convenzione di Montreal rispetto a quella di Varsavia sul tema della tutela del passeggero, quanto prevedono le due Convenzioni in materia di risarcimento per il caso di morte o lesioni del medesimo, posto che tali fattispecie rivestono rilevanza ed interesse primari laddove si intenda analizzare il tema della responsabilità del vettore nel trasporto aereo di persone.

In primo luogo, si rileva che la Convenzione di Varsavia del 1929 e quella di Montreal del 1999 pongono, nell'uguale dettato dell'art. 17³³, la responsabilità del vettore per i sinistri che cagionino al passeggero morte o lesioni "corporali"³⁴; più precisamente, si parla di *lésion corporelle* nel testo autentico in lingua francese e *bodily injury* in quello in lingua inglese che, a partire dal Protocollo modificativo della Convenzione di Varsavia redatto a L'Aja nel 1955, si è aggiunto all'altro, nonché a quello spagnolo.

³³ L'art. 17 della Convenzione di Montreal del 1999, nel suo testo inglese, statuisce al primo comma che "The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking", mentre il medesimo articolo della Convenzione di Varsavia del 1929 così recita: "The carrier is liable for damage sustained in the event of the death or wounding of a passenger or any other bodily injury suffered by a passenger, if the accident which caused the damage so sustained took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking".

³⁴ Occorre, tuttavia, precisare che la Convenzione di Varsavia continua a disciplinare la responsabilità del vettore nei trasporti aerei internazionali tra Paesi aderenti ad essa, ma non si applica nelle ipotesi in cui anche solo uno tra lo Stato di partenza e quello di destinazione del volo abbia aderito alla nuova fonte convenzionale in materia (artt. 1 e 55 Conv. Montreal)

Deve qui precisarsi che, a prescindere dalla identità di contenuto dell'art. 17, le due Convenzioni prevedono un regime risarcitorio radicalmente diverso al successivo art. 21, assai più penalizzante per il vettore nel testo convenzionale del 1999, come già si è osservato ai paragrafi che precedono, e meglio si evidenzierà nel prosieguo del lavoro.

Indipendentemente dalle questioni inerenti al regime risarcitorio, comunque, la dottrina e la giurisprudenza si sono interrogate – soprattutto con riferimento alla Convenzione di Varsavia, ma in termini e con argomentazioni adattabili anche alla più completa e organica disciplina del trasporto aereo internazionale introdotta dalla Convenzione di Montreal – in relazione alla eventualità che l'evento di danno alla persona del passeggero debba riguardare solo la sua integrità fisica oppure se l'ambito di applicazione della disciplina speciale internazionaluniforme postuli quale “condizione necessaria e sufficiente” una alterazione dello stato psichico del passeggero. Sul punto, che più avanti sarà oggetto di più ampia trattazione, basti anticipare che autorevole dottrina³⁵ ritiene evidente che la persona del passeggero sia colpita non solo in caso di morte oppure di qualsiasi alterazione del complesso organizzato di materia che costituisce il corpo umano, ma anche qualora un fatto esterno al viaggiatore agisca sul suo animo in modo tale da cagionargli disturbi mentali.

Occorre, in sostanza, stabilire a quali eventi di danno alla persona il legislatore internazionale abbia inteso estendere la disciplina normativa dal medesimo dettata, per poi affrontare il profilo della risarcibilità delle conseguenze di tali eventi. Trattasi di questione di notevole rilievo, poiché l'assoggettamento alla disciplina internazionaluniforme dell'evento dannoso alla persona del passeggero prevede risarcimenti limitati secondo il sistema di Varsavia, mentre la Convenzione di Montreal comporta l'applicazione di principi di responsabilità oggettiva per la parte di danno sino all'equivalente, in moneta nazionale, di 100.000 D.S.P.³⁶, e l'operatività di quelli previsti in materia di responsabilità contrattuale, seppur piena (cioè senza limiti

³⁵ BUSTI, *La responsabilità per danni alla persona nel trasporto aereo*, in *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, Giuffè, 2006, 63.

³⁶ Tale limite, così come gli altri limiti previsti dalla Convenzione di Montreal in materia di responsabilità vettoriale, sono stati elevati a partire da inizio 2010.

pecuniari al risarcimento del danno provato), per la parte eccedente il predetto importo, con possibilità per il vettore di dare la prova liberatoria della non imputabilità dell'evento dannoso a lui o ai suoi *servants or agents* (art. 21, paragrafo 2, Convenzione di Montreal)³⁷.

Tali aspetti costituiranno l'oggetto prevalente di questa prima parte della trattazione, nella quale, in particolare, verrà assegnato ampio spazio – per dichiarata volontà dello scrivente, ed anche per una scelta di opportunità dettata dalla intuibile esigenza di concentrare l'esposizione su taluni singoli “settori” del vastissimo tema della responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale – alla tipologia di lesioni risarcibili ai sensi dell'art. 17 della Convenzione di Montreal.

Pur tuttavia, nel presente capitolo verrà altresì fatta menzione e breve descrizione – per ragioni di organicità e completezza espositiva – delle ulteriori ipotesi di responsabilità del vettore aereo internazionale di persone, e cioè quella derivante dalla “distruzione, perdita o deterioramento del bagaglio” disciplinata all'art. 17, nonché quelle connesse ai danni alla merce di cui all'art. 18 e ai danni da ritardo, negato imbarco e cancellazione del volo di cui all'art. 19 e al Regolamento (CE) n. 261/2004.

2.2. IL TITOLO DELLA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE TRA ORDINAMENTO INTERNO E DISCIPLINA INTERNAZIONALUNIFORME

Quando, nell'ambito del nostro ordinamento, si menziona la responsabilità del vettore, ci si riferisce, generalmente, alla responsabilità contrattuale del medesimo, e cioè a quella responsabilità che trova il suo fondamento nel contratto di trasporto e nelle obbligazioni in esso contenute. Come è noto, infatti, incombe sul vettore l'obbligo di trasportare il passeggero dal luogo di partenza al luogo di arrivo, garantendo al

³⁷ La dottrina è ampiamente concorde nel qualificare come oggettivo il regime di risarcimento del danno sino all'equivalente di 100.000 D.S.P. (oggi 113.100 D.S.P.) di cui all'art. 21 della Convenzione di Montreal; basti citare, a titolo esemplificativo, COMENALE PINTO, *Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo*, in *Dir. mar.*, 2000, 798 ss.; ROMANELLI, *Diritto uniforme dei trasporti e Convenzione di Montreal 1999*, in *Il nuovo diritto aeronautico. In ricordo di Gabriele Silingardi*, Milano, 2002, 581 ss., 586; TAMBURINI, *Le novità introdotte dal Regolamento CE n. 889/2002 e le ragioni connesse alla sua adozione*, in *Dir. trasp.*, 2003, 831 ss., 834; CIARDO, *Responsabilità nel trasporto aereo. Mutamenti di equilibri fra passeggero e vettore*, in *Nuove leg. civ. comm.*, 2004, 383 ss., 386.

medesimo che il trasferimento avvenga in condizioni di sicurezza; allorché ciò non avvenga, e vi sia una lesione per il passeggero derivante da un incidente occorso nel trasporto, la responsabilità del vettore nei suoi confronti deriva proprio dall'inadempimento del suddetto "obbligo di protezione".

Se, come detto, la responsabilità contrattuale costituisce l'ipotesi "principale" della responsabilità vettoriale, deve evidenziarsi che, da alcuni decenni, alla stessa se ne è affiancata un'altra, di matrice extracontrattuale, derivante dalla inosservanza e dalla lesione di alcuni diritti soggettivi del passeggero che, nel nostro sistema legislativo, appartengono al rango costituzionale, quali la vita e l'incolumità fisica. Il riconoscimento di questo ulteriore titolo della responsabilità vettoriale è stato agevolato non solo dalla evoluzione del sistema dei trasporti nel senso di una maggiore "modernità di valori", ma anche dalla interpretazione che dalla dottrina e dalla giurisprudenza è stata offerta in punto di responsabilità vettoriale.

Sussiste, dunque, nei confronti del vettore una duplice ipotesi di responsabilità per inadempimento nei confronti del passeggero, di matrice contrattuale ed extracontrattuale, che diverge per aspetti legati all'onere probatorio, al regime della prescrizione e alla risarcibilità del danno.

Deve, tuttavia, rilevarsi, che nel campo del trasporto aereo la suddetta "duplicazione di responsabilità" nei confronti del vettore non sussiste, o quantomeno sussiste solo in parte, posto che sia la Convenzione di Varsavia all'art. 24, sia quella di Montreal all'art. 29, prevedono che le norme che regolano l'azione di responsabilità verso il vettore prescindano totalmente dal titolo sulla base del quale lo stesso sia chiamato a rispondere, essendo del tutto equivalenti le ipotesi di responsabilità contrattuale e da fatto illecito.

In sostanza, in presenza dei requisiti richiesti dalle due convenzioni del 1929 e del 1999 per la sussistenza della responsabilità vettoriale e dei conseguenti obblighi risarcitori, è irrilevante che la stessa sia e/o debba essere qualificata come contrattuale o extracontrattuale; trattasi non solo di una semplificazione opportuna, ma altresì di una questione di estrema rilevanza nell'ottica, particolarmente evidente nel settore del

trasporto aereo, di una valorizzazione vieppiù crescente della tutela del passeggero danneggiato³⁸.

A ben vedere, quanto detto trova un'eccezione per l'ambito dei sinistri alla persona del passeggero e ai conseguenti danni, nel quale opera il concorso di responsabilità e di azioni³⁹; non riguarda, invece, le altre ipotesi di responsabilità del vettore verso il passeggero, concretanti altrettanti inadempimento del contratto di trasporto, e tra le quali meritano di essere menzionate la responsabilità per *overbooking* e quella per ritardo.

2.3. LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE PER I SINISTRI ALLA PERSONA DEL PASSEGGERO

2.3.1. DALLA COLPA PRESUNTA ALLA RESPONSABILITÀ OGGETTIVA

Nel trattare in modo approfondito il tema della responsabilità del vettore per i sinistri alla persona del passeggero, è doveroso ripercorrere brevemente l'*iter* degli atti normativi (peraltro già menzionati nella prima parte del lavoro), succedutisi in ordini di tempo, che hanno progressivamente innovato la materia nella direzione di una maggiore tutela del passeggero, con il passaggio da un sistema fondato sulla responsabilità limitata per colpa presunta ad un altro basato sulla responsabilità sostanzialmente illimitata.

Con la Convenzione di Varsavia del 1929 e con i Protocolli dell'Aja del 1955 e di Montreal del 1975 il legislatore internazionale ha introdotto a carico del vettore aereo di persone un sistema di responsabilità soggettiva per colpa presunta in relazione ai sinistri verificatisi a bordo dell'aeromobile o nel corso delle operazioni di imbarco e di sbarco. Tale regime consentiva al vettore (nonché ai suoi dipendenti e preposti) di

³⁸ L'art. 29, nella versione italiana, precisa infatti che *“Nel trasporto di passeggeri, bagaglio e merci, ogni azione di risarcimento per danni promossa a qualsiasi titolo in base alla presente convenzione o in base a un contratto o ad atto illecito o per qualsiasi altra causa, può essere esercitata unicamente alle condizioni e nei limiti di responsabilità previsti dalla presente convenzione, fatta salva la determinazione delle persone legittimate ad agire e dei loro rispettivi diritti. Tale azione non dà luogo ad alcuna riparazione a titolo punitivo, esemplare o comunque non risarcitorio”*.

³⁹ Così precisa ANTONINI, *La responsabilità del vettore aereo di persone nel trasporto nazionale e in quello internazionale*, cit., 1110.

addurre la prova liberatoria di avere adottato tutte le misure necessarie per evitare il danno, oppure dell'impossibilità di averle adottate⁴⁰, e permetteva dunque al medesimo di escludere la propria colpevolezza e sottrarsi all'obbligazione risarcitoria nei confronti del passeggero danneggiato.

Un ulteriore fattore esonerativo della responsabilità vettoriale era integrato dalla colpa esclusiva o concorrente del soggetto leso⁴¹, esimente che elideva *in toto* la responsabilità del vettore qualora avesse rappresentato la causa esclusiva del danno, oppure la diminuiva – riducendo, conseguentemente, la portata del risarcimento – in proporzione al suo grado di incidenza sull'evento dannoso⁴².

Con il già citato Accordo di Montreal del 4 maggio 1966 si è pervenuti ad una rinuncia volontaria dei vettori alla prova liberatoria per i passeggeri in arrivo, in partenza o in sosta sul territorio degli Stati Uniti, fino alla concorrenza dell'importo di 75.000 dollari, e si è introdotto così, su base volontaria – e limitatamente ai voli transitanti sugli Stati Uniti – un sistema caratterizzato dalla responsabilità oggettiva, il quale richiedeva il solo nesso di causalità tra il fatto e il danno⁴³.

Il successivo Protocollo di Guatemala ha finalmente stabilito un regime oggettivo di responsabilità, in ragione del quale il vettore era considerato responsabile dei danni risentiti dal passeggero a bordo dell'aeromobile o nel corso delle operazioni di imbarco o di sbarco, e non gli era consentito di fornire la prova liberatoria prevista dall'art. 20 della Convenzione di Varsavia, se non per i danni da ritardo⁴⁴. Tale Protocollo, tuttavia, non è entrato in vigore.

⁴⁰ Si veda, in proposito, l'art. 20 della Convenzione di Varsavia, come modificato dal Protocollo dell'Aja e da quello aggiuntivo n. 4 di Montreal.

⁴¹ Cfr. art. 21, paragrafo 1, della Convenzione di Varsavia, come modificata dal Protocollo dell'Aja e dal Protocollo n. 4 di Montreal.

⁴² Trattasi della *contributory negligence*, la cui applicazione è più agevole negli ordinamenti di *civil law* ove è pacifico che l'entità del risarcimento sia connessa al contributo causale del danneggiato (basti pensare al "nostro" art. 1227 c.c. che disciplina il concorso del fatto colposo del creditore), mentre lo è di meno negli ordinamenti di *common law*, nei quali vige il principio giuridico della *causa proxima*, ai sensi del quale il soggetto al quale si riferisce la causa "più prossima" del danno ne risponde in misura integrale, anche se alla sua produzione hanno concorso altre cause.

⁴³ Anche la disciplina introdotta dall'Accordo di Montreal del 1966 faceva comunque salva l'applicabilità della prova della *contributory negligence* del passeggero.

⁴⁴ Al vettore era consentito di beneficiare di due soli fattori esonerativi, tali comunque da non "scalfire" il carattere oggettivo della responsabilità, e cioè lo stato di salute del passeggero – che esonerava il vettore

Un decisivo “passo in avanti” in direzione del superamento del regime introdotto dalla Convenzione di Varsavia si è avuto con gli accordi I.A.T.A. del 1995 e 1996⁴⁵, con i quali si sono poste le basi della disciplina poi consacrata nella Convenzione di Montreal del 1999. Si è già avuto modo di osservare che con tali accordi si prevedeva, per i vettori ad essi aderenti, la rinuncia volontaria al limite risarcitorio e alla prova liberatoria accordata dall’art. 20 della Convenzione di Varsavia fino all’importo di 100.000 D.S.P., con la conseguenza che fino a tale limite il regime della responsabilità vettoriale diveniva, a tutti gli effetti, oggettivo, mentre solo per l’eccedenza era fondato sulla colpa del vettore ed aveva, pertanto, natura soggettiva.

Con il Regolamento CE n. 2027 del 1997 sono state anticipate a livello comunitario le previsioni della Convenzione di Montreal, che allora era in corso di elaborazione. Come si è chiarito ai paragrafi che precedono, tale regolamento introduceva la responsabilità oggettiva del vettore fino all’importo di 100.000 D.S.P. – con la possibilità per il vettore di fornire la prova liberatoria di cui all’art. 3, paragrafo 2, della Convenzione di Varsavia o di dimostrare la colpa esclusiva o concorrente del danneggiato – mentre per la parte del danno eccedente il predetto limite manteneva inalterato il regime di responsabilità soggettiva per colpa presunta. Il regolamento *de quo* immetteva, tuttavia, una importante novità rappresentata dall’obbligo del vettore di corrispondere al passeggero danneggiato una somma di denaro in via immediata, anticipata a titolo di acconto sul maggior danno, qualificata *lump sum*.

La successiva Convenzione di Montreal del 1999, con il combinato disposto degli artt. 17 e 21, ha in buona parte ricalcato le previsioni introdotte dagli accordi intervettoriali e dal regolamento comunitario testè menzionato, ed ha così consacrato a carico del vettore – in un’ottica di elevata protezione del passeggero – il principio della responsabilità oggettiva per la parte di danno entro i 100.000 D.S.P., stabilendo che il vettore è responsabile dei danni derivanti dalla morte e dalle lesioni alla sola condizione

dall’obbligo risarcitorio se costituiva causa esclusiva del decesso o delle lesioni – e la colpa concorrente o esclusiva del soggetto danneggiato.

⁴⁵ Precisamente lo *IATA Intercarrier Agreement on Passenger Liability* del 31 ottobre 1995, lo *IATA Agreement on Measures to Implement the IATA Agreement* del 1° febbraio 1996 e le *ATA Provisions Implementing the IATA Intercarrier Agreement to be Included in Conditions of Carriage and Tariffs* del 16 maggio 1996.

che gli stessi si siano prodotti nell'ambito spazio-temporale già indicato all'art. 17, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, e con la espressa impossibilità per il medesimo, scolpita dall'art. 21, paragrafo 1, di escludere o limitare la propria responsabilità. A carico del danneggiato permane, naturalmente, l'onere probatorio circa l'entità del danno subito.

Per la parte del danno eccedente i 100.000 diritti speciali di prelievo per passeggero la responsabilità del vettore è incardinata su un regime di carattere soggettivo e per colpa presunta, potendo il vettore, ai sensi dell'art. 22, paragrafo 2, lettere a e b, fornire la prova liberatoria, la quale può consistere nella dimostrazione che *“il danno non è dovuto a negligenza, atto illecito o omissione propria o dei propri dipendenti o incaricati”* (lettera a), o che *“il danno è dovuto esclusivamente a negligenza, atto illecito o omissione di terzi”*. La prova liberatoria, dunque, si fonda sulla sussistenza di fattori causativi del danno non riferibili al vettore, e quindi diverge da quella prevista dalla Convenzione di Varsavia, la quale verteva sulla dimostrazione che il medesimo avesse adottato tutte le misure possibili ad evitare il danno.

Anche la Convenzione di Montreal, inoltre, riprende all'art. 20⁴⁶ la causa di esonero da responsabilità della c.d. *contributory negligence* già prevista dal testo di diritto uniforme del 1929, vale a dire la colpa esclusiva o concorrente del soggetto richiedente il risarcimento, o del suo avente causa, o del passeggero nel caso in cui il risarcimento sia stato richiesto da un soggetto diverso.

All'art. 28 viene pure “ripresa” dal regolamento comunitario, anche se con connotazione differente e meno incisiva, la previsione degli “anticipi di pagamento”, i quali devono essere effettuati senza ritardo a favore del soggetto danneggiato per consentirgli di fronteggiare le necessità economiche immediate, e senza che, peraltro, la

⁴⁶ Nella versione italiana in vigore dall'1/1/2010, l'art. 20 statuisce che *“il vettore, qualora 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, 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. Allorché la richiesta di risarcimento viene presentata da persona diversa dal passeggero, a motivo della morte o della lesione subita da quest'ultimo, il vettore è parimenti esonerato in tutto o in parte dalle sue responsabilità nella misura in cui dimostri che tale passeggero ha provocato il danno o vi ha contribuito per negligenza, atto illecito o omissione. Questo articolo si applica a tutte le norme in tema di responsabilità contenute nella presente convenzione, compreso l'art. 21, paragrafo 1”*.

corresponsione di tali importi costituisca in alcun modo riconoscimento di responsabilità per il vettore.

Il quadro sinottico degli atti normativi che hanno progressivamente condotto al riconoscimento di un regime di responsabilità oggettiva a carico del vettore non può prescindere dalla menzione del Regolamento (CE) n. 889/2002, con il quale, come rilevato in precedenza, è stata estesa l'applicabilità delle disposizioni della Convenzione di Montreal in tema di trasporto aereo dei passeggeri e dei bagagli anche ai trasporti aerei effettuati in un unico Stato membro, e ciò con l'evidente e dichiarato scopo di elevare al massimo grado l'uniformità della disciplina della responsabilità del vettore aereo in ambito comunitario.

2.3.2. IL CONCETTO DI “ACCIDENT” QUALE PRESUPPOSTO PER LA CONFIGURABILITÀ DELLA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE AEREO INTERNAZIONALE AI SENSI DELL’ART. 17 DELLA CONVENZIONE DI MONTREAL

L'evento dannoso costitutivo della responsabilità del vettore aereo ai sensi dell'art. 17 della Convenzione di diritto uniforme del 1999 deve consistere in un *accident*, la cui nozione, tuttavia, non viene delineata dalla Convenzione medesima, e pertanto rende necessario operare un richiamo, di volta in volta, alle nozioni e alle definizioni valide per ciascuna *lex fori*⁴⁷. In ambito nord americano, per esempio, si è posta la questione se la nozione di *accident* debba mettersi in relazione con quella adottata dall'Annesso XIII della Convenzione di Chicago, e debba, quindi, fare riferimento ad una “*occurrence associated with the operation of an aircraft*”⁴⁸, senza alcun riguardo all'imprevedibilità del fatto e ad un'eventuale anormalità nell'effettuazione del servizio⁴⁹: in senso positivo si è pronunciata parte della

⁴⁷ In tal senso FANARA, *Le assicurazioni aeronautiche*, Reggio Calabria, 1976, 270 ss.

⁴⁸ In tal senso R. GARDINER, *The Warsaw Convention at Three Score Years and Ten*, in *Air & Space Law* 1999, 114, 115.

⁴⁹ A tale riguardo PARK, *Use of the terms “Accident” and “Incident” in Air Law*, in *AASL*, 1990, 193 ss., 202, ha rilevato la non identità di *ratio* tra l'impiego del termine *accident* nella Convenzione di Chicago e nel suo Annesso, in riferimento alle inchieste aeronautiche, e nella Convenzione di Varsavia, per la responsabilità del vettore verso il passeggero.

giurisprudenza statunitense⁵⁰, prima della decisione della Corte suprema sul celebre caso *Air France v. Saks*, con la quale la Corte, pur evidenziandone i contorni non ben definiti e la necessità di non circoscriverla in maniera rigida, ha comunque riferito la nozione in questione ad un “*unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger*”⁵¹.

L’etimo del termine *accident* contempla il riferimento ad un evento inusuale, che dall’esterno colpisce e danneggia il viaggiatore. Non pare doversi aggiungere altro criterio interpretativo, come la repentinità ed imprevedibilità dell’accadimento esterno al passeggero⁵², elementi che, diversamente, dovrebbero essere oggetto di onere probatorio da parte del passeggero e che, invece, più propriamente entrano nel gioco della prova che il vettore è chiamato a fornire per esonerarsi da responsabilità ai sensi degli artt. 20/21 della Convenzione di Varsavia, oppure 19 e seguenti della Convenzione di Montreal⁵³.

L’*injury* di cui all’art. 17 delle Convenzioni di Varsavia e Montreal deve classificarsi come evento “tipico” del trasporto aereo e deve, come detto, investire dall’esterno il passeggero, così da non coincidere totalmente col cattivo stato di salute del medesimo.

Ciò che si ritiene indispensabile per l’applicabilità della normativa internazionaluniforme è che l’*accident* si verifichi allorché il passeggero si trova a bordo dell’aeromobile oppure è impegnato nelle operazioni di imbarco e sbarco⁵⁴; così si esprime il primo capoverso dell’art. 17, nel quale si menziona l’esigenza che “*the*

⁵⁰ Le Corti americane solitamente esigono, per affermare la responsabilità del vettore, un accadimento *beyond the usual, normal and unexpected operation of an aircraft*, caratteristica la cui dimostrazione viene addossata al danneggiato. Nello stesso senso, in dottrina, anche DE JUGLART, DU PONTAVICE, DE LA ROCHERE, MILLER, *Traité général de droit aérien*, II, Paris, 1991, 374 ss. e GOLDBIRSCHE, *The Warsaw Convention Annotated: a legal handbook*, Dordrecht, 1988, 60.

⁵¹ Nel caso di specie, si era esclusa la rispondenza a tale nozione della rottura del timpano del passeggero, in una situazione nella quale l’impianto di pressurizzazione dell’aeromobile aveva correttamente funzionato.

⁵² Così, invece, ritiene MASTRANDREA, *L’obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, Padova, 1994, 180 ss., con ampie citazioni di dottrina e giurisprudenza, soprattutto statunitense.

⁵³ BUSTI, *La responsabilità per danni alla persona nel trasporto aereo*, cit., 65.

⁵⁴ La giurisprudenza statunitense ha, tuttavia, escluso che debba trattarsi di *hazard of air travel*, non potendosi esigere che il danneggiato o i suoi aventi diritto debbano dimostrare situazioni di anomalia del servizio aereo.

accident [...] took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking”.

L’interpretazione delle nozioni di imbarco e sbarco, tuttavia, ha dato adito ad accese discussioni in ambito dottrinale e giurisprudenziale, posto che tale problematica si riflette, necessariamente, sulla applicazione di differenti regimi di responsabilità a carico dei soggetti potenzialmente chiamati a rispondere dei danni subiti dai passeggeri a seguito di un incidente aereo.

Pare doversi desumere dal dettato normativo che l’onere probatorio circa il luogo di verifica del sinistro e la conseguente riferibilità dello stesso all’attività svolta dal vettore tocchi al danneggiato. Tuttavia potrebbe essere interesse anche del vettore addurre la prova circa il luogo e il tempo di verifica dell’incidente, al fine di determinare quale normativa sia ad esso conferente e, quindi, i margini spazio-temporali di applicabilità delle regole dettate in tema di responsabilità del vettore aereo⁵⁵.

Data la mancanza di una definizione normativa delle “operazioni di imbarco e sbarco” nelle quali possa dirsi coinvolto il passeggero aereo ai sensi dell’art. 17 della Convenzione, è compito dell’interprete individuare concretamente i due limiti spazio-temporali entro i quali deve verificarsi il sinistro affinché si possano applicare alle sue conseguenze le regole per esso previste⁵⁶.

La casistica degli accadimenti idonei a configurare la responsabilità del vettore aereo è estremamente disparata, e spazia dal semplice alterco a bordo tra i viaggiatori⁵⁷ all’atto di pirateria aerea; ciò che, comunque, appare dirimente affinché possa configurarsi un *accident* è che vi sia una negativa influenza dall’esterno sullo stato di salute del passeggero e che l’accadimento possa essere qualificato come “rischio

⁵⁵ MASTRANDREA, *L’ambito temporale della responsabilità del vettore per morte o lesione del passeggero*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo – Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 (a cura di Leopoldo Tullio)*, Napoli, 2006.

⁵⁶ BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2011, 417.

⁵⁷ A tale conclusione si è arrivati, nella giurisprudenza nord americana, sul presupposto che l’evento dannoso si è verificato a bordo dell’aeromobile e che, inoltre, *ex contractu* sussiste un obbligo di protezione del passeggero persino dalle violenze arrecate dagli altri viaggiatori.

caratteristico” del trasporto aereo⁵⁸. In sostanza, la ragione dell’assoggettamento della responsabilità del vettore, nei confronti del passeggero, al regime risarcitorio delineato dall’art. 17 della Convenzione di Montreal è insita nella oggettiva riconducibilità dell’evento dannoso ai rischi del volo.

Volendo, per un attimo ancora, permanere nella disamina della “casistica”, si osserva che, in ambito statunitense, si è pervenuti alla individuazione di una connessione tra *accident* e rischi del volo anche con riferimento ad episodi del tutto insoliti, come il decesso o l’aggravarsi dello stato di salute di un passeggero a causa del fumo indiretto subito a bordo dell’aeromobile; nel caso di specie, tuttavia, la condotta negligente del personale di bordo era stata individuata nel rifiuto dello stesso, a fronte delle lamentele manifestate dal passeggero, di spostarlo di posto, in quanto veniva ritenuta idonea ad integrare “l’evento inusuale ed esterno al danneggiato” del quale sopra si è fatta menzione. Ad analoghe conclusioni è pervenuta la giurisprudenza degli Stati Uniti con riguardo ad una fattispecie di improvviso innalzamento della temperatura in cabina dell’aereo, tale da indurre il malessere di un passeggero, o dinnanzi ad uno scompenso cardiaco del viaggiatore, aggravato da carenze degli strumenti di primo soccorso medico e dalla inadeguata preparazione del personale di bordo.

In definitiva, ciò che maggiormente rileva ai fini della individuazione della sussistenza di un danno risarcibile ai sensi del primo capoverso dell’art. 17 della Convenzione di Montreal è che la verifica dell’*accident* sia occorsa nel preciso ambito spazio-temporale delineato dalla normativa uniforme – “a bordo dell’aeromobile o nel corso di una qualsiasi delle operazioni di imbarco o di sbarco” – affinché il danno sia effettivamente riconducibile ai rischi del volo, e possano così evitarsi interpretazioni troppo rigorose ed allargate anche ad attività estranee a tale ambito spazio-temporale⁵⁹.

⁵⁸ Solamente la *fault* o *negligence* del passeggero o dei suoi aventi diritto nella causazione della morte o delle lesioni personali del viaggiatore elimina, o riduce in misura proporzionale alla sua incidenza nella verifica del danno, la responsabilità oggettiva che gli art. 20 e 21 della Convenzione di Montreal addossano al vettore; *ex plurimis*, PIERALLINI, *Un nuovo intervento normativo verso l’omogeneizzazione della responsabilità del vettore aereo*, in *Nuove leg. civ. comm.*, 2002, 699 ss., e PAULIN, *Presentation de la Convention de Montreal*, in *Rev. fr. Dr. aér.*, 2004, 260 ss., 265.

⁵⁹ Si è, per esempio, opportunamente ritenuto di escludere – in quanto eccessivamente rigorose e punitive nei confronti del vettore – le soluzioni volte a ritenere che le operazioni di imbarco e sbarco terminino quando il viaggiatore, rispettivamente, sale sull’autobus all’*air terminal* della città di partenza o ne

In tale prospettiva, occorre individuare dei criteri interpretativi volti a “circostanziare temporalmente” le operazioni di imbarco e sbarco; potrebbe ritenersi indice della sussistenza di una attività di imbarco o sbarco il pieno controllo del personale della Compagnia aerea sui movimenti del viaggiatore in funzione del suo avvio all’aeromobile o della sua discesa, tuttavia neppure su tale “indice” si è raggiunta una uniformità di valutazioni, posto che, in taluni casi, si è fatto riferimento alla semplice chiamata dei passeggeri al *gate* della sala dell’aerostazione, in altri alla concreta presenza del personale del vettore che accompagni materialmente i viaggiatori da e per l’aeromobile, in altri ancora al verificarsi dell’evento dannoso all’interno dell’area di traffico dei velivoli.

Con specifico riferimento alle operazioni di sbarco si è talora sostituito al criterio della “sorveglianza” quello dell’accesso del passeggero in un *safe place* all’interno dell’aerostazione, per quanto appaia estremamente arduo valutare quale possa definirsi una zona dell’aeroporto nella quale sia impossibile o estremamente improbabile – o meglio, estranea ai rischi del volo – la verifica di un sinistro; si è dunque arrivati a ritenere che sarebbe opportuno accollare alle autorità aeroportuali l’onere di evitare qualsivoglia rischio di sinistri per la persona del passeggero, *in primis* perché è manifestamente vessatoria la pretesa di ricondurre ai rischi derivanti dall’attività aerea un sinistro occorso in qualsivoglia area aeroportuale, e *in secundis*, perché le misure protettive eventualmente adottate da una Compagnia aerea potrebbero entrare in conflitto con quelle assunte dal soggetto incaricato della direzione dell’aeroporto, e da ciò deriverebbe l’impossibilità giuridica per la stessa Compagnia aerea di adottare misure preventive dell’evento dannoso.

È ragionevole affermare che è il rischio connesso all’esercizio dell’impresa di trasporto aereo che determina l’applicabilità del particolare e rigoroso regime di

discende in quello della destinazione, oppure accede all’aeroporto o ne esce arrivato a destino; cfr. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1966, 86.

responsabilità previsto per le relative operazioni, e si giustifica così una interpretazione evolutiva della norma che delimita entro limiti ragionevoli la portata di tale disciplina⁶⁰.

Come si è già osservato nei precedenti paragrafi, l'evoluzione del regime di responsabilità previsto a carico del vettore aereo internazionale è avvenuta parallelamente alla crescita e alla diffusione di codesto settore del trasporto, e al contestuale sorgere e accentuarsi di rischi per il passeggero che, agli albori, erano quasi sconosciuti. Basti solo pensare che, se al giorno d'oggi il pericolo derivante dalle minacce terroristiche costituisce una allarmante realtà, all'epoca in cui è stata redatta la Convenzione di Varsavia era un fenomeno pressoché sconosciuto, e del pari lo erano il fenomeno del dirottamento aereo e la possibilità che i passeggeri fossero tenuti in ostaggio a bordo del velivolo o nei locali dell'aeroporto.

Si è quindi ritenuto opportuno e doveroso considerare l'eventuale danno occorso in tali ipotesi come cagionato da un sinistro patito dal passeggero "a bordo" dell'aeromobile, in una sorta di "presenza costruttiva", cioè di equivalenza, della situazione di ostaggio fuori dell'aeromobile, alla *ficta* presenza a bordo del velivolo⁶¹; e ciò in ragione del rapporto di connessione molto stretto tra il volo oggetto del contratto sottoscritto tra il viaggiatore e la Compagnia aerea da un lato, e il sequestro del passeggero dall'altro, e soprattutto in forza del pensiero, maturato negli ultimi anni nel contesto internazionale, per cui il dirottamento dell'aereo rientra nei rischi di tale attività, e deve pertanto risponderne il vettore che la svolge.⁶²

⁶⁰ BETTI, *Interpretazione della legge e degli atti giuridici – teoria generale e dogmatica* (a cura di Crifò), II ed., Milano, 1971, ove si afferma che l'interpretazione evolutiva rappresenta solo un carattere logico dell'interpretazione giuridica, la quale ha il compito di far vivere le leggi nella realtà dinamica della società. In sostanza, è compito dell'interprete, dopo avere individuato l'idea originaria della formula legislativa, adattarla alle esigenze della attualità.

⁶¹ Ancora BUSTI, *La responsabilità per danni alla persona nel trasporto aereo*, cit., 72.

⁶² È del tutto maggioritaria la dottrina, sia nazionale che internazionale, che sostiene questo concetto; basti citare, *ex plurimis*, MANKIEWICZ, *De la responsabilité civile sous le régime de la Convention de Varsovie en cas de détournement d'avion*, in *Trasp.*, 11/1977, 51 ss., 54, il quale esprime la ferma convinzione che il dirottamento di un velivolo debba rientrare nella nozione di *accident* di cui all'art. 17 della Convenzione di Montreal; nello stesso senso MASTRANDREA, *La responsabilità del vettore aereo negli attentati contro la sicurezza dell'aviazione civile, evoluzione giurisprudenziale dell'art. 17 della Convenzione di Varsavia*, ne *L'analisi economica del diritto: pubblica amministrazione, società, lavoro, trasporti*, a cura di E. Rossi, Bari, 2005, 311 ss., 315.

Vi sono infatti talune situazioni nelle quali il passeggero subisce le conseguenze di un evento senza che possa adottare alcuna iniziativa per evitarlo, e nelle quali è, evidentemente, indubitabile che il vettore ne sia “oggettivamente” responsabile; altre, nelle quali neppure un rigoroso criterio di responsabilità oggettiva potrebbe condannare il vettore a risarcire i lamentati danni, come nell’ipotesi di un sinistro occorso ad un passeggero che si stia affrettando nei corridoi di una aerostazione per l’imbarco su di un volo in coincidenza con un precedente scalo, c.d. *connecting flight*; in tale ipotesi, infatti, anche se vi è un trasporto contrattualmente unico, vi sono varie operazioni di accesso e sbarco dei passeggeri con contestuale rilascio di differenti carte di imbarco. Si conferma, dunque, l’assunto per cui il periodo rilevante ai fini del sorgere della responsabilità vettoriale va dal momento in cui il passeggero, al termine delle operazioni di registrazione, abbandona i locali dell’aeroporto per imbarcarsi sul velivolo, sino a quello in cui lascia l’aeromobile e accede nuovamente nella zona ove è ammessa la libera circolazione al pubblico⁶³.

Si può per certo affermare, in conclusione, che il concetto di sbarco dal quale derivi il venir meno della responsabilità del vettore per i sinistri occorsi al passeggero, possa essere individuato solo nel momento in cui vi sia un effettivo stacco concordato nell’effettuazione del trasporto, e cioè nel momento in cui il passeggero si sottrae deliberatamente alla vigilanza del vettore, ad esempio per uscire dai locali dell’aeroporto; si ha, in tal caso, una interruzione nell’esecuzione del trasporto, tanto che l’eventuale ripresa dello stesso comporta un nuovo imbarco del passeggero, con consegna di una nuova carta di imbarco.

⁶³ Talora nella giurisprudenza americana, con decisioni che – a parere dello scrivente – appaiono eccessivamente rigorose, si è ritenuto che, poiché anche la fornitura di pasti e bevande rientra tra le prestazioni accessorie del vettore aereo, qualora il passeggero subisca danni a causa dell’ingestione di alimenti e bibite avariati, o lamenti di avere subito un pregiudizio sotto il profilo etico e religioso in conseguenza della somministrazione di cibi confezionati con sostanze o modalità contrarie al proprio credo e in assenza di adeguata informazione da parte della Compagnia aerea, possano rinvenirsi i presupposti per la sussistenza dell’*accident* di cui all’art. 17 della Convenzione di Montreal.

Se, dunque, come sostiene autorevole dottrina⁶⁴, è vero che il riferimento alle “operazioni di imbarco e sbarco dall’aeromobile” – identificate dall’art. 17 delle Convenzioni di Montreal e Varsavia come fasi determinanti per il sorgere della responsabilità vettoriale – postula l’esistenza di alcune attività funzionali ed accessorie alla prestazione del trasporto tali da escludere che la responsabilità vettoriale sorga e venga meno nel preciso istante, rispettivamente, dell’imbarco e dello sbarco, è altresì vero che la responsabilità del vettore aereo per i sinistri occorsi al passeggero abbia un suo presupposto indefettibile nella possibilità per la Compagnia aerea di porre in essere una attività di controllo e sorveglianza del passeggero, tale da escludere che la responsabilità sussista laddove il medesimo non risulti essere, anche solo potenzialmente “*under the care of the carrier*”.

2.3.3. GLI EVENTI DI DANNO RISARCIBILE

Si è visto che il primo capoverso dell’art. 17 della Convenzione di Varsavia e Montreal subordina l’applicabilità del regime di responsabilità del vettore aereo alla persona del passeggero alla condizione che dall’*accident* siano derivate la morte o le lesioni “corporali”⁶⁵ del medesimo⁶⁶.

È di immediata percezione la rilevanza sostanziale di tale dettato, in quanto su di esso si fonda la disciplina risarcitoria, alla quale sono rivolte le attenzioni del presente lavoro. L’importanza della questione, peraltro, è tanto più evidente se si considera che il regolamento (CE) 2002/89 del 13 maggio 1992, rinnovando la disciplina della responsabilità dei vettori aerei comunitari tracciata dal precedente regolamento (CE) 97/2027 del 9 ottobre 1997, opera un esplicito richiamo alle pertinenti disposizioni della

⁶⁴ MASTRANDREA, *L’ambito temporale della responsabilità del vettore per morte o lesione del passeggero*, cit., 75, a parere del quale, a fronte anche dell’immutabilità del quadro normativo, continua ad essere senz’altro preferibile l’opzione ermeneutica estensiva che, legando l’ambito temporale della responsabilità alle fasi in cui è operativo, seppur potenzialmente, l’obbligo di protezione a carico del vettore, fa iniziare la responsabilità dello stesso dal momento in cui il passeggero entra nella sua sfera di influenza e controllo.

⁶⁵ Nella versione italiana della Convenzione di Montreal si fa un più generico – e, a parere dello scrivente, più pertinente e opportuno – riferimento alle lesioni “personali” del passeggero.

⁶⁶ Nel testo inglese, *in case of death or bodily injury of a passenger*; in quello francese, *en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager*.

Convenzione di Montreal, stabilendo che le stesse debbano applicarsi a qualsiasi servizio di trasporto aereo di persone e bagagli effettuato da un vettore aereo comunitario anche internamente ad un unico Stato membro⁶⁷.

Se, infatti, le disposizioni della Convenzione di Montreal prevedono, per la propria applicabilità, che le lesioni cagionate dal sinistro siano “corporali”, tale qualifica non viene ribadita nel dettato comunitario, il quale menziona, oltre alla morte del passeggero, le lesioni *tout court*⁶⁸.

Il danno-evento⁶⁹ risentito dal passeggero e considerato risarcibile è quindi, innanzitutto, quello da morte: tale concetto non crea, evidentemente, dubbi interpretativi, trattandosi della cessazione della vita umana. Ben più complesso, invece, è il concetto di lesione fisica, ossia *bodily injury* nella versione anglosassone, *lésion corporelle* in quella francese, “lesione personale” in quella italiana.

Si tratta dunque di valutare, in primo luogo, quale sia la portata applicativa dell’art. 17 delle Convenzioni di Montreal e Varsavia. Premettendo che nel suddetto concetto rientrino pacificamente tutti i danni di natura prettamente fisica, che cioè ledono l’integrità fisica del passeggero, occorre poi comprendere se le lesioni citate da tale disposizione consentano solo il risarcimento di una “palpabile ed oggettiva lesione corporea”⁷⁰; in secondo luogo, è necessario valutare se il generico riferimento compiuto

⁶⁷ Si vedano, in proposito, gli artt. 1 e 3.1 del regolamento 97/2027/CE, come modificati dal regolamento 2002/889/CE, i quali statuiscono, rispettivamente, che “*Il presente regolamento attua le pertinenti disposizioni della Convenzione di Montreal per quanto concerne il trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli, stabilendo alcune disposizioni complementari. Esso estende altresì l’applicazione di tali disposizioni ai trasporti aerei effettuati in un unico Stato membro*” e che “*La responsabilità di un vettore aereo comunitario in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata dalle pertinenti disposizioni della Convenzione di Montreal*”.

⁶⁸ Si veda l’art. 6.2 reg. 97/2027/CE, come emendato dal reg. 2002/889/CE.

⁶⁹ Il problema dell’individuazione del danno risarcibile si frange in due aspetti, muniti di rilevanza autonoma. Il primo riguarda l’evento preso in considerazione dalla normativa internazionale uniforme: la morte e le lesioni fisiche (danno-evento). Il secondo concerne il pregiudizio risarcibile a seguito dell’evento come sopra indicato, ossia il danno, patrimoniale e non, che la lesione di tali beni determina nel passeggero stesso o in altri soggetti (danno-conseguenza): ANTONINI, *Il danno risarcibile nel trasporto di persone*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo – Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 (a cura di Leopoldo Tullio)*, Napoli, 2006, 85.

⁷⁰ In tal senso si è pronunciata una vasta parte della giurisprudenza statunitense, ai sensi della quale il pregiudizio psichico non può ritenersi oggetto della normativa uniforme, a meno che non derivi direttamente da una *bodily injury*; si vedano, *ex plurimis*, U.S. District Court for the Northern District of California (1994), *Jack vs. T.W.A.*, 854 F. Supp. 654; C. District California, 29 febbraio 1996, *Wencelius*

dalla disciplina comunitaria alle “lesioni” consenta di ricomprendere, nell’ambito del danno risarcibile, anche quelle consistenti in un mero urto psichico o psicosomatico, pur non menzionate nella normativa uniforme delineata dalle Convenzioni di Varsavia e Montreal.

Le suddette problematiche sono tutt’altro che di agevole soluzione, *in primis* perché né le Convenzioni di Varsavia e Montreal, né, tanto meno, il testo comunitario, offrono alcuna definizione delle lesioni risarcibili al fine di circoscrivere l’applicabilità del regime di responsabilità posto a carico del vettore aereo internazionale, e si rende dunque necessario richiamarsi a “concetti generali”.

Si può, per esempio, partire dal dato di fatto che la lesione “corporale” (di natura prettamente fisica) consiste in una alterazione delle caratteristiche anatomiche ed istologiche di un organo in conseguenza, nella materia che ivi rileva, di un sinistro. L’organo in questione può ben essere il cervello, che indubitabilmente fa parte del corpo umano. Ed in ogni caso, il danno psichico subito da una persona (*id est* da un passeggero) non si esaurisce neppure nelle lesioni al cervello, posto che può ben consistere in stati di ansia e di paura o in crisi di panico, anche in assenza di una rilevabile lesione alterazione di tale organo⁷¹.

Non sembra inconferente valutare come “si atteggiano” su tali problematiche le normative applicabili ad altre modalità di trasporto di persone. Si consideri allora, ad esempio, che la Convenzione di Ginevra del 1973 – applicabile al trasporto internazionale su strada di viaggiatori e bagagli – contempla, tra gli eventi meritevoli di risarcimento, la morte, le ferite o altri eventi pregiudizievoli all’integrità fisica oppure psichica o mentale del viaggiatore, e fa dunque riferimento non soltanto ad una *brain injury*, ma ad una alterazione dell’equilibrio psicologico del soggetto che viene ritenuta meritevole di risarcimento indipendentemente dalla sussistenza di una lesione cerebrale; in sostanza, la lesione viene ritenuta meritevole di ristoro sia nel caso in cui abbia

vs. Air France, 1996 U.S. Dist. *Lexis* 22419; U.S. District Court for the Southern District of New York, 25 luglio 1996, *Longo vs Air France*, 1996 U.S. District *Lexis* 21947 (anche in 25 *Avi*, 17.629), nonch 7 settembre 1999, *Alvarez vs. American Airlines*, 199 U.S. District *Lexis* 13656, come riportate da MERCER, *Liability of Air Carriers for mentale injury under the Warsaw Convention*, in *Air and Space Law*, 2003, 147 ss.

⁷¹ BUSTI, *La responsabilità per danni alla persona nel trasporto aereo*, cit., 76.

carattere prettamente fisico, sia nell'ipotesi in cui attenga allo *status* psichico del passeggero. In materia di trasporto ferroviario, l'esigenza di contemplare la risarcibilità anche dei danni di carattere psichico oltre a quelli prettamente fisici ha comportato una revisione della originaria Convenzione di Berna del 1970 sul trasporto ferroviario internazionale di persone; il testo del 1970, infatti, contemplava solo gli eventi pregiudizievoli della *intégrité corporelle* del passeggero, e solo con la successiva revisione del testo uniforme⁷² è stata espressamente estesa l'applicazione della normativa introdotta nel 1970 anche alle situazioni di danno all'*intégrité psychique*. Appare con ciò evidente che anche nel settore del trasporto ferroviario è maturata una concezione del danno più moderna e "progressista", volta ad assecondare esigenze di tutela che, se negli anni Settanta potevano forse considerarsi decisamente trascurabili, con il trascorrere dei decenni hanno profuso tutta la loro forza dirompente.

I dubbi interpretativi nel settore del trasporto aereo internazionale sono particolarmente accentuati, come si è accennato, in relazione ai danni meramente psichici, quelli cioè che provocano un alterazione psichica del passeggero, sotto il profilo del disturbo mentale, del patema di animo, e cioè nei casi nei quali tali danni non derivano da una lesione fisica e non provocano una lesione fisica; l'esempio più significativo è quello del turbamento psichico ricollegato ad un atterraggio di fortuna, mentre l'esempio limite può essere quello di un turbamento emotivo dovuto all'incertezza della partenza o da un eccessivo ritardo del volo. Pur puntualizzando che tale tema sarà oggetto di un successivo approfondimento nel terzo capitolo, quel che qui si intende già chiarire è che laddove il danno psichico "si intersechi" con un danno fisico pare doversi senz'altro classificare come meritevole di risarcimento.

Non può dubitarsi che un forte urto psichico, cosiddetto *shock*, possa determinare una alterazione organica cerebrale, e cioè una alterazione delle terminazioni delle cellule nervose che conducono l'impulso chimico-nervoso verso il corpo cellulare; per quanto tale alterazione sia di difficile accertamento, la giurisprudenza anglosassone ha fondato su autorevoli studi medici la conclusione che "*l'extreme stress could cause*

⁷² Avvenuta con la COTIF firmata a Berna nel 1980, unitamente alle Appendici A – CIV e B – CIM, rispettivamente per il trasporto ferroviario internazionale di persone e bagagli oppure di merci.

actual physical brain damage” e richiede a carico del danneggiato la rigorosa prova della coincidenza tra *psychiatric illness* e *brain, alias bodily injury*. In tale ipotesi, infatti, l’evento dannoso non si sostanzia ed esaurisce in una semplice alterazione psichica, ma coinvolge il tessuto cerebrale del danneggiato, e quindi inevitabilmente ricade nella *bodily injury* per la quale la disciplina uniforme pone un obbligo risarcitorio a carico del vettore.

Se, quindi, appare difficilmente verificabile e accertabile che un “urto psichico”, ovvero uno stato di ansia e paura, possa determinare una modifica della consistenza dei centri nervosi, al contrario un trauma psichico può ben trascendere in una lesione propriamente corporale.

Le sopra esposte considerazioni ed osservazioni, in ogni modo, si fondano sulla imprescindibile disamina delle argomentazioni svolte sul tema dalla giurisprudenza internazionale, *in primis* statunitense e anglosassone, posto che, come si è detto, le Convenzioni di Varsavia e Montreal non offrono, in proposito, illuminanti spunti di riflessione. Entrambe le Convenzioni, infatti, come si è detto, menzionano all’art. 17 non già le lesioni “genericamente intese”, bensì specificamente quelle corporali; la Convenzione di Varsavia, peraltro, utilizza una formula onnicomprensiva di “*blesure ou [. . .] toute autre lésion corporelle*”, che lascia intendere un rapporto di genere a specie tra l’una e l’altra, indicativo di una omogeneità degli eventi dannosi contemplati dal legislatore internazionale per la sussistenza della responsabilità del vettore aereo.

Volendo, in conclusione, esemplificare le cose, basti riflettere sul fatto che, in occasione di un volo, ciascun passeggero potrebbe subire conseguenze differenti, da un danno fisico con ripercussioni sullo stato mentale, ad uno *shock* tale da determinare riflessi somatici come un attacco cardiaco, fino ad “semplice” urto psichico, inidoneo a riflettersi negativamente sull’organismo.

Ebbene, se le prime due ipotesi sono certamente meritevoli di risarcimento ai sensi dell’art. 17, poiché nel primo caso si tratterebbe di un danno psichico *sustained in the event of a bodily injury*, nel secondo di una *bodily injury* in sé e per sé, nell’ultima

ipotesi dovrebbe forse farsi riferimento, secondo autorevole dottrina⁷³, alle singole leggi nazionali indicate dalle norme di conflitto⁷⁴, oppure, più probabilmente, arrivare ad una dichiarazione di non risarcibilità, posto che le Convenzioni di Varsavia e di Montreal integrerebbero una *absolute cause of action* per il danneggiato, da intendersi come impossibilità di “appoggiarsi” agli ordinamenti dei singoli Stati, ma altresì e soprattutto di delimitare le azioni di risarcimento ai soli danni dalle stesse contemplati, e quindi, verosimilmente e per le ragioni che si andrà a sviscerare, con esclusione dei danni meramente psichici. Tale interpretazione, in effetti, poggia su una analisi letterale della normativa uniforme, in ragione della quale è quantomeno arduo, anche in un’ottica di elevata tutela del passeggero danneggiato, ricomprendere i danni solo psichici nelle *bodily injuries*.

Non può tuttavia trascurarsi il fatto che, dacché è in vigore la versione italiana della Convenzione di Montreal, nella quale le *bodily injuries* sono tradotte come “lesioni personali”, pare esserci una “spinta” maggiore verso la risarcibilità di alcune tipologie di danni che, se diversi decenni fa erano pacificamente non risarcibili, anche nel vigore delle sole versioni inglese e francese della Convenzione di Montreal non trovavano di certo agevole tutela.

Un cenno di approfondimento merita la questione relativa all’ammissibilità, per i danni subiti nel corso dell’esecuzione di un trasporto aereo internazionale cui sia applicabile il regime di diritto uniforme, di un’azione basata su una diversa normativa; sul punto, invero, non vi è uniformità di vedute.

Ed infatti, se per la tesi favorevole alla esperibilità di azioni diverse da quelle previste dalla Convenzioni di Varsavia e dai suoi protocolli di emendamento si erano espresse con spiccata maggioranza alcune corti inferiori degli Stati Uniti, in senso contrario, ed invero eccessivamente restrittivo, si è pronunciata la Corte Suprema degli Stati Uniti nel caso *El Al Israel Airlines, Ltd., c. Tsui Yuan Tseng*, seppure sulla base di

⁷³ DE JUGLART, DU PONTAVICE, DE LE ROCHÈRE, MILLER, *Traité général de droit aérien*, II, cit. 387.

⁷⁴ Appare condivisibile, a parere dello scrivente, l’opportunità di rimettere tali delicate valutazioni alle decisioni dei giudici di ciascuno Stato, le quali potranno e dovranno conformarsi ai principi ispiratori dei rispettivi ordinamenti nazionali, e soprattutto alla risarcibilità o meno di determinate categorie di danno.

una lettura dell'art. 24 della stessa Convenzione che, ad avviso di certa dottrina⁷⁵, non appare condivisibile, posto che tale disposizione si limita a prevedere l'inderogabilità dei limiti e dei criteri di imputazione, indipendentemente dal titolo sulla base del quale l'azione sia stata esperita, anche negli ordinamenti favorevoli al cumulo della responsabilità aquiliana e contrattuale⁷⁶.

Quel che, invece, non si presta a mutevoli interpretazioni è la non punibilità, ai sensi dell'art. 29 della Convenzione di Montreal, dei *non compensatory damages*. Tale disposizione, infatti, esclude la possibilità di riconoscimento dei danni punitivi ed esemplari, al fine di evitare che il vettore possa essere assoggettato a quei *punitive damages* che le corti americane sono (talora) inclini a liquidare a favore dei passeggeri che non abbiano subito un apprezzabile danno, sia esso patrimoniale o non patrimoniale, e siano dunque parametrati alla riprovevolezza della condotta adottata dal vettore medesimo per essersi sottratto al pagamento di somme dovute. I *non compensatory damages* consistono, in buona sostanza, in somme di denaro prive di funzione risarcitoria, che il vettore è condannato a pagare al passeggero-debitore a titolo di sanzione, non già a titolo di ristoro di una diminuzione patrimoniale effettivamente patita⁷⁷.

Lo scopo di tale disposizione consiste nella volontà di sottrarre il vettore aereo al rischio di dover corrispondere risarcimenti di carattere non risarcitorio ed entità difficilmente calcolabile, non già a ridurre l'area del danno risarcibile, i cui limiti sono tracciati, per quanto concerne i danni alla persona, dagli articoli 17 e seguenti della Convenzione di Montreal.

⁷⁵ ROSAFIO, *In tema di ammissibilità di azioni risarcitorie da parte del passeggero al di fuori della Convenzione di Varsavia*, in *Dir. traspt.* 2000, 222, al quale si rinvia per un approfondimento sul punto.

⁷⁶ COMENALE PINTO, *La responsabilità del vettore aereo dalla Convenzione di Varsavia del 1929 alla Convenzione di Montreal del 1999*, cit., 109.

⁷⁷ ANTONINI, *Il danno risarcibile nel trasporto di persone*, cit., 90, il quale osserva che la categoria dei *non compensatory damages* comprende: i *punitive damages*, che il giudice può riconoscere oltre la misura del danno effettivo, avuto riguardo alle motivazioni o alla condotta del convenuto: gli *aggravate damages*, che vanno a ristorare il soggetto il quale ha subito danni alla psiche o danni morali cagionati o acuiti a seguito di circostanze derivanti dalle modalità di commissione dell'illecito e dalla condotta tenuta dall'autore dello stesso; gli *exemplary damages*, i quali non sono parametrati ad una perdita del danneggiato, ma si propongono soltanto di punire il responsabile.

2.4. LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE PER LA PERDITA O L'AVARIA DEI BAGAGLI

Il regime di responsabilità del vettore per la perdita e l'avaria dei bagagli è disciplinato agli articoli 17 n. 2/3/4 e 20 della Convenzione di Montreal. In particolare, l'art. 17 n. 2, sul quale si incardina la disciplina inerente la responsabilità del vettore, statuisce che *“Il vettore è responsabile del danno derivante dalla distruzione, perdita o deterioramento dei bagagli consegnati, per il fatto stesso che l'evento che ha causato la distruzione, la perdita o il deterioramento si è prodotto a bordo dell'aeromobile oppure nel corso di qualsiasi periodo durante il quale il vettore aveva in custodia i bagagli consegnati”*, e precisa che la responsabilità del vettore è esclusa *“se e nella misura in cui il danno derivi esclusivamente dalla natura dei bagagli o da difetto o vizio intrinseco”*.

Deve innanzitutto porsi l'attenzione sul fatto che la normativa sulla responsabilità del vettore per la perdita o l'avaria dei bagagli è disciplinata dallo stesso articolo della Convenzione di Montreal ove è trattata quella per morte o lesioni del passeggero, e tale scelta corrisponde alla volontà dal legislatore uniforme nel 1999 di “prendere le distanze” dalla equiparazione del bagaglio alla merce trasportata emersa nella Convenzione di Varsavia, o quantomeno nel suo testo originario⁷⁸. Basti solo ricordare, a conferma di ciò, che l'art. 18 della Convenzione di Varsavia trattava nel medesimo art. 18 la responsabilità del vettore per perdita ed avaria del bagaglio registrato e quella per danno alla merce, disponendo, nel suo testo originario, che *“Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises”*⁷⁹.

In secondo luogo, si evidenzia che la Convenzione di Montreal prevede una prova liberatoria per ciascuna fattispecie di potenziale responsabilità del vettore aereo, e ciò in difformità dalla ipotesi generale di esonero di responsabilità contenuta all'art. 20 della Convenzione di Varsavia, ove si prevede che *“Le transporteur n'est pas*

⁷⁸ In proposito si veda COMENALE PINTO, *Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo*, cit., 825 e ROSAFIO, *Riflessioni sulla responsabilità del vettore aereo di bagaglio nella disciplina legale*, in *Il Nuovo Diritto Aeronautico in ricordo di Gabriele Silingardi*, Milano, 2002, 662.

⁷⁹ Testo poi modificato dal Protocollo dell'Aja del 1955 e da quello di Montreal del 1975 n. 4.

responsabile s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre"⁸⁰.

Premesso quanto sopra, si osserva che l'art. 17 della Convenzione di Montreal compie una marcata distinzione tra il regime di responsabilità operante a carico del vettore per il bagaglio registrato⁸¹ e bagaglio a mano. Se, quanto al primo, vige un regime di responsabilità assai rigorosa e sostanzialmente oggettiva, in ragione del quale è onere del vettore fornire la prova liberatoria che il danno è derivato "*dalla natura dei bagagli o da difetto o vizio intrinseco*", quanto al secondo opera un criterio di responsabilità per colpa, ai sensi del quale il vettore deve ritenersi responsabile dei danni arrecati al bagaglio a mano del passeggero che siano ascrivibili a colpa sua o dei suoi dipendenti o preposti, e con onere probatorio a carico del passeggero-danneggiato.

Ma la Convenzione di Montreal e quella di Varsavia divergono, in tema di responsabilità del vettore per danni ai bagagli, anche sotto un altro aspetto, che pure si connota, a parere dello scrivente, per una maggiore tutela e un più spiccato garantismo a favore del passeggero. Se, infatti, la Convenzione di Varsavia, richiedeva, ai fini dell'assoggettabilità dell'evento dannoso alla disciplina risarcitoria ivi delineata, che il danno al bagaglio o alla merce si fosse verificato "*pendant le transport aérien*", nel testo di Montreal si fa solo riferimento all'esigenza che i bagagli consegnati si trovino sotto la custodia del vettore, e senza ulteriori specificazioni inerenti alla localizzazione degli stessi in un aeroporto, piuttosto che a bordo dell'aeromobile, o ancora in un altro luogo per l'ipotesi di atterraggio forzato⁸².

In sostanza, il legislatore del 1999 ha (correttamente) ritenuto che la responsabilità del vettore aereo per i danni al bagaglio del passeggero debba essere

⁸⁰ La dottrina ha (opportunamente) rilevato che il sistema delineato dalla Convenzione di Varsavia mirava a creare, mediante una formulazione descrittiva sintetica degli obblighi del vettore aereo di persone e cose, un regime unitario della disciplina della responsabilità dello stesso: cfr. ZAMPONE, *Le nuove norme sulla responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale di passeggeri*, in *Dir. mar.*, 2000, 21; MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, Padova, 1994, 195.

⁸¹ Trattasi del bagaglio affidato al vettore e che si trova sotto la sua custodia.

⁸² Come invece stabiliva, all'art. 18.4, la Convenzione di Varsavia precisando che il periodo del "trasporto aereo" fosse quello "*pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aéroport ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport*".

imprescindibilmente collegata alla sussistenza, a suo carico, di un obbligo di custodia, ed ha opportunamente lasciato ad intendere che tale obbligo debba estendersi anche nelle ipotesi di affidamento della gestione delle operazioni di carico e scarico dei bagagli al gestore aeroportuale o al soggetto che effettua le operazioni di *handling*. Del resto, non è chi non veda che l'elemento della custodia, ovvero il potere di controllo del vettore sui bagagli che il passeggero conduce con sé, può coincidere o meno con il momento in cui gli stessi si trovano all'interno dell'aeromobile, essendo essenziale il solo fatto che il vettore medesimo abbia un potere di vigilanza sugli stessi.

A ben vedere, comunque, per quanto la Convenzione di Varsavia circoscrivesse la responsabilità del vettore agli eventi dannosi arrecati ai bagagli ad una fase temporale ben determinata – scelta giustificata, peraltro, dal fatto che all'epoca della redazione di tale Convenzione la movimentazione delle merci e dei bagagli avveniva, in genere, entro l'ambito aeroportuale e ad opera del vettore aereo – la Convenzione *de qua* richiedeva pur sempre un potere di vigilanza (“*sous la garde du transporteur*”) del vettore sul bagaglio, e può, conclusivamente, desumersi che le divergenze tra il testo di Montreal e quello di Varsavia abbiano natura prettamente formale, piuttosto che concettuale.

2.4.1. IL DANNO MORALE DA PERDITA DEL BAGAGLIO: LA SENTENZA DELLA CORTE DI GIUSTIZIA UE DEL 6 MAGGIO 2010

Dopo aver analizzato, al paragrafo che precede, la normativa delineata dalla Convenzione di Montreal in tema di danni ai bagagli, si ritiene interessante ed utile compiere un approfondimento sul tema della risarcibilità del danno morale per la perdita del bagaglio, richiamando, a tal fine, le argomentazioni svolte dalla Corte di Giustizia UE con la sentenza del 6 maggio 2010.

Il giudizio instaurato avanti alla Corte trae origine da una domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla medesima nell'ambito di una controversia promossa dal sig. Alex Walz nei confronti della Clickair SA., avente ad oggetto il

risarcimento del danno derivante dalla perdita dei bagagli registrati in occasione di un trasporto aereo effettuato dalla Clickair⁸³.

La domanda pregiudiziale verteva sull'interpretazione dell'art. 22 n. 2 della Convenzione di Montreal del 1999, ove si statuisce che “*nel trasporto di bagagli, la responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo è limitata alla somma di 1000 [rectius 1131, nel testo in vigore dal 1° gennaio 2010] diritti speciali di prelievo per passeggero, salvo dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione effettuata dal passeggero al momento della consegna al vettore del bagaglio, dietro pagamento di un'eventuale tassa supplementare [. . .]*”; con la sua questione, pertanto, il giudice del rinvio chiedeva se il termine “danno” contenuto nell'art. 22 n. 2, che fissa la limitazione della responsabilità del vettore aereo per il danno derivante in particolare dalla perdita dei bagagli, dovesse essere interpretato nel senso che include tanto il danno materiale quanto il danno morale.

L'*iter* argomentativo condotto con la decisione del maggio 2010 – che di seguito si riporta per punti essenziali – appare indubbiamente condivisibile.

La Corte evidenzia, in primo luogo, che nella versione francese della Convenzione di Montreal vengono “indifferentemente” adottati, al capitolo III, i termini *préjudice* e *dommage*, e che, posto che di tali termini non viene fornita alcuna definizione, gli stessi devono ricevere una interpretazione uniforme e autonoma ispirata al diritto internazionale generale, indipendentemente dai differenti significati attribuiti nel diritto interno degli Stati parti della Convenzione.

Viene così richiamato l'art. 31 della Convenzione sul diritto dei trattati firmata a Vienna nel 1969, ove si statuisce che un trattato deve essere interpretato in buona fede, secondo il senso comune da attribuire ai suoi termini nel loro contesto ed alla luce del

⁸³ Il 14 aprile 2008 il sig. Walz citò innanzi allo Juzgado de lo Mercantil n. 4 de Barcelona la compagnia aerea Clickair, chiedendo che fosse condannata al risarcimento per la perdita dei bagagli consegnati nell'ambito di un trasporto aereo da Barcellona ad Oporto, quantificato in complessivi euro 3.200, di cui euro 2.700 corrispondenti al valore dei bagagli smarriti ed euro 500 per il danno morale. La compagnia aerea, costituitasi in giudizio, eccepì l'invalidità del limite di cui all'art. 22 n. 2 della Convenzione di Montreal del 1999. Il giudice adito sospese il procedimento e sottopose alla Corte di giustizia dell'Unione Europea la seguente questione pregiudiziale “*Se il limite di responsabilità di cui all'art. 22 n. 2 della Convenzione di Montreal comprenda tanto il danno materiale quanto il danno morale derivante dalla perdita dei bagagli*”.

suo scopo⁸⁴. In virtù di tale “regola interpretativa”, la Corte osserva che il senso comune da attribuire ai suddetti termini deve necessariamente ricollegarsi alla nozione di danno, di origine non convenzionale, comune a tutti i sistemi di diritto internazionale, e a tal uopo richiama l’art. 31, n. 2 degli “Articoli sulla responsabilità degli Stati per atti internazionalmente illeciti” elaborati dalla Commissione del diritto internazionale delle Nazioni Unite, ove si afferma che la nozione di pregiudizio comprende ogni danno sia materiale che morale.

Al fine di attribuire ulteriore *vis persuasiva* al proprio ragionamento, la Corte puntualizza che non vi è alcuna disposizione della Convenzione di Montreal dalla quale possa desumersi che gli Stati contraenti abbiano voluto attribuire alla nozione di danno contenuta nella Convenzione medesima, nel contesto di un regime di responsabilità armonizzato del diritto internazionale privato aereo, un significato speciale tale da derogare al “senso comune”, ed arriva così a dichiarare, con forte convinzione, che i termini *préjudice* e *dommage* contemplati al capitolo III della Convenzione di Montreal, nella sua versione francese, debbono essere intesi nel senso che includono tanto i danni di natura materiale quanto quelli di natura morale.

Ad avviso della Corte la suddetta interpretazione del termine danno, menzionato all’art. 22 n. 2, appare altresì avvalorata dagli obiettivi che hanno condotto alla adozione della Convenzione di Montreal.

Se infatti, da un lato - secondo quanto afferma il terzo comma del preambolo della Convenzione di Montreal - gli Stati parti della Convenzione riconoscono “l’importanza di tutelare l’interesse degli utenti del trasporto aereo internazionale e la necessità di garantire un equo risarcimento secondo il principio di riparazione”, e per l’effetto hanno deciso di approvare un rigoroso regime di responsabilità a carico del vettore aereo, dall’altro lato – secondo quanto risulta dal quinto comma del preambolo della Convenzione del 1999 – sono consapevoli che il rigore del regime risarcitorio deve trovare un limite nella necessità di garantire e preservare “il giusto equilibrio degli

⁸⁴ Si richiamano, a conferma di un tanto, alcuni precedenti, quali il parere 1/91 del 14 dicembre 1991, Racc. p. I-6079, punto 14, nonché sentenze 1 luglio 1993, causa C-312/91, *Metalsa*, Racc. p. I-3751, punto 12; 2 marzo 1999, causa C-416/96, *Edline El – Yassini*, Racc. p. I-1209, punto 47, e 20 novembre 2001, causa C-268/99, *Jany e a.*, Racc. p. I-8615, punto 35.

interessi”, e quindi non solo degli interessi dei passeggeri, ma anche di quelli dei vettori.

Proprio al fine di preservare l’equilibrio degli interessi gli Stati contraenti hanno convenuto che, in determinate ipotesi – descritte all’art. 22 della Convenzione, e fra le quali rientra, nel trasporto dei bagagli, anche il danno derivante da “distruzione, perdita, deterioramento o ritardo” – il vettore possa beneficiare di una limitazione di responsabilità, e che, tuttavia, l’esistenza di tali limiti debba essere necessariamente riferita alla integralità del danno subito da ciascun passeggero in ciascuna diversa ipotesi, indipendentemente dalla natura in sé del danno allo stesso causato.

La Corte evidenzia che la previsione di una limitazione di risarcimento – nelle tassative ipotesi nelle quali essa opera – consente, al contempo, ai passeggeri di ottenere agevolmente e rapidamente l’indennizzo al quale hanno diritto, e ai vettori di non doversi accollare eventuali oneri risarcitori oltremodo gravosi, nonché difficilmente preventivabili e quantificabili, oltre che potenzialmente suscettibili di compromettere lo svolgimento della loro attività economica.

Non va trascurato, inoltre, che lo stesso art. 22 n. 2 accorda ai passeggeri la facoltà di fare una dichiarazione speciale di interesse al momento della consegna dei bagagli registrati al vettore, e tale possibilità – a parere della Corte – costituisce un’ulteriore conferma del fatto che il limite di responsabilità del vettore aereo per il danno risultante dalla perdita dei bagagli di cui all’art. 22 deve considerarsi, in assenza di dichiarazioni del passeggero, un limite invalicabile comprensivo di danno morale e materiale.

È interessante considerare che la decisione della Corte, sancendo l’onnicomprendività del limite di cui all’art. 22, comma 2, della Convenzione di Montreal sia rispetto ai danni patrimoniali che a quelli non patrimoniali, implicitamente riconosce la potenziale sussistenza di un danno morale in caso di perdita o danni al

bagaglio, anche se la questione inerente ai danni morali si pone come mero antecedente logico rispetto a quella posta dallo Juzgado de lo Mercantil de Barcelona⁸⁵.

Il punto di maggior interesse della decisione della Corte di Giustizia è, comunque, quello secondo il quale l'esistenza dei limiti di responsabilità trova il proprio "contrappeso" nella utilità che deriva al passeggero da un veloce e sicuro ristoro del danno subito, ed altresì nella possibilità, per lo stesso, di operare una dichiarazione di speciale interesse⁸⁶ in relazione al proprio bagaglio.

La Corte sembra infatti "andare oltre" alla tradizionale concezione dell'istituto della limitazione del debito, secondo la quale esso comporterebbe necessariamente uno squilibrio tra le parti, che storicamente era giustificato dall'esigenza di incentivare le attività imprenditoriali connotate da elevata pericolosità⁸⁷, e successivamente è stato introdotto a livello legislativo per rendere agevole la copertura dei rischi della navigazione attraverso lo strumento delle polizze assicurative⁸⁸.

Nella visione della Corte, in buona sostanza, l'istituzione di un rigoroso regime di responsabilità oggettiva a carico del vettore aereo internazionale - sostanzialmente illimitata per i danni derivanti da morte o lesioni del passeggero - nonché la previsione del diritto di effettuare una speciale dichiarazione di interesse alla riconsegna, costituiscono parametri tali da derogare al principio, universalmente valido, secondo cui il debitore è tenuto a rispondere delle proprie obbligazioni.

⁸⁵ FABRIO, *La risarcibilità del danno morale entro il limite della responsabilità del vettore aereo e l'assicurazione obbligatoria*, in *Dir. Trasp.*, 2010, 738.

⁸⁶ Si tratta di una attestazione con la quale il passeggero dichiara anticipatamente a quanto ammonta il pregiudizio patrimoniale che potrebbe derivargli dalla perdita del bagaglio, e si tratta – come correttamente osservato da ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, II ed., Milano, 2008 – di una quantificazione di carattere soggettivo, legata all'utilizzo che il contraente prevede di farne.

⁸⁷ Negli ultimi decenni, peraltro, la pericolosità del trasporto aereo è stata drasticamente ridotta dall'evoluzione scientifica e tecnologica, e questa è la ragione del fatto che, nella "nostra" giurisprudenza, il limite *de quo* non ha trovato sempre rigorosa applicazione; cfr. Giudice di Pace di Palermo 11 settembre 2002, in *Dir. Trasp.*, 2003, 641 ss., con nota di ANCIS, *Sui mezzi di prova del trasporto aereo del bagaglio e sulla clausola limitativa del debito del vettore*, nonché Giudice di Pace di Trieste 28 settembre 2004, in *Dir. Trasp.*, 2006, 591 ss., con nota di LEGA, *Responsabilità del vettore aereo per smarrimento dei bagagli e danno da vacanza rovinata*.

⁸⁸ ZUNARELLI, *La decadenza del vettore dal beneficio della limitazione della responsabilità*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti, profili sistematici e problematici attuali*, Milano, 1994, 150.

Se, ad avviso dello scrivente, le argomentazioni svolte dalla Corte di Giustizia possono condividersi, certa dottrina⁸⁹ ha puntualizzato che le stesse appaiono parzialmente carenti per il fatto che non pongono in evidenza che l'obbligo assicurativo operante nei confronti dei vettori aerei potrebbe costituire un ulteriore strumento di garanzia e tutela del creditore, e che tale lacuna appare particolarmente evidente laddove la Corte, argomentando la propria posizione, ha evidenziato che il sistema della limitazione della responsabilità, configurandosi come regime di responsabilità oggettiva, consente un ristoro rapido ed agevole per i passeggeri.

La dottrina citata puntualizza che, se da un lato è condivisibile ritenere che un regime di responsabilità oggettiva agevoli la liquidazione del danno, dall'altro appare indiscutibile che, se alle compagnie aeree viene lasciata la "discrezione" di liquidare o meno il passeggero, si profilano rischi di abuso o atteggiamenti dilatori da parte delle stesse al fine di disincentivare eventuali istanze risarcitorie giudiziali, e ciò, in particolare, nelle attuali condizioni di mercato nelle quali i margini di guadagno dei vettori aerei non sono rilevanti; e dacché la copertura assicurativa costituisce uno strumento idoneo per trasferire il rischio in capo a soggetti economicamente capienti, la stessa dovrebbe imporsi come ulteriore leva posta a tutela dei passeggeri.

2.5. CENNI SULLA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE PER I DANNI ALLA MERCE

La responsabilità del vettore aereo internazionale per danni alla merce è analiticamente disciplinata dall'art. 18 della Convenzione di Montreal, ai sensi del quale *"il vettore è responsabile del danno risultante dalla distruzione, perdita o deterioramento della merce per il fatto stesso che l'evento che ha causato il danno si è prodotto nel corso del trasporto aereo"*

È di immediata evidenza la natura oggettiva della responsabilità del vettore, il quale può esserne esonerato solo se fornisce la prova che l'evento dannoso si è verificato per una delle cause descritte alle lettere a, b, c e d del medesimo art. 18, e cioè per: a. difetto, natura o vizio intrinseco della merce; b. imballaggio difettoso della merce

⁸⁹ FABRIO, *La risarcibilità del danno morale entro il limite della responsabilità del vettore aereo e l'assicurazione obbligatoria*, cit., 742.

effettuato da persona diversa dal vettore o dai suoi dipendenti o incaricati; c. un evento bellico o un conflitto armato; d. un atto dell'autorità pubblica compiuto in relazione all'entrata, uscita o transito della merce⁹⁰.

Il fatto che le cause di esonero debbano rappresentare la ragione esclusiva dei danni alla merce affinché possano produrre effetti liberatori in campo al vettore implica, per il danneggiato, la facoltà di provare che la causa di esonero invocata dal vettore non è esclusiva, e cioè che il medesimo risponde dei danni per i quali sia imputabile di dolo o colpa grave.

In dottrina si è affermato che le clausole di esonero da responsabilità previste dall'art. 18 della Convenzione di Montreal possono essere intese come presunzioni di assenza di colpa, e siano, per questo, assimilabili ai pericoli eccettuati tipici del trasporto marittimo⁹¹.

Con riferimento alla causa di esonero descritta alla lettera *a*, si può osservare che la stessa non ha efficacia liberatoria per il vettore qualora il danneggiato riesca a dimostrare che non sono stati adottati gli accorgimenti idonei ed opportuni per il trasporto di merce fragile. Quanto alla clausola esonerativa di cui alla lettera *b*, il vettore risponde per i danni subiti dalla merce trasportata nell'ipotesi in cui, in violazione dei generali principi di buona fede nella esecuzione del contratto, abbia consapevolmente accettato di effettuare il trasporto della merce maldestramente imballata. Analogamente, il vettore non è esente da responsabilità nel caso in cui i danni alla merce trasportata, seppure riconducibili alla presenza di eventi bellici o conflitti armati che si siano ripercossi negativamente sul trasporto, avrebbero potuto essere evitati percorrendo rotte alternative meno pericolose. Con riferimento, infine, alla causa di esonero di cui alla lettera *d*, si rileva che la responsabilità del vettore non viene meno nelle ipotesi in cui gli

⁹⁰ Ha correttamente osservato TULLIO, *La responsabilità del vettore aereo nel trasporto di merci*, in *Diritto e pratica dell'aviazione civile*, 1999, 27 ss., che la posizione del vettore non viene significativamente alleggerita dai quattro casi eccettuati, posto che i primi due rientrano nella sfera di controllo dell'interessato al carico, mentre gli altri due costituiscono ipotesi piuttosto eccezionali.

⁹¹ BIANCA, *La responsabilità del vettore per perdita o avaria della merce*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo – Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 (a cura di Leopoldo Tullio)*, Napoli, 2006, 106.

effetti di un “atto dell’ autorità pubblica”⁹² siano evitabili con l’ utilizzo dell’ ordinaria diligenza.

Anche alla disciplina della responsabilità del vettore aereo di merci si applica l’ art. 20 della Convenzione di Montreal, ai sensi del quale il vettore medesimo non risponde del danno subito dalla merce trasportata laddove sia in grado di dimostrare che il danno sia stato causato dallo stesso danneggiato, o comunque quest’ ultimo abbia concorso a causarlo per negligenza, atto illecito o omissione, e “*nella misura in cui la negligenza o l’ atto illecito o l’ omissione ha provocato il danno o vi ha contribuito*”.

Appare pertinente il riferimento compiuto dall’ art. 20 alla negligenza, posto che la perdita o il danneggiamento dei beni può essere determinato proprio dalla mancata adozione degli appropriati *standard* di diligenza da parte del mittente. In ogni caso, il fondamento della disposizione contenuta all’ art. 20 risiede nella esigenza che il pregiudizio sia sopportato da colui che l’ ha causato, e pertanto la norma stessa si applica a tutte le ipotesi in cui il danno sia stato cagionato dal danneggiato, anche a prescindere da ogni valutazione sulla negligenza.

Può dunque concludersi che la responsabilità del vettore aereo internazionale di merci per distruzione, perdita o deterioramento delle stesse è, a ben vedere, una responsabilità composita, definibile in parte come responsabilità oggettiva, in parte come responsabilità per colpa.

2.6. CENNI SULLA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE AEREO PER DANNI DA RITARDO

La disciplina della responsabilità del vettore aereo internazionale per i danni derivanti dal ritardo nell’ esecuzione della sua prestazione si fonda sull’ art. 19 della Convenzione di Montreal, ai sensi del quale “*Il vettore è responsabile del danno derivante da ritardo nel trasporto aereo di passeggeri, bagagli o merci. Tuttavia il vettore non è responsabile per i danni da ritardo se dimostri che egli stesso e i propri dipendenti e preposti hanno adottato tutte le misure che potevano essere*

⁹² Trattasi degli atti emanati da enti od organi dotati di pubblico potere.

ragionevolmente richieste per evitare il danno, oppure che era loro impossibile adottarle”.

Può affermarsi che sul tema del ritardo la Convenzione di Montreal si presenta, rispetto al sistema della Convenzione del 1929, in maniera per certi versi innovativa e chiarificatrice, per altri sostanzialmente ripetitiva e parimenti lacunosa⁹³.

Con riferimento al primo profilo, si evidenzia che la Convenzione del 1999, pur non innovando in misura significativa il “sistema Varsavia”, del quale riprende il criterio della responsabilità contrattuale⁹⁴, ma normalmente limitata, introduce tuttavia dei specifici massimali di responsabilità, identificati in un importo corrispondente a 4.150 diritti speciali di prelievo per il ritardo del passeggero, in un importo di 1.000 d.s.p. per il ritardo del bagaglio registrato e in un importo di 17 d.s.p. per ogni chilogrammo di merce giunta a destinazione oltre il tempo a tal fine previsto, limiti questi contenuti ai nn. 1, 2 e 3 dell’art. 22 della Convenzione medesima⁹⁵ e riformati nel 2010 ai valori, rispettivamente, di 4.694 d.s.p, 1.131 d.s.p. e 19 d.s.p. per kg.

Sia per il bagaglio consegnato⁹⁶ che per le merci si menziona, all’art. 22 n. 2, la possibilità di effettuare una dichiarazione di particolare interesse alla riconsegna a destinazione, la quale può senz’altro concernere anche il preciso rispetto di un termine tassativo da osservarsi per la consegna; in tal caso, evidentemente, è proprio l’importo dichiarato a fungere da massimale di responsabilità del vettore aereo internazionale.

⁹³ BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo – Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999* (a cura di Leopoldo Tullio), Napoli, 2006, 127.

⁹⁴ Per un approfondimento sulla questione del profilo soggettivo del vettore, e quindi della sua colpa, nell’individuazione del criterio di imputazione del ritardo cfr. TINCANI, *La responsabilità nel trasporto aereo di cose*, in *Nuovo diritto aeronautico. In ricordo di Gabriele Silingardi*, Milano, 2002, 629 ss., 647 e ROSAFIO, *Riflessioni sulla responsabilità del vettore aereo di bagaglio nella disciplina legale*, cit., 649 ss., 671.

⁹⁵ L’art. 22.5 della Convenzione di Montreal precisa che i limiti risarcitori non si applicano qualora il danneggiato dimostri che il ritardo del viaggiatore o del bagaglio registrato è stato cagionato dal vettore o dai suoi dipendenti e preposti, volontariamente o temerariamente e con la consapevolezza della probabilità di tale evento dannoso. Appare tuttavia il caso di evidenziare che la disposizione in parola non è ripetuta con riguardo al viaggio di merci, per il cui ritardo, nonché per la distruzione, perdita o avaria, la Convenzione di Montreal ha previsto un risarcimento tassativamente contenuto nel massimale, indipendentemente dalle circostanze dalle quali nasce l’obbligazione risarcitoria.

⁹⁶ Non può dirsi lo stesso, naturalmente, per il ritardo del bagaglio a mano, poiché le vicende di viaggio dei beni che il passeggero porta con sé, compresi i *personal items*, sono indissolubilmente legate a quelle del trasporto del viaggiatore.

Può indubbiamente ritenersi valida la scelta del legislatore uniforme di aver rapportato ad un criterio di ragionevolezza la consistenza delle misure la cui adozione, od impossibilità di attuazione, esclude ogni responsabilità del vettore per il ritardo patito dal viaggiatore o da merci e bagagli⁹⁷. Occorre, tuttavia, rilevare che il testo convenzionale non offre utili elementi per valutare la “ragionevolezza” delle misure volte ad evitare il danno, potendo in effetti porsi in dubbio se la stessa debba essere misurata in senso soggettivo, e cioè facendo riferimento alle capacità tecniche ed organizzative del vettore che ha organizzato il trasporto poi rivelatosi fonte dell’evento dannoso, oppure in senso oggettivo, secondo un generico richiamo al comportamento medio del *bonus pater familias*, con il “correttivo” del carattere professionale dell’attività svolta.

Appare certamente preferibile la seconda interpretazione, secondo la quale, nel valutare la “ragionevolezza” delle misure che possono essere richieste al vettore per evitare il danno, debba aversi riguardo alla diligenza media, ovvero alla capacità, attenzione e professionalità che potrebbe essere richiesta ad un *bonus pater familias* nell’esecuzione dell’attività di trasporto aereo internazionale, sempre in rapporto al caso concreto⁹⁸.

In senso contrario, e dunque favorevole ad una interpretazione soggettiva, potrebbe deporre la considerazione secondo la quale l’art. 19 della Convenzione di Montreal pare alludere alla impossibilità di adottare le necessarie cautele non già per una generica categoria di operatori di trasporto, bensì propriamente per un vettore aereo secondo le possibilità organizzative ed i mezzi tecnici che al medesimo possono essere legittimamente richiesti in ciascun caso specifico. Così ragionando, tuttavia, si

⁹⁷ È stato in proposito correttamente osservato che la prova liberatoria prevista a carico del vettore riguarda non soltanto i danni derivanti dal ritardo, ma anche l’evento stesso del ritardo, essendo palese che l’adozione o l’oggettiva impossibilità di adottare le misure adeguate ad evitare il danno, ai sensi dell’art. 19 della Convenzione di Montreal, riguarda innanzitutto l’evento dannoso prima che i suoi effetti; così BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, cit., 135.

⁹⁸ Sulla imprevedibilità ed inevitabilità dello sciopero dei dipendenti e dei suoi effetti quale ragione di esclusione della responsabilità del vettore aereo per ritardo si veda COMENALE PINTO, *Il contratto di trasporto di persone*, in MORANDI – COMENALE PINTO – M.E. LA TORRE, *I contratti turistici*, Milano, 2004, 145 ss., 221 e GIACOBBE, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, in *Studi su: negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, a cura di DEIANA, Cagliari, 2005, 87 ss., 123.

correrebbe il rischio di concedere ad un dato vettore la possibilità di avvalersi di una prova liberatoria troppo strettamente legata alle capacità della sua impresa di trasporto.

Se dell'art. 19 della Convenzione di Montreal si è evidenziato il "merito" di aver introdotto una prova liberatoria opportunamente parametrata ad un criterio di ragionevolezza⁹⁹ e, al contempo, di aver fissato degli specifici massimali di responsabilità, deve altresì puntualizzarsi che la recente normativa uniforme appare, comunque, lacunosa, per non aver specificato cosa debba intendersi per "ritardo", e cioè se tale nozione debba essere riferita solo al volo in senso proprio, o anche alle connesse fasi di imbarco o sbarco, o ancora, in senso più ampio, alle fasi di movimentazione dei bagagli e delle merci da parte del vettore.

La questione del periodo dell'attività del vettore da assoggettare alla peculiare disciplina prevista dall'art. 19 della Convenzione di Varsavia e poi di Montreal ha dato adito, in dottrina ed in giurisprudenza, ad un acceso dibattito.

Si è infatti sottolineato che agli artt. 17 e 18 delle Convenzioni di Varsavia e di Montreal il legislatore ha accuratamente delimitato il periodo di responsabilità del vettore per morte o lesioni del passeggero non solo al periodo del volo in senso stretto, ma anche alle operazioni di imbarco e sbarco e, per quanto riguarda i danni alle merci, al periodo in cui le stesse si trovano nella custodia del vettore. Pertanto, poiché all'art. 19 non vi è una esplicita estensione del periodo di responsabilità del vettore, da ciò sarebbe lecito desumere che la responsabilità del medesimo dovrebbe essere limitata al solo periodo in cui l'aeromobile è in volo, con esclusione, addirittura, delle operazioni di imbarco e sbarco¹⁰⁰.

È alquanto difficile aderire a tale impostazione così restrittiva, posto che verrebbe praticamente meno qualsivoglia responsabilità del vettore se si dovesse escludere il ritardo maturato in un periodo immediatamente precedente o successivo a quello del volo, sia per il fatto che per il passeggero sarebbe oltremodo arduo provare che il ritardo si è prodotto durante il volo vero e proprio, sia perché, soprattutto, i ritardi

⁹⁹ L'art. 19 della Convenzione di Varsavia si limitava a statuire che "*The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, luggage or goods*".

¹⁰⁰ Così GOEDHUIS, *La Convention de Varsovie*, La Haye, 1933, 166 e VAN HOUTTE, *Responsabilité civile dans les transports aériens intérieurs ed internationaux*, Paris, 1940, 85.

nel trasporto aereo sono generati dalle operazioni di imbarco e sbarco. Per tali ragioni, conseguentemente, nell'interpretazione dell'art. 19 si dovrebbe necessariamente fare riferimento a quanto già precisato dai precedenti articoli 17 e 18¹⁰¹.

Orbene, se appare condivisibile, per quanto concerne il ritardo nel trasporto internazionale di merci, collegare l'art. 19 all'art. 18¹⁰², non si può dire lo stesso, quanto al trasporto di persone, per il collegamento tra l'art. 19 e l'art. 17, in quanto tale disposizione si riferisce tassativamente ed esclusivamente ai danni subiti dalla persona del passeggero, i quali non possono certamente dirsi causati da un mero ritardo nell'esecuzione del trasporto. La connessione tra l'art. 19 e l'art. 17 andrebbe, peraltro, esclusa anche per un altro ordine di ragioni, e cioè che, in presenza di tale collegamento, resterebbe esclusa dall'ambito di applicazione dell'art. 19 l'ipotesi del ritardo del trasporto aereo determinato da una tardiva presentazione dell'aeromobile sulla pista di partenza, per esempio riconducibile ad un ritardo nel compimento di un precedente volo; ebbene, poiché non si potrebbe certo far rientrare tale fattispecie nelle "operazioni di imbarco e sbarco" menzionate dall'art. 17, la stessa andrebbe conseguentemente esclusa dalla portata dell'art. 19, con un pregiudizio irragionevole e paradossale a carico dei passeggeri coinvolti.

Altra dottrina afferma che l'art. 19 implichi una responsabilità del vettore aereo estesa all'intero trasporto e per il solo fatto che i passeggeri o le merci non giungano a destinazione entro il termine previsto, indipendentemente dal momento in cui si è

¹⁰¹ In tal senso si è espressa copiosa dottrina internazionale; in ambito nazionale, cfr. LEFEBVRE D'OVIDIO, *Studi per il codice della navigazione*, Milano, 1951, 145 e 153; in ambito internazionale, cfr. *ex plurimis* COQUOZ, *Droit privé International aérien*, Paris, 1938, SAINT ALARY, *Progrès aéronautique, protection de la victime ed responsabilité du transporteur aérien*, in *Mélanges Maury*, II, Paris, 1960, 549, nt. 31; MC NAIR, *The law of the air*, London, 1964, 183 ss.; MAPELLI LOPEZ, *El contrato de transporte aereo internacional*, Madrid, 1968, 169; MATOUK, *Les assurances aériennes*, Paris, 1971, 120; SHAWCROSS – BEAUMONT, *Air Law*, I, London, 1977, 409; MATEESCO MATTE, *Traité de droit aérien*, Paris, 1980, 409; GOLDBIRSH, *The Warsaw Convention annotades: a legal Handbook*, Dordrecht, 1988, 80.

¹⁰² Il collegamento trova la sua *ratio* nella deduzione secondo la quale il ritardo nel trasporto delle merci comporta, nella maggior parte dei casi, un danno effettivo alle stesse, pertanto può condividersi la soluzione interpretativa che parifica l'estensione del periodo di responsabilità del vettore nel caso di ritardo e in quello di danni veri e propri alla merce.

verificata la causa del ritardo¹⁰³. L'interpretazione di tale corrente dottrinale comporterebbe che, dopo lo scarico delle merci o lo sbarco dei passeggeri, non potrebbe più sussistere un ritardo "nel trasporto aereo", ma anche detta conclusione sarebbe quantomeno opinabile, solo laddove si consideri che resterebbe escluso dall'ambito di operatività dell'art. 19 il ritardo determinatosi nel periodo del trasferimento del passeggero dal velivolo all'aeroporto.

È dunque evidente la scarsa uniformità di vedute nella interpretazione dell'art. 19 della Convenzione di Montreal e già di Varsavia, derivante dal fatto, già accennato, che le due Convenzioni non offrono alcun attendibile parametro di valutazione per determinare l'estensione temporale della responsabilità del vettore aereo internazionale per il ritardo nella esecuzione del trasporto. Si condivide, a tal proposito, l'opportunità di colmare tale evidente lacuna facendo riferimento, di volta in volta, alle legge nazionale applicabile al contratto di trasporto nell'ambito del quale si è verificato il ritardo¹⁰⁴.

Può essere di aiuto, al fine di colmare la carenza delle Convenzioni di Varsavia e Montreal circa il concetto di ritardo, prendere in considerazione quanto attestato dal Regolamento (CE) n. 261 del febbraio 2004¹⁰⁵, il quale al considerando n. 14 richiama la Convenzione di Montreal. L'art. 6 del regolamento in questione introduce parametri assai tassativi di valutazione dell'entità del ritardo "rispetto all'orario di partenza", e dunque rispetto all'avvio del servizio acquistato dal passeggero in partenza da o con destinazione un aeroporto della Comunità; può dunque desumersi, "in via di interpretazione analogica" che l'art. 19 delle Convenzioni di Varsavia e Montreal debba essere applicato anche al ritardo all'arrivo derivante da una ritardata partenza del volo¹⁰⁶.

¹⁰³ Trattasi di autori anglosassoni, cfr. DRION, *Limitation of liabilities in International air law*, The Hague, 1954, n. 75.

¹⁰⁴ Si è espresso in tal senso BENTIVOGLIO, *Conflicts problems in Air Law*, in *Rec. Cours Acad.. droit internat.*, 1966, III, 130.

¹⁰⁵ Trattasi del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza dei passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento CEE n. 295/91.

¹⁰⁶ A ben vedere le fattispecie alle quali fanno riferimento, rispettivamente, la Convenzione di Montreal e il regolamento comunitario sono profondamente differenti ed incompatibili, posto che nel primo caso,

Certo è che il problema della individuazione del periodo della responsabilità del vettore aereo internazionale per ritardo, *in primis* derivante dalla assenza di qualsivoglia definizione all'interno della Convenzione di Montreal, è reso ancor più evidente dal fatto che i vettori aerei sono, per ovvie ragioni, assai poco propensi a ritenere rigidi e tassativi gli orari di partenza e di arrivo dei voli.

Basti solo considerare che i vettori aerei propongono ai passeggeri condizioni generali di contratto del tutto evasive in merito agli orari dei voli, precisando che si tratta di indicazioni di tempo medio e che, in ogni caso, i tempi di arrivo non possono essere rigorosamente garantiti¹⁰⁷. Ciò è vero sia nell'ambito del trasporto di persone e bagagli che in quello di merci; quanto al primo ambito, i vettori si assumono unicamente un impegno ad eseguire la prestazione con ragionevole speditezza e rispetto degli orari pubblicati, tuttavia precisando la elasticità e derogabilità degli stessi in dipendenza di molteplici fattori, e, comunque, dichiarando formalmente la propria adesione a quanto statuito dalle Convenzioni internazionali in materia; quanto al trasporto di merci, la situazione non diverge affatto, posto che i vettori si assumono unicamente l'impegno di trasportarle con ragionevole rapidità nel luogo convenuto, ma non di trasferirle con un determinato volo e/o di garantire il rispetto di determinate coincidenze con altri voli.

I vettori aerei, in buona sostanza, si limitano a determinare e garantire l'esecuzione del trasporto entro un lasso di tempo "medio e ragionevole", corrispondente agli orari che, periodicamente, vengono dagli stessi rivisti. Tale lasso di tempo, tuttavia, non viene ulteriormente identificato e precisato, e pertanto la nozione di

all'art. 19, si menziona il ritardo, mentre nel secondo caso si tratta di cancellazione del volo. Si osservi, per inciso, che in caso di cancellazione del volo la prova liberatoria verte esclusivamente sull'esistenza di circostanze eccezionali che non si sarebbero potute evitare anche laddove fossero state adottate tutte le misure del caso, senza alcun riferimento alla normale diligenza o all'impossibilità per il vettore di adottare eventuali misure impeditive. Al contrario, la Convenzione di Montreal non presuppone la dimostrazione di una circostanza eccezionale, ma si limita all'adozione di misure ragionevoli; in tal senso CORONA, *Le circostanze eccezionali e le prestazioni del vettore aereo in caso di cancellazione del volo* (nota a Corte di Giustizia CE 10 gennaio 2006), in *Dir. trasp.*, 3/2009, 802, che in nt. 3 richiama TULLIO, *Interventi interpretativi della Corte di Giustizia europea sul reg. (CE) n. 261/2004*, in *Dir. trasp.*, 2009, 373.

¹⁰⁷ Clausole di tale natura sono sovente riportate nell'estratto delle condizioni di trasporto pubblicato sia nella lettera di trasporto aereo per le merci (c.d. *Air Waybill*), sia nel biglietto del passeggero, estratto questo che ripropone il modello imposto dalle Risoluzioni della I.A.T.A. alle compagnie aeree affiliate.

“ritardo” di cui all’art. 19 della Convenzione di Montreal può essere ravvisata solo nelle ipotesi in cui il “tempo medio” sia stato ampiamente e significativamente oltrepassato. Quindi, a ben vedere, si ravvisano i presupposti per configurare la responsabilità dei vettori aerei per ritardo ai sensi dell’art. 19 della Convenzione di Montreal e Varsavia solo laddove i vettori violino in misura macroscopica gli orari dagli stessi predisposti¹⁰⁸.

Trattasi di una concezione del ritardo di natura oggettiva¹⁰⁹ che, ad avviso della dottrina e della giurisprudenza prevalenti, si fonda su un superamento vistoso e considerevole dei normali orari di volo¹¹⁰, tale da apparire ingiustificato e irragionevole¹¹¹. Naturalmente non esistono, né possono immaginarsi, criteri predeterminati e invariabili per valutare in quali ipotesi un ritardo debba rispondere alle

¹⁰⁸ Si condivide quanto opportunamente evidenziato da BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, cit., 158, nt. 47, laddove precisa che ha poco senso, da un punto di vista strettamente giuridico, attribuire alla nozione di “ritardo” l’attributo “leggero” piuttosto che “considerevole”, dovendosi parlare di ritardo solo nelle ipotesi in cui il termine normale di trasporto sia stato considerevolmente superato.

¹⁰⁹ La teoria “soggettiva” del ritardo, secondo la quale la responsabilità del vettore sussiste solo nelle ipotesi in cui vi sia malafede o colpa grave del medesimo, non merita accoglimento; del pari inaccettabile è la teoria “sincretica” alla luce della quale dovrebbero ritenersi accettabili sia la concezione oggettiva sia quella soggettiva, e pertanto il vettore aereo dovrebbe considerarsi responsabile ai sensi dell’art. 19 nelle ipotesi in cui sia ravvisabile, alternativamente, un cospicuo superamento dei termini ragionevoli del trasporto, oppure una sua colpa grave. Del resto, non può affatto condividersi una soluzione interpretativa dell’art. 19 che ne subordini l’applicabilità alla dimostrazione, da parte del passeggero – danneggiato, di una malafede o colpa grave del vettore, in quanto tale onere probatorio comporterebbe, come logica conseguenza, l’impossibilità per quest’ultimo di provare di avere adottato tutte le precauzioni possibili per evitare il danno, e quindi sottrarrebbe ogni efficacia alla parte finale dell’art. 19. Basti solo aggiungere che la malafede o colpa grave del vettore potrebbe semmai far perdere al vettore il beneficio della limitazione del risarcimento ai sensi dell’art. 22 Conv. di Varsavia e Montreal.

¹¹⁰ Non pare davvero potersi condividere quanto affermato dal Giudice di Pace di Trieste con sentenza del 16 dicembre 2002, in *Dir. trasp.*, 2004, 219, secondo il quale nessuna rilevanza dovrebbe essere attribuita agli orari indicati dallo stesso vettore ai fini della valutazione del ritardo, in quanto, così opinando, si arriverebbe al paradosso per cui la durata dei trasporti aerei sarebbe subordinata al “libero arbitrio” delle compagnie aeree.

¹¹¹ La dottrina e la giurisprudenza internazionali sono sostanzialmente concordi nel ritenere che il trasporto aereo debba essere necessariamente eseguito entro un termine ragionevole: cfr., quanto alla giurisprudenza statunitense, United States District Court, Eastern District of Missouri, 15 ottobre 1941, *Adler vs. Chicago and Southern Airlines*, in *U.S. Aviation Reports*, 1942, 18, la quale ha evidenziato che l’accertamento della sussistenza del ritardo presuppone una verifica del tempo medio di percorrenza per una determinata rotta; quanto alla dottrina italiana, si veda ZAMPONE, *Trasporto aereo e clausole vessatorie*, in *Dir. trasp.*, 2001, 501 ss., 525 s.; LIGATO, *Profili di vessatorietà dell’art. 9 delle condizioni generali di trasporto dell’Alitalia*, in *Dir. trasp.*, 2004; in ambito estero cfr. LYON CAEN – RENAULT, *Traité de droit commercial*, III, Paris, 1931, n. 593; RIESE, *Die internationale Luftprivatrechtskonferenz im Haag zur Revision des Warschauer Abkommens*, *September 1955*, in *Zeitsch. fur Luftf.*, 1956, 19.

suddette caratteristiche, posto che le valutazioni al riguardo devono essere demandate alla stima di un giudice secondo un apprezzamento rivolto al caso concreto.

In conclusione, al fine di attribuire giuridico rilievo al ritardo e farne derivare la responsabilità del vettore aereo ai sensi dell'art. 19 Conv. di Varsavia e Montreal, è doveroso valutare attentamente, in primo luogo, l'orario indicato dal medesimo per il trasporto in questione, ed in secondo luogo altri elementi quali l'estensione del percorso, il mezzo utilizzato, la mole di traffico o l'esistenza di problemi organizzativi determinati da scioperi dei dipendenti¹¹².

Solo una valutazione così organica può consentire all'interprete, o più frequentemente al giudice, di superare la lacuna del testo uniforme derivante dalla assenza di una puntuale definizione del concetto di ritardo menzionato all'art. 19¹¹³.

Si è già evidenziato che il ritardo contemplato dall'art. 19 Conv. di Varsavia e di Montreal è il ritardo *nel* trasporto aereo, e va dunque pacificamente riferito al momento di arrivo del passeggero, del bagaglio o delle merci rispetto all'orario che possa essere ragionevolmente "imposto" ad un vettore diligente¹¹⁴.

Va da sé che il momento della partenza assume rilievo solo per il fatto che deve essere necessariamente evitata, per ovvi motivi, una anticipazione dell'imbarco rispetto all'orario previsto, ma non va considerato in relazione al concetto di ritardo di cui all'art. 19, se non altro perché un ritardo nella partenza può ben essere recuperato dal vettore aereo, soprattutto nelle ipotesi in cui il volo preveda scali intermedi.

¹¹² Ad avviso di BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, cit., 160, nt. 49, non pare invece doversi attribuire alcun rilievo, tra i fattori da valutare, alla distinzione tra trasporto regolare e trasporto alla domanda, essendo il medesimo l'interesse degli utenti alla puntualità del trasporto.

¹¹³ Apparirebbe del resto eccessivamente rigorosa, oltre che limitativa, una interpretazione che presupponesse la sussistenza e la rilevanza giuridica del ritardo in tutte le ipotesi in cui via sia una differenza tra l'orario di arrivo a destinazione e l'orario stabilito nel biglietto aereo o in quello indicato dalla compagnia aerea nei tabelloni luminosi dell'aeroporto di destinazione; se così fosse – e, anche ad avviso di chi scrive, la tesi non sembra ragionevolmente sostenibile – i vettori aerei sarebbero chiamati a rispondere dei danni eventualmente provati dai passeggeri anche per ritardi di pochi minuti rispetto agli orari sopra citati, il che colliderebbe con i più basilari principi di equità e di bilanciamento degli interessi delle parti. Una eccezione dovrebbe, tuttavia, ravvisarsi per i biglietti "totalmente *open*", nei quali cioè il passeggero si riserva espressamente di decidere data e orario di partenza del volo: cfr. in tal senso Amtsgericht Dusseldorf 27 febbraio 1986, in *TranspR.*, 1986, 433.

¹¹⁴ Con l'espressione "ritardo nel trasporto aereo" il testo uniforme comprende, pertanto, anche le vicende relative alla esecuzione del trasporto che si riflettano negativamente, e dunque si concretizzino in un ritardo, sul momento di arrivo a destinazione.

Non può farsi a meno di rilevare che i ritardi nel trasporto aereo sono sovente determinati dalla pratica dell'*overbooking*¹¹⁵ o di *overselling*¹¹⁶. In tali ipotesi le compagnie aeree potrebbero rispondere per totale inadempimento o inesatto adempimento; la prima ipotesi si concretizzerebbe laddove il vettore non provvedesse all'imbarco del passeggero su di un volo successivo o nel caso in cui il passeggero avesse palesato un particolare e motivato interesse di viaggiare e bordo del volo prenotato, mentre la seconda ipotesi si verificherebbe nel caso in cui il volo giungesse all'arrivo con un ritardo giuridicamente apprezzabile rispetto al previsto arrivo del volo originariamente prenotato.

È bene puntualizzare che ai sensi delle Convenzioni di Varsavia e Montreal il fenomeno dell'*overbooking* o *overselling* viene disciplinato con esclusivo riferimento alla seconda ipotesi sopra menzionata, quella cioè del ritardo giuridicamente apprezzabile di arrivo a destinazione del volo, posto che la normativa di diritto uniforme non contempla il totale inadempimento della prestazione, né, peraltro, quanto all'inesatto adempimento, i pregiudizi per il passeggero diversi dalla morte o dalle *bodily injuries* menzionate dall'art. 17.

Non può, del resto, dubitarsi, che laddove un aeromobile arrivi a destinazione in un momento successivo a quello previsto a causa di un eccesso di prenotazione o

¹¹⁵ L'*overbooking*, o sovra prenotazione, consiste nella accettazione, da parte delle compagnie aeree, di prenotazioni per un certo volo in quantità superiore alla capacità dell'aeromobile ad esso destinato, e si tratta di una pratica volontaria delle Aerolinee fondata sulla statistica per cui, in genere, non tutti i passeggeri previsti per un certo volo si presentano all'imbarco. Le conseguenze della sovrapprenotazione costituiscono un rischio calcolato e accettato dai vettori aerei, e sostanzialmente "tollerato" anche dalle autorità deputate al controllo dei servizi aerei. Il fenomeno dell'*overbooking* è stato disciplinato dapprima dal Regolamento del Consiglio CE n. 295 del febbraio 1991, poi da quello del Parlamento Europeo e del Consiglio n. 261 del febbraio 2004, in funzione di protezione ed indennizzo per i passeggeri vittima di un negato imbarco, dapprima solo con riguardo ai voli di linea in partenza da un aeroporto situato in un paese comunitario (art. 1 Reg. 295/1991), ed oggi anche con riferimento ai voli non di linea e ai servizi operati da un vettore aereo comunitario in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo verso uno Stato membro (art. 3.1 Reg. 261/2004). Per espressa scelta dello scrivente dovuta a ragioni di necessaria sinteticità della trattazione di taluni aspetti della vasta materia trattata con il presente lavoro, il Reg. CE n. 261/2004 non costituirà oggetto di ulteriore e più approfondita disamina.

¹¹⁶ Si tratta di un eccesso di vendite derivante dal fatto che i vettori hanno recentemente introdotto sistemi di automatico annullamento delle prenotazioni non seguite dall'acquisto del biglietto.

vendita dei biglietti si ricada nel concetto di ritardo *nel* trasporto aereo menzionato dall'art. 19 Conv. Varsavia e Montreal¹¹⁷.

2.7. LA LIMITAZIONE DEL DEBITO RISARCITORIO DEL VETTORE AEREO

La limitazione del debito risarcitorio costituisce uno dei tratti caratterizzanti tipici di ogni settore del trasporto, affermatosi come strumento, al tempo stesso, di incentivo dell'industria vettoriale e di contenimento del costo del trasporto a carico degli utenti.

Negli ultimi decenni, ed anzi specialmente negli ultimi anni, l'argomento è stato oggetto di una analitica rimediazione, poiché la limitazione del debito è apparsa come ingiustificato arricchimento nei confronti di una categoria di soggetti, idonea a comprimere la tutela di beni e diritti aventi valore primario¹¹⁸.

All'esito di un dibattito dottrinario e giurisprudenziale sviluppatosi a livello mondiale, si è convenuto sulla necessità di distinguere tra l'ipotesi in cui l'obbligazione risarcitoria del vettore si riferisca ai danni alla persona, oppure ai danni alle cose, necessità motivata dalla evidente osservazione per cui i beni della vita e dell'integrità fisica meritano una tutela maggiore rispetto agli interessi economici dei vettori aerei; nel primo caso, dunque, la limitazione è stata dapprima ridotta e poi eliminata, mentre nel secondo, all'esito di una comparazione tra gli interessi coinvolti, tutti di natura patrimoniale, si è riconosciuta l'opportunità di mantenere la limitazione, tuttavia contenendola entro limiti di ragionevolezza.

Anche nell'ambito del trasporto aereo le tematiche relative alla limitazione del debito del vettore hanno rappresentato un argomento molto delicato, tale da

¹¹⁷ In dottrina si è talora, incondizionatamente, contestata la soluzione volta a ricomprendere nel concetto di "ritardo nel trasporto aereo" le pratiche di *overbooking* e *overselling*, e ciò sulla base della deduzione per cui non vi sarebbe ritardo se il volo viene ugualmente effettuato in orario: cfr. CORONA, *La tutela per overbooking nella Convenzione di Varsavia*, in *Dir. trasp.*, 2004; l'autore evidenzia che non si può neppure parlare di ritardo con riferimento ad un volo alternativo verso la prevista destinazione, che di solito, e anzi obbligatoriamente ai sensi degli artt. 4.1 e 5.1 del regolamento CE 261/2004, viene offerto ad un passeggero vittima di un negato imbarco, posto che si tratterebbe, piuttosto, di una diversa prestazione del vettore. Aderendo a tale orientamento, tuttavia, il fenomeno dell'*overbooking* sfuggirebbe, e a torto, dal campo di applicazione dell'art. 19 della normativa uniforme.

¹¹⁸ ANTONINI, *La responsabilità del vettore aereo di persone nel trasporto nazionale e in quello internazionale*, cit., 1115.

condizionare significativamente i tentativi di riforma della originaria Convenzione di Varsavia del 1929, succedutisi per settanta anni. In tale settore, tuttavia, a differenza del trasporto marittimo (nel quale, inizialmente, la limitazione del debito si è imposta solo nel trasporto di cose) la limitazione del debito si è affermata anche nel trasporto di persone, e ciò in ragione di motivazioni di natura eminentemente economica, e cioè al fine di favorire un settore industriale in fase di sviluppo all'epoca della sottoscrizione della Convenzione di Varsavia.

Successivamente, all'esito del succitato "bilanciamento di interessi" e di una vieppiù accentuata insofferenza verso forme di limitazione risarcitoria nell'ambito del trasporto aereo di passeggeri, si è preso atto della opportunità di modificare l'impostazione originaria prevista dalla Convenzione di Varsavia del 1929, anche se tale processo è stato lungo e problematico, ed è passato attraverso numerosi tentativi di modifica e Protocolli integrativi della suddetta Convenzione¹¹⁹.

L'eliminazione delle limitazioni del debito nel trasporto aereo di persone, in sostanza, è apparso essere il modello più coerente con le sempre più marcate esigenze di garanzia e tutela del passeggero. Di analoghe esigenze di garanzia ed equità si è tenuto conto anche con riguardo alle disposizioni relative alle limitazioni del debito presenti nella Convenzione di Montreal del 1999, e ciò con la previsione di un periodico adeguamento dei limiti monetari fissati, senza il quale la disciplina avrebbe subito, con il decorso dei decenni, una deriva verso standard di inattualità e iniquità¹²⁰.

Si è detto, dunque, che la fondamentale svolta introdotta dalla Convenzione di Montreal nel sistema della responsabilità del vettore aereo internazionale nel trasporto di persone risiede nella abolizione della *limitazione del debito*¹²¹ nelle ipotesi di responsabilità per danni da morte o lesioni del passeggero; ciò, tuttavia, come

¹¹⁹ Con riferimento agli interventi integrativi della Convenzione di Varsavia succedutisi nel tempo, si veda ZAMPONE, *Le nuove norme sulla responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale di passeggeri*, in *Dir. trasp.*, 2000, 7 ss.

¹²⁰ I limiti della Convenzione di Montreal sono stati aggiornati, da ultimo, a far data dal 1° gennaio 2010.

¹²¹ Qualora il vettore non assolva al rigoroso onere probatorio previsto dal secondo comma dell'art. 21 alle lettere *a* e *b* per liberarsi dalla responsabilità, il medesimo risponde del danno arrecato al passeggero per importi anche superiori ai 100.000 diritti speciali di prelievo, e dunque potenzialmente illimitati.

evidenziato dalla dottrina¹²², non implica affatto l'esclusione di forme di *limitazione della responsabilità*.

Al primo comma dell'art. 21 della Convenzione di Montreal, infatti, si prevede che il danneggiato – sul quale, è bene precisarlo, incombe pur sempre l'*an* e il *quantum* del pregiudizio subito – possa escludere il rischio che il vettore si sottragga dalla sua responsabilità qualora contenga l'entità della domanda risarcitoria entro i 100.000 diritti speciali di prelievo. Entro tale limite, dunque, si inserisce un primo livello di responsabilità di natura oggettiva.

Vi è poi un secondo livello di responsabilità del vettore, dogmaticamente classificabile come responsabilità per colpa, che postula la prova della negligenza del vettore stesso, dei suoi incaricati o dei terzi, per il quale, come accennato, l'obbligazione risarcitoria del medesimo non viene previamente limitata entro valori monetari prestabiliti.

L'importo di 100.000 diritti speciali di prelievo – adeguato dal 1° gennaio 2010 in 113.000 d.s.p. – assurge a parametro di limitazione del rischio nel primo livello di responsabilità, posto che il risarcimento al quale ha diritto il passeggero prescinde da un'indagine sulla sussistenza dell'illecito colpevole, e viene liquidato alla sola condizione che il danneggiato provi il pregiudizio subito. Nell'ambito del secondo livello di responsabilità, invece, il suddetto importo assume il valore giuridico di una indennità comunque dovuta dal vettore, posto che la sua elargizione al danneggiato avviene anche nell'ipotesi in cui il vettore sia in grado di provare la assoluta assenza di responsabilità.

Non può dubitarsi, in conclusione, che il valore di 100.000 d.s.p. debba pur sempre considerarsi come una forma di limitazione, e cioè un limite alle differenti situazioni di obbligo derivanti in capo al vettore aereo di persone ai sensi dell'art. 21 della Convenzione di Montreal, ma non un parametro di limitazione del debito del medesimo.

¹²² ZAMPONE, *La limitazione del debito del vettore*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo – Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 (a cura di Leopoldo Tullio)*, Napoli, 2006, 197.

Venendo ora alla disamina della disciplina prevista in materia di trasporto di merci, disciplinata dal terzo comma dell'art. 22 della Convenzione di Montreal, deve in primo luogo rilevarsi la limitazione della responsabilità del vettore alla somma di 17 diritti speciali di prelievo; tale limite, elevato a 19 d.s.p. dall'1/1/2010, è derogabile mediante una "*dichiarazione speciale di interesse alla consegna*" che il mittente ha la facoltà di effettuare al momento della consegna del collo al vettore "*dietro pagamento di una eventuale tassa supplementare*". La *ratio* di tale facoltà concessa al vettore risiede nella volontà del legislatore uniforme¹²³ di bilanciare gli interessi, parimenti di natura economica, del vettore da un lato – a non subire un eccessivo pregiudizio alla propria attività di trasporto per l'ipotesi, peraltro agevolmente inquadrabile nell'alea della attività medesima, in cui sia responsabile di un danno alla merce – e del caricatore – ad essere risarcito del danno subito in misura ragionevole – dall'altro¹²⁴.

In sostanza, il principio della limitazione del debito previsto a carico del vettore aereo per i danni derivanti da distruzione, perdita, avaria o ritardo viene meno nell'ipotesi in cui il caricatore, al momento della consegna della merce al vettore, rilasci al medesimo una dichiarazione nella quale esplicita formalmente il valore della merce trasportata, affinché un eventuale danno subito dalla stessa venga risarcito in misura superiore al limite di cui al terzo comma dell'art. 22 Conv. Montreal.

È stato correttamente evidenziato da autorevole dottrina¹²⁵ che l'inserimento, da parte del caricatore, di una dichiarazione di speciale interesse alla riconsegna, non costituisce un diritto potestativo del caricatore, posto che il vettore ha la legittima possibilità di rifiutare di effettuare il trasporto laddove lo ritenga eccessivamente rischioso o potenzialmente antieconomico. Un tanto è confermato dallo stesso art. 22, ove si prevede che il vettore ha la facoltà di dimostrare che la somma indicata dal

¹²³ Già la Convenzione di Varsavia del 1929 aveva previsto il principio della derogabilità del limite.

¹²⁴ È interessante considerare che la nostra Corte Costituzionale, già diversi anni prima dell'entrata in vigore della Convenzione di Montreal, aveva rilevato l'opportunità della previsione di una dichiarazione di speciale interesse alla riconsegna proprio con una finalità di riequilibrio del sistema della limitazione del debito; si veda, in particolare, in tema di trasporto aereo, la sentenza 6 giugno 1989 n. 323, in *Dir. trasp.* I/1990, 212 ss., con nota di FOGLIANI, *Recenti vicende del limite di responsabilità del vettore internazionale aereo nella legislazione italiana*.

¹²⁵ LEFEBVRE D'OVIDIO – PESCATORE – TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, X ed., Milano, 2004, 548.

caricatore nella dichiarazione di interesse è superiore al suo interesse reale alla consegna della merce a destinazione¹²⁶.

Appare ora il caso di evidenziare una peculiarità di particolare rilievo della responsabilità del vettore aereo di merci, e cioè la mancata previsione, nell'articolo 22 della Convenzione di Montreal, di una clausola che sottragga il vettore stesso alla possibilità di avvalersi del beneficio del limite risarcitorio nell'ipotesi in cui la distruzione, la perdita o il deterioramento della merce dipenda da una condotta particolarmente riprovevole, caratterizzata dalla assoluta inosservanza dei parametri anche minimi di diligenza richiesti per l'esecuzione di un trasporto di merci¹²⁷.

A parere dello scrivente, la scelta del legislatore uniforme di tacere sul punto non appare particolarmente felice, posto che la eventuale introduzione della suddetta clausola potrebbe disincentivare le condotte dei vettori caratterizzate da un elevato, e immotivato, grado di antidoverosità dei medesimi o dei loro preposti¹²⁸.

Il silenzio della Convenzione di Montreal sul punto stupisce ancor di più sol che si consideri che una clausola siffatta è, a ben vedere, contenuta al quinto paragrafo dell'art. 22 nel quale, con riferimento al paragrafo 1 - responsabilità del vettore per danno da ritardo - e al paragrafo 2 - responsabilità del vettore per distruzione, perdita, deterioramento o ritardo del bagaglio - si statuisce che le disposizioni di cui ai detti

¹²⁶ Da segnalare, in contrasto con tale orientamento, quanto statuito dalla Corte di Cassazione con sentenza n. 753 dd. 23 gennaio 2000, in *Dir. traspr.*, 2003, 581, con nota di MANCINI, *Sulla forma della dichiarazione di speciale interesse alla riconsegna nel trasporto aereo*, con la quale i giudici di legittimità hanno precisato che la dichiarazione di speciale interesse non solo non richiede l'accettazione del vettore, ma neppure deve essere effettuata nel rispetto di particolari requisiti formali.

¹²⁷ A differenza della Convenzione di Bruxelles del 1924 - che, in riferimento al trasporto marittimo di merci, prevedeva la possibilità della decadenza del vettore dal beneficio del limite - e del Protocollo di Montreal n. 4 del 1975 - che, al contrario, tassativamente escludeva la superabilità del limite risarcitorio - nulla dice la Convenzione di Montreal sulla invalicabilità o meno di detto limite. Autorevole dottrina - cfr. COMENALE PINTO COMENALE PINTO, *Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo*, cit., 809 - ha osservato che la non menzione della superabilità della limitazione non sia rappresentativa di una diversa volontà del legislatore uniforme rispetto al Protocollo del 1975; chi scrive non ritiene di condividere tale opinione, in ragione del fatto che il legislatore uniforme del 1999 ha inteso formulare una disciplina completa ed organica della materia del trasporto aereo internazionale, e pertanto non si vede come possa aver, seppur implicitamente, previsto un richiamo ad altri testi di legge per gli aspetti ivi non previsti.

¹²⁸ La giurisprudenza americana ha opportunamente statuito che in ipotesi di "deviation" del vettore da una condotta mediamente diligente, il vettore sia privato del beneficio della limitazione di responsabilità; sul punto ha scritto BALLARINO, *La limitazione del debito del vettore marittimo e aereo*, in *Il cinquantenario del codice della navigazione (Cagliari, 28-30 marzo 1992)*, Cagliari, 1993, 259 ss.

paragrafi “non si applicano qualora venga dimostrato che il danno deriva da un atto o omissione del vettore, dei suoi dipendenti o incaricati, compiuto con l’intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che probabilmente ne deriverà un danno [. . .]”.

In conclusione, in assenza di qualsivoglia inciso letterale della Convenzione di Montreal dal quale possa desumersi il contrario, dovrebbe ritenersi che la limitazione del debito si applichi anche nelle ipotesi in cui i danni alle merci siano imputabili ad una condotta gravemente colposa del vettore o dei suoi preposti. È tuttavia bene evidenziare che, in contrasto con tale “analisi letterale” della volontà del legislatore, si sono sovente pronunciate, in ambito sia nazionale che internazionale, la dottrina¹²⁹ e la giurisprudenza¹³⁰, sull’assunto, valevole “in via di principio”, per cui la facoltà di beneficiare di un limite risarcitorio stride fortemente con una condotta dolosa o gravemente colposa del danneggiante.

Venendo ora all’esame del tema del limite del debito nel trasporto di bagagli, si può fin da subito evidenziare la sostanziale analogia di disciplina rispetto a quello del limite del debito nel trasporto di merci. La Convenzione di Montreal, tuttavia, sulla scia della scelta adottata dal legislatore con il Protocollo di Montreal n. 4 del 1975¹³¹, non ricalca la classica equiparazione tra le due discipline¹³², e riserva a quella relativa al trasporto dei bagagli il secondo paragrafo dell’art. 22. Tale disposizione introduce per il danno derivante da distruzione, perdita o deterioramento del bagaglio un limite unico di 1.000 d.s.p. – 1.131 d.s.p. a far data da inizio gennaio 2010 – sia per il bagaglio

¹²⁹ Si veda, *ex plurimis*, BERLINGIERI, *La disciplina della responsabilità del vettore di cose*, Milano, 1978, 169; BONELLI, *Il limite del debito del vettore per danni alle merci*, in *Dir. mar.*, 1986, 544 ss.; SERIAUX, *La faute du transporteur*, Paris, 1984, 183.

¹³⁰ In Francia la giurisprudenza, sulla spinta della dottrina, ha escluso che il vettore possa beneficiare della limitazione della responsabilità in ipotesi di dolo e “*faute intentionnelle*”.

¹³¹ Il Protocollo n. 4, peraltro, per il trasporto di bagaglio registrato prevedeva un regime di responsabilità fondato sulla colpa, mentre la Convenzione di Montreal riserva tale regime solo al bagaglio non registrato, mentre per quello registrato introduce, come si è visto, un regime di responsabilità oggettiva.

¹³² Sul punto cfr. ROSAFIO, *Riflessioni sulla responsabilità del vettore aereo di bagaglio nella disciplina legale*, in *Dir. trasp.*, 2001, 473 ss; ANTONINI, *La responsabilità del vettore aereo per il trasporto di persone e cose nella più recente evoluzione normativa: protocolli di Varsavia, Varsavia – Montreal, regolamento comunitario*, in *Dir. trasp.*, 2000, 630 ss., 642 ss.

registrato che per quello non registrato¹³³, e tale scelta rappresenta, secondo autorevole dottrina¹³⁴, indice della volontà del legislatore uniforme di configurare il trasporto del bagaglio, anche consegnato, come prestazione accessoria del trasporto di persone; a conferma di ciò vi sarebbe la considerazione per cui la Convenzione di Varsavia del 1929 prevedeva una limitazione del debito per passeggero solo per il bagaglio non consegnato.

Come sopra accennato, sul tema del limite del debito nel trasporto di bagagli la Convenzione di Montreal ricalca le disposizioni previste per il trasporto di merci, in particolare per quanto concerne la possibilità, riconosciuta al passeggero, di rilasciare una dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione, pagando il relativo sovrapprezzo, e al tempo stesso la facoltà, per il vettore chiamato a risarcire un eventuale danno al bagaglio, di dimostrare che la somma dichiarata è superiore al reale interesse del mittente alla consegna a destinazione.

Quanto, infine, al limite del debito in caso di responsabilità per ritardo, la Convenzione di Montreal prevede espressamente, all'art. 22.1, che la responsabilità del vettore sia limitata alla somma di 4.150 d.s.p. per passeggero, limite elevato alla soglia di 4.694 d.s.p. dal 1° gennaio 2010. La previsione della limitazione del debito del vettore per ritardo costituisce una significativa novità della Convenzione di Montreal rispetto al testo di Varsavia del 1999¹³⁵, novità che si ispira al Protocollo di Guatemala del 1971, ove si fissava in 4.150 d.s.p. il limite per passeggero nel trasporto di persone, mentre il ritardo nel trasporto di cose e bagagli era parificato alla perdita ed avaria del bagaglio e delle merci.

¹³³ Scelta già adottata nel Protocollo di Guatemala 1971 (art. VIII, 15.000 franchi oro) e nel Protocollo di Montreal n. 3 (1000 dsp).

¹³⁴ ZAMPONE, *La limitazione del debito del vettore*, cit., 216; nello stesso senso si era già espresso ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Milano, 1959, 56 ss., secondo il quale il trasporto del bagaglio, sia consegnato che non consegnato, dovrebbe considerarsi accessorio rispetto al trasporto del passeggero.

¹³⁵ E ciò a fronte della persistente lacuna, nel testo di Montreal come in quello di Varsavia, di una scrupolosa definizione dell'ambito spazio-temporale della responsabilità del vettore per il caso di ritardo, posto che l'art. 19 della Convenzione di Montreal non offre alcuna ulteriore indicazione in tal senso rispetto alla formulazione adottata dalla Convenzione di Varsavia del 1929.

Occorre precisare che la Convenzione di Montreal, al quinto paragrafo dell'art. 22, statuisce che le disposizioni dei paragrafi 1 e 2, relative al ritardo nel trasporto di persone e alla distruzione, perdita, deterioramento o ritardo nel trasporto di cose, non si applicano nelle ipotesi in cui il danno derivi da una condotta temeraria e consapevole del vettore, alla quale si ricollega dunque la decadenza dal beneficio dei limiti.

Sul tema della limitazione del debito per responsabilità da ritardo si può dunque affermare che le statuizioni contenute nella Convenzione di Montreal appaiono chiare ed adeguate nella forma e nella sostanza, anche in ragione della esplicita previsione della decadenza dal beneficio del limite per le ipotesi in cui la condotta del vettore si connota per un elevato grado di antidoverosità. In senso critico si è tuttavia affermato che la regolamentazione normativa della responsabilità per ritardo avrebbe potuto essere accompagnata dalla introduzione di una forma di assicurazione obbligatoria già introdotta, a livello comunitario, dal regolamento CE n. 785/2004 per altre ipotesi di responsabilità, ed invece l'assenza di tale previsione appare come una lacuna che auspicabilmente dovrebbe essere colmata.

CAPITOLO 3

APPROFONDIMENTO SULLA RISARCIBILITÀ DEL DANNO PSICHICO NELLA DISCIPLINA DETTATA DALLA CONVENZIONE DI MONTREAL

3.1. IL SEMPLICE URTO PSICHICO COME EVENTO APPARENTEMENTE ESTRANEO ALLA DISCIPLINA INTERNAZIONALUNIFORME DEL TRASPORTO AEREO

Una questione assai dibattuta e controversa inerente i profili di responsabilità del vettore aereo internazionale, sia con riguardo alla Convenzione di Varsavia del 1929 che a quella di Montreal del 1999, verte sulla risarcibilità o meno dei danni meramente psichici subiti dai passeggeri.

Se, da un lato, appare evidente che la persona del viaggiatore sia colpita non solo in caso di morte o lesioni strettamente fisiche, ma anche nelle ipotesi in cui un evento ad esso esterno agisca sul suo animo in modo da recargli dei disturbi mentali, è altresì indubitabile che da una semplice lettura dell'art. 17 della Convenzione di Varsavia, poi sostanzialmente trasposto nell'analogo art. 17 della Convenzione di Montreal, il vettore aereo internazionale sembrerebbe andare esente dai danni derivanti da un semplice trauma psichico, e cioè da uno shock mentale non strettamente connesso ad una lesione fisica.

Il tema, tuttavia, è assai più complesso di quanto possa apparire ad una prima disamina, tanto da essere assai discusso da molti anni sia in ambito dottrinale che giurisprudenziale.

A favore della esclusione della risarcibilità del danno mentale sulla base del dato letterale dell'art. 17 vi sarebbero, innanzitutto, considerazioni legate alle esigenze di protezione dell'industria aeronautica, particolarmente avvertite all'epoca della stesura della Convenzione di Varsavia, in ragione delle quali il legislatore avrebbe volutamente limitato la risarcibilità dei danni subiti dai passeggeri a quelli di natura fisica.

A sostegno della limitazione della possibilità di agire nei confronti del vettore per danni di tipo mentale vi sarebbe altresì un dato normativo, rappresentato dall'art. VIII del Protocollo n. 4 di Montreal del 1975, poi confluito nell'art. 29 della

Convenzione di Montreal, ai sensi del quale nel trasporto aereo internazionale di passeggeri, bagagli e merci ogni azione finalizzata al risarcimento dei “danni”, su qualsiasi titolo sia essa fondata, in base alla stessa Convenzione di Montreal o a un contratto o atto illecito, può essere esercitata soltanto secondo le condizioni e i limiti di responsabilità previsti dalla Convenzione stessa. E, per quanto taluno abbia osservato che la nozione di “danni” debba essere ritenuta indice di uno sganciamento del fondamento dell’azione dal risposto degli artt. 17, 18 e 19 della Convenzione di Montreal e dal particolare ambito di danno ivi tracciato – e dunque, quanto all’art. 17, la *bodily injury* del vettore – è altresì piuttosto chiaro che per il tramite delle suddette norme il legislatore uniforme abbia voluto segnare l’area degli eventi di danno risarcibile oggetto del regime di diritto uniforme e indi delle stesse disposizioni del Protocollo n. 4 del 1975 e dell’art. 29 della Convenzione di Montreal¹³⁶.

L’art. 29, peraltro, avrebbe proprio lo scopo di evitare l’esercizio di azioni di danno in aggiramento della normativa internazionaliforme attraverso un’azione *in tort*, anziché *in contract*, cioè fondata su una pretesa responsabilità aquiliana anziché contrattuale.

D’altra parte, un’eventuale estensione dell’ambito di risarcibilità dei danni a quelli di carattere meramente mentale svuoterebbe di significato i riferimenti operati dalla Convenzione di Montreal agli eventi dannosi espressamente “tipizzati”, vale a dire, per quanto concerne il primo paragrafo dell’art. 17, la morte e le *bodily injuries* del passeggero, piuttosto che le *personal o mental injuries*.

L’interpretazione opposta troverebbe invece fondamento nella constatazione secondo la quale la mancata menzione dei danni mentali nella disposizione in questione non potrebbe, di per sé, valere ad escludere la risarcibilità dei medesimi, e ciò per il fatto che le Convenzioni di Varsavia e Montreal non avrebbero la pretesa di disciplinare qualsivoglia questione relativa al trasporto aereo, ma al contrario quella di creare un

¹³⁶ Secondo FOLLIO, *La modernisation du système varsovien de responsabilité du transporteur*, in *Rev. fr. dr. aér.*, 1999, 409 ss., 425, vige un principio di esclusività della Convenzione di Montreal per tutte le domande risarcitorie derivanti da qualsivoglia evento di danno del quale sia responsabile il vettore aereo internazionale.

sistema unitario di regole in materia¹³⁷. In sostanza, il fatto che il danno psichico non venga espressamente citato dall'art. 17 tra i danni risarcibili, non può, di per sé, costituire un elemento dirimente affinché il vettore ne debba rispondere o meno, e pertanto la risposta a tale lacuna richiede un accurato e scrupoloso processo di esegesi della volontà del legislatore uniforme.

A prescindere dalla interpretazione che si voglia assegnare al dato letterale dell'art. 17, è ragionevole ritenere che la Convenzione di Montreal non integri una *exclusive cause of action*, nel senso cioè che dovrebbe lasciarsi spazio alle singole normative nazionali per quanto concerne gli eventi di danno che non siano compresi tra quelli esplicitamente menzionati dallo stesso art. 17 come oggetto della normativa uniforme. Tuttavia, anche nell'ipotesi in cui debba ammettersi la possibilità di agire per il risarcimento dei danni di natura psichica ricorrendo alle normative nazionali (o, quantomeno, a quelle che consentano di esercitare tale facoltà), non può farsi a meno di rilevare il pregiudizio che deriverebbe a carico dei passeggeri dei trasporti aerei se si dovesse radicalmente escludere l'evento causativo del danno solo psichico dal campo di applicazione della Convenzione di Montreal.

Alla luce di ciò, ci si chiede – e lo scrivente è decisamente incline a fornire una risposta affermativa a tale interrogativo – se sia possibile e opportuno interpretare “in senso ampio” il testo dell'art. 17 della Convenzione di Montreal (e già di Varsavia), al fine di ricomprendere nelle *bodily injuries* anche le lesioni soltanto psichiche, e ciò anche al fine di elevare l'uniformità di trattamento dei danni al passeggero, e al contempo evitare una frammentazione della disciplina della responsabilità del vettore.

L'interpretazione “estensiva” del disposto in esame potrebbe essere avallata anche da una pregnante considerazione di ordine storico, inerente al fatto che, ai tempi della redazione della Convenzione di Varsavia, i traumi psichici – tra i quali, per

¹³⁷ A conferma di ciò, appare condivisibile l'osservazione di BUSTI, *La responsabilità per danni alla persona nel trasporto aereo*, cit., 82, secondo la quale le disposizioni relative alla responsabilità del vettore non avrebbero lo scopo di indicare tassativamente i danni risarcibili, ma si limiterebbero a dettare le condizioni in presenza delle quali il vettore risponde del proprio operato *secondo le norme della Convenzione*. Basti considerare, del resto, che non riceve alcuna regolamentazione la fattispecie di totale inadempimento dell'obbligazione di trasporto, eppure sarebbe inverosimile ritenere che il vettore aereo internazionale non ne sarebbe responsabile nei confronti del passeggero.

autonomia, vanno citati quelli legati agli episodi terroristici, maggiormente frequenti negli ultimi decenni – non venivano percepiti come meritevoli di tutela¹³⁸. Trattasi di una soluzione in chiave “evolutiva”, che mira a ricostruire la volontà che avrebbe verosimilmente manifestato il legislatore uniforme del 1929 se avesse potuto avere contezza dei frequenti e temibili episodi terroristici occorsi nel trasporto aereo nei decenni successivi, ed invece pressoché sconosciuti ai tempi della redazione della Convenzione di Varsavia.

Aderendo a tale orientamento potrebbe concludersi che la disposizione dell’art. 17 della Convenzione di Varsavia comprende ogni trauma, sia di natura fisica che mentale, occorso al passeggero in occasione di un trasporto aereo internazionale o durante le operazioni di imbarco e sbarco. È tuttavia un “peccato” che la giurisprudenza, soprattutto statunitense, fattasi portavoce della suddetta interpretazione della normativa internazionaluniforme¹³⁹, abbia “svilito” la stessa ritenendo che la domanda di risarcimento per i danni psichici debba, comunque, essere ancorata ad una legge nazionale che *provides a cause of action*, e cioè che riconosca la risarcibilità dei danni in questione.

Se, però, l’interpretazione “estensiva” fondata sulle succitate ragioni storiche può considerarsi senza dubbio condivisibile con riguardo alla Convenzione di Varsavia,

¹³⁸ In tal senso si è talora espressa anche la giurisprudenza statunitense, con riguardo alla quale cfr. MANKIEWICZ, *De la responsabilité civile sous le régime de la Convention de Varsovie en cas de détournement d’avion*, in *Trasp.*, 11/1977, 51 ss., nonché *The application of article 17 of the Warsaw Convention to mental suffering not related to physical injury*, in *AASL*, 1979, 187 ss.; tale orientamento è stato, tuttavia, fortemente avversato da altra giurisprudenza, ed in particolare dalla U.S. Supreme Court 17 aprile 1991, *Eastern Airlines vs Floyd*, in *23 Avi*, 17.367, secondo la quale non vi sarebbe alcun elemento di prova che consenta di ritenere che gli Stati firmatari della Convenzione di Varsavia avessero deciso in favore di una responsabilità per i danni soltanto psichici, ed anzi che i redattori del testo uniforme sarebbero stati più espliciti nel menzionare tali danni se fossero stati favorevoli alla loro risarcibilità; secondo la Corte, infatti, lo scopo primario della Convenzione di Varsavia era quello di favorire lo sviluppo e l’incremento della crescente attività di trasporto aereo, piuttosto che quello di garantire ai passeggeri una piena tutela.

¹³⁹ Si veda, in particolare, U.S. District Court, Southern District of New York, 4 marzo 1977, *Karfunkel vs. Air France*, in *14 Avi*, 17.674, ove si afferma che “*it seems the better view that all the claims for damages for personal injuries suffered by a passenger in an accident, whether physical or mental, be resolved in one action under the Convention*”. In relazione alla dottrina e giurisprudenza dichiaratasi favorevole alla risarcibilità dei danni sia fisici che psichici si veda MASTRANDREA, *L’obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, cit., 178 ss.

non può farsi a meno di rilevare che la stessa appare difficilmente sostenibile se il riferimento è alla Convenzione di Montreal del 1999.

In effetti, la mancata considerazione delle lesioni psichiche nell'art. 17 della Convenzione di Montreal non può più essere ascritta, come alcuni decenni fa, alla mancata considerazione delle stesse come possibile conseguenza delle operazioni di trasporto aereo. Il fatto che il legislatore uniforme del 1999 abbia contemplato espressamente soltanto la morte o le *bodily injuries* del passeggero per tracciare l'ambito di applicazione del testo convenzionale potrebbe, quindi, valere ad escludere da tale ambito gli eventi produttivi solo di traumi psichici, la risarcibilità dei quali resterebbe ancorata – come si è sopra puntualizzato – alle particolari leggi nazionali indicate dalle regole di conflitto del Foro adito. In sostanza, soltanto l'alterazione di uno o più organi del passeggero potrebbe ricadere nell'ambito oggettivo di applicazione della nuova disciplina internazionale uniforme della responsabilità del vettore aereo¹⁴⁰.

A conferma di tale assunto vi sarebbe altresì la considerazione per cui in occasione dei lavori preparatori della Convenzione di Montreal i redattori, in una prima fase, non si erano schierati a favore della assoluta irrisarcibilità dei danni conseguenti alla *pure mental injury*, ma in un secondo momento hanno invece deliberato di eliminare radicalmente qualsivoglia riferimento alla risarcibilità di tali danni, quasi a voler sancire la volontà di indirizzare l'interprete in una univoca determinazione del significato dell'espressione *bodily injury*, da condursi secondo le nozioni e le regole

¹⁴⁰ Per quanto lo scrivente ritenga di aderire all'orientamento, pur minoritario, favorevole alla risarcibilità dei danni soltanto psichici, nel senso dell'esclusione, sulla base della Convenzione di Montreal, della risarcibilità del danno da *pure emotional distress* si è in più casi espressa la dottrina anche internazionale; si veda MARGO, *Insurance Aspects of the New International Passenger Liability Regime*, in *Air Law*, 1999, 134, 136; nello stesso senso, seppur critico rispetto a tale posizione, MAURITZ, *Current Legal Developments: the ICAO International Conference on Air Law, Montreal, May 1999*, 154, secondo il quale in campo aeronautico dovrebbero essere risarciti i casi di "*severe emotional distress*", ma dovrebbe essere invece esclusa la risarcibilità "*for any form of minor claim based on fear of flying related phenomena such as turbulence*". Nel senso che la nuova Convenzione di Montreal abbia preso atto che sulla questione non vi sia una posizione consolidata e che, dunque, la stessa non sia preclusiva alla risarcibilità dei danni solo psichici cfr. WEBER-JACOB, *The modernization of the Warsaw System: The Montreal Convention of 1999*, in *A.A.S.L.*, 1999, 333, 340.

proprie della *lex fori*, alle quali la Convenzione lascerebbe il compito di delimitare la risarcibilità delle conseguenze dannose¹⁴¹.

Per quanto si è finora esposto non può dubitarsi che la problematica della risarcibilità dei danni psichici rappresenti una questione di soluzione tutt'altro che agevole, la cui portata, peraltro, è stata per così dire amplificata a seguito della approvazione del regolamento CE 2002/889, modificativo del precedente regolamento CE n. 2027/97, con il quale la normativa internazionaluniforme di Montreal è stata estesa, per quanto concerne la responsabilità del vettore nei confronti dei passeggeri, anche ai trasporti effettuati all'interno degli Stati membri.

Nel testo dell'art. 6.2 del suddetto regolamento CE n. 2027/97, come riformato dal successivo regolamento CE n. 889/2002, si precisa che i vettori aerei hanno l'obbligo di consegnare agli utenti dei servizi di trasporto aereo comunitari una "indicazione scritta" contenente una serie di informazioni, tra le quali è compreso "*il limite applicabile per tali voli alla responsabilità del vettore in caso di decesso o di lesione*", senza che, tuttavia, sia specificato a quale tipologia di lesione si debba fare riferimento.

Si pone dunque il dubbio se il concetto di "lesione" possa ricomprendere anche i traumi di natura psichica, anche in ragione del fatto che, in allegato al Regolamento *de quo*, vi è l'avvertenza che, in materia di "risarcimento in caso di morte o lesioni", "*non vi sono limiti finanziari di responsabilità in caso di lesioni o morte del passeggero*", e sarebbe pertanto lecito desumere che il riferimento sia anche a quelle mentali. Resta inteso, tuttavia, che tale avvertenza è priva di valore precettivo, e quindi anche nell'ipotesi in cui debba ritenersi che la stessa possa autorizzare la richiesta di risarcimento di danni soltanto psichici, non potrebbe comunque essere posta a fondamento della eventuale domanda risarcitoria. Mancando a detto ammonimento alcun valore imperativo, la prescrizione rivolta al vettore aereo all'art. 6.2 di comunicare ai passeggeri i limiti risarcitori in caso di decesso o lesioni non è, in conclusione, sufficiente ad estendere agli eventi dannosi di natura solo psichica il

¹⁴¹ Così BUSTI, *La responsabilità per danni alla persona nel trasporto aereo*, cit., 91.

disposto di cui all'art. 1 secondo il quale alla responsabilità dei vettori aerei comunitari si applicano le disposizioni della Convenzione di Montreal.

Non può inoltre trascurarsi che il dettato originario del regolamento n. 2027/97, disciplinando, all'art. 3, le ipotesi nelle quali la responsabilità del vettore aereo non è soggetta ad alcun limite finanziario, menzionava, oltre a "morte" e "ferite", le lesioni "personali" subite dai passeggeri, lasciando dunque chiaramente trasparire l'originaria intenzione del legislatore comunitario di contemplare anche le lesioni psichiche tra quelle soggette al sistema di responsabilità ivi delineato.

Alla luce di ciò, si potrebbe arrivare a sostenere che il testo del novellato regolamento in questione abbia addirittura compromesso la possibilità di estendere la responsabilità dei vettori aerei comunitari, in applicazione delle disposizioni della Convenzione di Montreal, anche ai danni psichici subiti dai passeggeri.

In definitiva, il tema della risarcibilità o meno dei danni psichici in forza dell'art. 17 della Convenzione di Montreal è un tema ancora aperto e controverso, oltre che ampiamente dibattuto nella giurisprudenza internazionale. Se a favore di un'interpretazione "estensiva" dell'art. 17 giocano delle (sacrosante) ragioni di tutela e garanzia dei passeggeri, anche ispirate alle esigenze di protezione di valori primari quali l'integrità psicofisica degli stessi, a discapito della stessa vi sono, quantomeno, quelle legate all'interpretazione del dato letterale dell'art. 17 della Convenzione, che nella versione inglese dichiara risarcibili le sole lesioni fisiche (*bodily injuries*).

L'argomento merita, ad avviso dello scrivente, un ultimo spunto di riflessione su una questione che pare non essere stata adeguatamente soppesata in ambito dottrinale.

Come è noto, da inizio gennaio 2010 è stata approvata, tra le versioni ufficiali della Convenzione di Montreal, anche quella redatta in lingua italiana, il cui art. 17 statuisce che il vettore è responsabile del danno derivante dalla morte o dalla lesione "personale" subita dal passeggero. Tale scelta espressiva non può ritenersi casuale, ed anzi dovrebbe essere considerata quale chiaro indice della recente presa di consapevolezza del legislatore uniforme di ricomprendere nell'ambito di applicazione della responsabilità del vettore aereo internazionale anche le lesioni dei passeggeri che abbiano natura di semplice urto psichico.

3.2. UNO SGUARDO ALLA GIURISPRUDENZA DEL REGNO UNITO

Si è detto che il tema della risarcibilità o meno del danno psichico sulla scorta dell'art. 17 della Convenzione di Varsavia e Montreal è, da molti decenni, oggetto di un acceso dibattito sia dottrinale che giurisprudenziale.

Si ritiene, dunque, che la trattazione del tema richieda di gettare uno sguardo anche ad un caso concreto dibattuto in giurisprudenza in ambito internazionale, e a tal fine si è scelto di ripercorrere il percorso argomentativo intrapreso dalla *House of Lords*, nel 28 febbraio 2002, nella decisione con la quale si è pronunciata nei due ricorsi riuniti relativi ai casi *King v. Bristow Helicopters Ltd. E Morris v. KLM Royal Dutch Airline*.

La Camera dei Lords, nel caso in commento, era chiamata a decidere se meritasse di essere risarcito il danno derivante da una *mental injury*, non connesso ad un danno fisico, che fosse conseguenza di un *accident* verificatosi a bordo di un aeromobile, e se il soggetto danneggiato fosse così legittimato ad agire nei confronti del vettore ai sensi dell'art. 17 della Convenzione di Varsavia.

Il fatto

Il primo caso

Nel primo caso, risalente al 22 dicembre 1993, l'elicottero sul quale viaggiava come passeggero il sig. King, dopo essere decollato dalla piattaforma *Gryphon* nel *Beryl Oilfield* del Mare del Nord, giunto all'altezza dei trentacinque piedi, a causa di un'avaria ai motori perse rapidamente quota per poi precipitare sul ponte di decollo dal quale era partito. Dopo lo schianto, una densa coltre di fumo avvolse il velivolo e accrebbe la situazione di panico dei passeggeri, i quali erano impossibilitati a comprendere cosa stesse succedendo.

A seguito di tale accadimento, il sig. King agì giudizialmente nei confronti del vettore aereo ai sensi dell'art. 17 della Convenzione di Varsavia, lamentando di avere subito dei danni meritevoli di risarcimento consistenti sia nel pregiudizio di natura fisica riconducibile alla situazione di intenso stress psichico successivo all'incidente aereo – e sfociato in un'ulcera peptica clinicamente accertata e posta in rapporto causale con lo

stato di grave stress accumulato dopo l'incidente – sia nei danni di carattere psicologico o psicosomatico.

Il *Lord Ordinary*, con decisione interlocutoria, escluse l'ammissibilità della richiesta di prova in ordine ai danni di natura meramente psichica, mentre ritenne rilevante la prova sull'esistenza del nesso causale tra l'*accident*, la situazione di acuto disagio psicologico conseguente e la patologia di ulcera peptica.

La *First Division* accolse invece la *reclaiming motion* del sig. King, riformando la decisione del Giudice di I grado che aveva escluso la prova.

Il secondo caso

Il secondo caso risale al 6 settembre 1998¹⁴², allorché la quindicenne sig.na Morris si imbarcò su un volo della Compagnia KLM diretto da Kuala Lumpur ad Amsterdam e, mentre stava riposando a bordo dell'aereo, si avvide che l'uomo seduto al suo fianco stava accarezzando la sua coscia sinistra; il personale di volo, immediatamente avvisato dell'accaduto, provvide ad assegnarle un altro posto a debita distanza dall'uomo.

In relazione a tale fatto la Morris agì in giudizio nei confronti della compagnia aerea, lamentando di aver subito, a seguito del grave e spiacevole episodio occorso in volo, gravi danni di natura psichica rappresentati da profonde crisi depressive.

Il Giudice di I grado della *Bury County Court di Bolton* ritenne fondata la richiesta risarcitoria formulata dalla sig.na Morris, e così condannò il vettore aereo a risarcirla dei danni, di natura psichica, subiti a seguito dell'episodio occorso durante il volo.

La decisione del primo Giudice venne riformata in secondo grado dalla Corte di Appello, la quale escluse che l'art. 17 della Convenzione di Varsavia potesse avallare le domande risarcitorie derivanti da pretesi danni di natura prettamente psicologica da ricollegarsi alla verifica di un *accident* avvenuto durante l'esecuzione del contratto di trasporto aereo.

¹⁴² Si noti che entrambi i casi risalgono ad un periodo antecedente rispetto all'entrata in vigore "nuovo" testo di diritto uniforme di Montreal del 1999, ragion per cui il riferimento normativo operato dagli attori, e sul quale è stata poi chiamata a decidere la *House of Lords*, è l'art. 17 della Convenzione di Varsavia.

La decisione

La sentenza pronunciata dalla Camera di Lords nel 2002 costituisce il frutto di una meticolosa e approfondita disamina dalla medesima operata sul tema della risarcibilità dei danni, consistenti in una *mental injury*, ai sensi del regime normativo delineato dalla Convenzione di Varsavia del 1929, come modificata dal Protocollo dell'Aja del 1955.

Nell'ambito di tale approfondito processo di "rimeditazione" dell'art. 17, diretto a valutare se ci fossero spazi per contemplare una interpretazione della norma diversa da quella aderente dal dato letterale e quindi "restrittiva", la Camera dei Lords attribuì un rilevante risalto alla accresciuta sensibilità sociale, anche determinata dai progressi avvenuti in campo medico, verso nuove forme di danno non aventi natura prettamente fisica.

All'esito del percorso di riflessione condotto sulla questione giunse, tuttavia, a conclusioni assai vicine alla interpretazione "restrittiva" dell'art. 17, statuendo che rientra nella nozione di *bodily injury*, ed è dunque risarcibile ai sensi del suddetto art. 17, "*il danno sofferto dal passeggero sotto forma di patologia fisica originata da una sofferenza psichica da porre in relazione causale con un sinistro verificatosi nel corso di un trasporto aereo*", ed evidenziando dunque che il danno psichico merita di essere ristorato solo laddove sia connesso ad una lesione fisica clinicamente accertabile.

Il problema sul quale era chiamata a pronunciarsi la Camera dei Lords, già ampiamente affrontato con la presente trattazione, verteva sulla tipologia di pregiudizio alla persona che fosse meritevole di ristoro sulla base della nozione di *lésion corporelle* contemplata dall'art. 17 della Convenzione di Varsavia, e riproposto dallo stesso articolo della Convenzione di Montreal, e sulla meritevolezza o meno della risarcibilità del danno di natura meramente psichica, o addirittura dei soli "risentimenti" di natura psicologica.

Tale delicata tematica era infatti oggetto della questione di diritto che la Bristow Helicopters e la sig.na Morris, impugnando rispettivamente le decisioni della First Division e della Corte di Appello nei giudizi di rispettiva pertinenza, proposero alla Camera dei Lords, con la quale si chiedeva appunto se la persona che non ha sofferto un

danno fisico, ma ha subito soltanto una *mental injury* o una *illness such as clinical depression* quale conseguenza di un *accident* verificatosi a bordo di un aeromobile, fosse legittimata ad agire contro il vettore ai sensi dell'art. 17 della Convenzione di Varsavia.

La Camera dei Lords ritenne meritevole di accoglimento il ricorso della Bristow nel caso King, e di rigetto quello della Morris nel secondo caso, così confermando, pur con alcune importanti puntualizzazioni delle quali si dirà a breve – e, peraltro, con decisione sulla quale non vi fu uniformità dei giudici¹⁴³ – che non rientra nella nozione di danno risarcibile ai sensi dell'art. 17 della Convenzione di Varsavia il pregiudizio di natura meramente psicologica rappresentato da un semplice “disturbo” o “sofferenza psicologica” che non sia ricollegabile ad una alterazione fisica, clinicamente accertabile, dell'organismo umano, ancorché detto disturbo psicologico sia posto in relazione causale con un sinistro verificatosi nel corso di un trasporto aereo.

Precisava infatti la Camera dei Lords che, per quanto sia pacifico che il sistema nervoso sia parte dell'organismo umano, la lesione ad esso arrecata integri una lesione corporale risarcibile solo se dimostrata nelle sue cause e nei suoi riflessi a livello fisico; dimostrava così la House of Lords di voler attribuire una certa rilevanza ai progressi compiuti in materia dalla scienza medica dopo l'avvenuta sottoscrizione della Convenzione di Varsavia, con particolare riguardo all'accertamento medico ed alla valutazione clinica dei danni che possono essere arrecati al cervello e al sistema nervoso da accadimenti esterni anche non violenti¹⁴⁴.

¹⁴³ Deve comunque osservarsi che i giudici della Camera dei Lords tendono a convergere nelle conclusioni pur partendo da presupposti parzialmente diversi. Ha, ad esempio, precisato *Lord Hobhouse of Woodborough* che “*the word injury involves a condition which departs from the normal*” e che “*a person who is concussed or who has a clinical shock or who is made deaf or blind is properly described as injured*”, salvo poi dichiarare che, in ogni caso, la nozione di *bodily injury* “*does not include mere emotion upset such as fear, distress, grief or mental anguish*”.

¹⁴⁴ Così ZAMPONE, *Sulla risarcibilità del danno psichico nel trasporto aereo internazionale di persone*, in *Dir. trasp.*, 2003, 1015, nella nota di commento alla decisione della Camera dei Lords dd. 28 febbraio 2002.

Tuttavia, per quanto venga dato atto della possibilità che un danno fisico possa comportare anche una lesione di carattere psichico¹⁴⁵ – o, detto in altre parole, che un trauma psichico possa riverberarsi anche a livello del corpo umano – e indi possa potenzialmente considerarsi risarcibile ai sensi dell’art. 17, è tuttavia necessario fornire validi elementi probatori dai quali possa desumersi detta “corrispondenza”.

Il “punto di arrivo” delle riflessioni condotte dalla Camera dei Lords sulla *vexata quaestio* della interpretazione dell’art. 17 consiste nella esclusione dalla nozione di *bodily injury* - e, conseguentemente, dalla ammissibilità del ristoro dei danni lamentati a tale titolo - degli stati di paura, stress, ansia, che non abbiano un rilievo clinico acclarabile per il tramite dei più avanzati e rigorosi criteri della scienza medico legale.

La House of Lords, in sostanza, aderisce all’orientamento consolidatosi nella giurisprudenza statunitense¹⁴⁶, il quale, pur allargando parzialmente le maglie del danno risarcibile anche a forme di traumi di natura psichica, richiede tassativamente che tali traumi siano collegati a lesioni fisiche secondo un rapporto di causalità condiviso dalla scienza medica. Il danno risarcibile, insomma, può anche essere inteso come quello subito dal sistema nervoso centrale, purché sia accertabile clinicamente, non trascurabile e, soprattutto, posto in rapporto di causa ad effetto con il sinistro verificatosi durante il trasporto aereo.

¹⁴⁵ In tal senso si veda WALLACE HOLMES, *Recovery for purely mental injuries under the Warsaw Convention: aviario*, in *JALC* 1993, 1205 ss; in senso sfavorevole tout court alla risarcibilità del danno psichico, anche se connesso ad una lesione fisica, si veda DESBIENS, *Air carrier’s liability for emotional distress under article 17 of the Warsaw Convention: can it still be invoked?*, in *AASL* 1992, II, 153 ss.

¹⁴⁶ Merita di essere citato il caso *Weaver v. Delta Airlines Inc.*, U.S. District Court for the District of Montana, 56 F. Supp. 2d 1990, nel quale i giudici hanno ricondotto i disturbi di carattere psichico per i quali veniva chiesto il risarcimento dei danni ad una forma di deterioramento del sistema nervoso centrale, accertabile mediamente criteri scientifici, la c.d. *brain injury*; trattasi di una sentenza che si è espressa a favore di un’interpretazione “estensiva” della nozione di *bodily injury*, nella quale si ritenne acquisita la prova della lesione fisica consistente in “*physical changes to the patient’s brain cell structures*”. In senso analogo si sono espresse anche alcune decisioni successive, ad esempio quella relativa al caso *Turturro v. Continental Airlines*, (2001) 27 *Avi.* 18.414. Nello stesso senso della House of Lords britannica nella decisione in commento si è invece espressa la United States Supreme Court (1991) 499 U.S. 530, escludendo che i disturbi psichici o mentali non accompagnati da una lesione fisica siano meritevoli di risarcimento; in relazione a tale sentenza si sono pronunciati diversi autori della dottrina statunitense, si veda HARAKAS, *Warsaw Convention: mental injury unaccompanied by physical injury*, in *ZWL* 1991, 363; DESBIENS, *Air carrier’s liability for emotional distress under article 17 of the Warsaw Convention: can it still be invoked?*, cit., 155; COLLINS, *Pre and post impact and suffering and mental anguish in aviation Accidents*, in *JALC*, 1994, 406.

Può dunque affermarsi che la Camera dei Lords, pur non avendo optato per una soluzione davvero “coraggiosa” - volta, per intenderci, a ricomprendere nella nozione di *bodily injury* anche gli stati di stress marcato o persistente ansia conseguenti ad un sinistro aereo - è indubitabilmente pervenuta ad una interpretazione dell’art. 17 della Convenzione di Varsavia che risulta influenzata da valutazioni di ordine storico connesse all’esame dei lavori preparatori della Convenzione stessa, e che tiene altresì in conto i progressi della scienza medica e le accresciute esigenze di tutela dei passeggeri negli ultimi decenni, anche a causa del verificarsi di gravi episodi terroristici.

Trattasi, in conclusione, di una pronuncia che, a parere dello scrivente, meritava di essere esaminata in quanto rappresenta il frutto di una esegesi dell’art. 17 in chiave evolutiva, e che, al tempo stesso, propone argomentazioni sviluppate anche in molteplici altre sentenze della giurisprudenza statunitense.

3.3. UN “CASO ITALIANO”

Per quanto il lavoro verta sulla analisi del regime internazionale della normativa inerente la responsabilità del vettore aereo, preme allo scrivente dedicare un paragrafo della trattazione ad un “caso italiano”, grazie allo studio del quale ha avuto occasione di approfondire il tema in questione, sia da un punto di vista dottrinale, sia da un punto di vista giurisprudenziale.

Il “caso” riguarda un procedimento civile instaurato avanti al Tribunale di Bologna dai signori C. e Di M. nei confronti della compagnia aerea Air France per chiedere il risarcimento dei danni patrimoniali, non patrimoniali e morali subiti a seguito di un incidente aereo nel quale erano rimasti coinvolti.

Gli attori lamentavano, in particolare, di avere subito un significativo danno sotto il profilo “biologico-psichico”, avallato dai referti di una serie di visite neuropsichiatriche, nonché dal contenuto di una perizia medico legale.

Il fatto

In data 2 agosto 2005 il velivolo Air France a bordo del quale viaggiavano i sig.ri C. e Di M., in occasione del volo n. 358 diretto da Parigi a Toronto, usciva di pista nella fase di atterraggio all'aeroporto Pearson di Toronto. I motori dell'aeromobile

andavano a fuoco, così destando angoscia e terrore in tutti i passeggeri, i quali erano costretti ad abbandonare l'aereo dall'uscita di emergenza posteriore, in quanto le uscite di sicurezza laterali erano rimaste chiuse.

Gli attori assumevano che tale traumatico evento aveva implicato risvolti molto negativi sullo stato psicofisico dei medesimi, tanto da provocare prolungati e persistenti disturbi, quali insonnia, depressione dell'umore, crisi di pianto e ansia, con ovvie ripercussioni su molte aree importanti della vita quotidiana, *in primis* quella lavorativa.

A causa della persistenza di tali disturbi, gli attori si sottoponevano ripetutamente a scrupolose visite neuropsichiatriche e ad una accurata perizia neuropsichiatrica e medico legale, al fine di quantificare l'entità del danno biologico-psichico, nonché del danno esistenziale, subiti in conseguenza del grave incidente aereo nel quale erano rimasti coinvolti.

Nei giorni immediatamente successivi al sinistro, la compagnia aerea Air France provvedeva a corrispondere ai sig.ri C. e Di M. la somma complessiva, *pro-capite*, di 3.700,00 dollari canadesi, a titolo di primo indennizzo per il trauma subito, nonché per la totale perdita dei bagagli.

Gli attori, ritenendo manifestamente inadeguato il suddetto indennizzo, anche in ragione della “evoluzione” del trauma successiva al sinistro, avanzavano nei confronti di Air France richiesta di congruo risarcimento di tutti i danni dai medesimi patiti, ivi compresi quello biologico-psichico, morale ed esistenziale, nonché di tutti i danni materiali subiti in occasione dell'incidente aereo e il rimborso delle spese mediche affrontate a seguito del sinistro.

I sig.ri C. e Di M., sull'assunto che il volo Air France numero 358 diretto da Parigi a Toronto rappresentasse un “trasporto internazionale di persone”, e rientrasse dunque nell'ambito di applicazione dell'art. 1 della Convenzione di Montreal del 1999, fondavano la propria domanda di risarcimento sull'art. 17 della Convenzione medesima, sostenendo che tale disposizione, con la menzione delle “bodily injuries”, facesse riferimento propriamente all'evento dannoso, e non al diverso aspetto del pregiudizio risarcibile quale conseguenza dell'evento stesso.

In ragione di ciò, la determinazione di quali danni fossero normativamente risarcibili non concretava una mera interpretazione del significato dell'espressione "danno", e costituiva così una lacuna colmabile ricorrendo alle pertinenti disposizioni della legge nazionale, e quindi quella italiana.

I sig.ri C. e Di M. quantificavano quindi il danno subito - e certificato dalla scrupolosa perizia medico legale prodotta in causa - sulla scorta delle tabelle di liquidazione del danno biologico adottate dal Tribunale di Bologna.

Sviluppi successivi e spunti di riflessione

Occorre ora rilevare che il giudizio instaurato dai sig.ri C. e Di M. nei confronti della Air France non si è concluso con la pronuncia di una sentenza da parte del Tribunale di Bologna, in quanto le parti, dopo aver depositato le proprie memorie difensive previste dall'art. 183 del codice del rito civile, e prima dell'inizio della fase "istruttoria", sono addivenute ad una definizione transattiva della controversia.

Nei propri atti difensivi la Air France sosteneva l'infondatezza della domanda attorea, ma motivava tale assunto principalmente su asseriti vizi di incompetenza giurisdizionale del Tribunale adito, e in secondo luogo sulla ritenuta non risarcibilità dei danni di natura psichica ai sensi dell'art. 17 della Convenzione di Montreal.

Gli attori, al contrario, argomentavano la propria posizione evidenziando che la nozione di danno biologico, come identificato da una serie di importanti pronunce della Suprema Corte, contemplasse qualsivoglia lesione all'integrità psicofisica dell'individuo, e dunque, indubitabilmente, comprendesse anche il risarcimento dagli stessi richiesto, in termini di "danno biologico-psichico", per la grave compromissione subita alla propria salute e alle proprie condizioni di vita.

In sede di definizione transattiva della controversia, comunque, la compagnia aerea francese è addivenuta alla volontà di corrispondere agli attori un indennizzo congruo - e, soprattutto, di gran lunga superiore a quello "spontaneamente" corrisposto nei giorni successivi all'incidente - per le lesioni lamentate sotto il profilo psichico, alle quali evidentemente, anche a prescindere dall'ambiguo testo dell'art. 17 della Convenzione di Montreal e dalla posizione processuale assunta in giudizio, veniva riconosciuta una indubbia meritevolezza di ristoro.

Senza voler approfondire in questa sede un tema che non costituisce, per ragioni di sinteticità espositiva, oggetto di trattazione, non pare superfluo spendere alcune brevi considerazioni sul rapporto tra la nozione di danno biologico elaborata nel nostro ordinamento e quella di *bodily injury* menzionata all'art. 17 della Convenzione di Montreal.

Appare infatti di immediata percezione la sostanziale sovrapposibilità tra i due concetti, posto che la Corte di Cassazione ha elaborato una nozione di danno biologico da intendersi quale menomazione dell'integrità psicofisica della persona, e dunque quale lesione non solo strettamente fisica, ma altresì di carattere fisico.

Può, in particolare, affermarsi che laddove il danno psichico sia una conseguenza di una lesione fisica, esso rappresenta pacificamente una componente del danno biologico, ed è quindi senza dubbio idoneo a concretizzare una lesione risarcibile ai sensi dell'art. 17 della Convenzione di Montreal.

Qualche perplessità sussiste con riguardo alla possibilità che meritino pieno ristoro ai sensi della Convenzione di diritto uniforme i danni che, definibili come *mental injury*, non trovano corrispondenza in altrettante lesioni fisiche, e si concretizzano in meri disturbi comportamentali. Dette perplessità si fondano sull'osservazione per cui, sebbene le lesioni in questione costituiscano danni ingiusti causati da un comportamento illegittimo di un terzo estraneo, nella giurisprudenza più recente si è assistito ad una progressiva "erosione" della risarcibilità delle forme di danno riconducibili alla vasta nozione di danno "esistenziale", soprattutto a seguito della ben nota sentenza pronunciata dalla Suprema Corte a Sezioni Unite nel novembre 2008.

Non può infatti ignorarsi che il pregiudizio di carattere strettamente psichico o psicologico, che incida su aspetti comportamentali e non rappresenti la conseguenza di una lesione fisica o che non si sostanzi in una lesione neurologica, sembrerebbe difficilmente inquadrabile tra i danni meritevoli di risarcimento ai sensi della suddetta sentenza - la quale ha avuto cura di evidenziare che "*la tutela risarcitoria sarà riconosciuta se il pregiudizio sia conseguenza della lesione almeno di un interesse giuridicamente protetto*" - a meno che non si decida di ricondurlo genericamente ad una lesione del diritto, costituzionalmente protetto, alla salute.

PARTE II

CAPITOLO 4

LA NORMATIVA VIGENTE IN MATERIA DI TRASPORTO MARITTIMO INTERNAZIONALE DI PERSONE E DI COSE

4.1. IL TRASPORTO MARITTIMO DI PERSONE E BAGAGLI: LA CONVENZIONE DI ATENE DEL 1974 E I SUOI PROTOCOLLI MODIFICATIVI

In questa seconda parte del lavoro verranno esaminate le disposizioni normative che disciplinano la responsabilità del vettore marittimo internazionale di persone e di cose.

Come già è stato fatto, nella parte I, per il vettore aereo internazionale, anche in queste sede si ritiene di spendere alcune parole introduttive sulla normativa vigente in materia di trasporto marittimo internazionale, al fine di contestualizzare l'analisi delle norme specificamente inerenti la responsabilità vettoriale e gli oneri risarcitori incombenti sul vettore per i danni da questo provocati.

Occorre osservare, in via di principio, che il trasporto marittimo di persone si connota per una dimensione transnazionale¹⁴⁷, in quanto i rapporti che da esso sorgono travalicano molto spesso i confini nazionali di ciascun ordinamento giuridico; tuttavia, come è stato osservato in dottrina, in ambito marittimo le convenzioni internazionali sono state adottate tardivamente rispetto ad altri settori del trasporto (*in primis* quello aereo del quale si è parlato nella parte I di questo elaborato)¹⁴⁸. Dette fonti, peraltro, rivestono una significativa importanza nella regolamentazione del settore marittimo del trasporto, posto che le sole regole di diritto internazionale privato sono insufficienti a garantire una effettiva uniformità di disciplina dei rapporti in questione¹⁴⁹.

¹⁴⁷ Cfr. CARBONE, *La disciplina giuridica del traffico marittimo internazionale*, Bologna, 1982 e ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2004, i quali hanno evidenziato l'opportunità che il trasporto marittimo internazionale riceva una regolamentazione uniforme e unitaria.

¹⁴⁸ In tal senso COMENALE PINTO, *Il passaggio marittimo fra codice della navigazione, convenzioni non ratificate e prospettive comunitarie*, in *Diritto@Storia*, n. 4/2005, 2.

¹⁴⁹ Così CARBONE, *Lezioni, casi e modelli contrattuali di diritto marittimo*, Torino, 1997, 12.

Tra le convenzioni internazionali sottoscritte a partire dagli anni Sessanta nel trasporto marittimo di persone, meritano di essere citate la Convenzione di Bruxelles del 1961, la Convenzione di Bruxelles del 1967 sul trasporto marittimo di bagaglio¹⁵⁰, la Convenzione di Tokyo del 1969 “per l’unificazione di alcune regole sul trasporto marittimo di passeggeri e loro bagaglio”, e soprattutto la ben nota Convenzione di Atene del 13 dicembre 1974 “per l’unificazione di certe regole in materia di trasporto di persone e per mare”, anche conosciuta come “PAL”, entrata in vigore il 28 aprile 1987 dopo essere stata ratificata da dodici Stati, con i suoi protocolli modificativi di Londra del 1976 e del 2002¹⁵¹.

La Convenzione di Atene ha tratto origine dai lavori di una conferenza dell’IMCO, svoltasi, ad Atene appunto, con l’obiettivo di giungere alla elaborazione e adozione di un testo di portata internazionale che disciplinasse il trasporto marittimo di persone e di loro bagagli; si voleva infatti convogliare in un’unica convenzione, attualizzandole, le disposizioni contenute nelle citate convenzioni del 1961 sul trasporto dei passeggeri e del 1967 relativa al trasporto di bagagli.

Il testo redatto nel 1974 si compone di ventotto articoli e si propone di disciplinare il “trasporto internazionale oggettivo”, e cioè il trasporto nel quale il luogo di partenza e quello di arrivo sono situati in due Stati diversi, oppure in un unico Stato, purché nel tragitto contrattualmente stabilito sia previsto lo scalo in un porto intermedio di altro Stato.

L’art. 2 specifica, al paragrafo 1, che la Convenzione si applica ai contratti di trasporto marittimo internazionale se “*a. la nave batte bandiera di uno Stato parte della presente Convenzione od è immatricolato in tale Stato, o b. il contratto di trasporto è stato concluso in uno Stato parte della presente Convenzione, o c. secondo il contratto di trasporto, il luogo di partenza o di destinazione si trova in uno Stato parte della presente Convenzione*”¹⁵² e al paragrafo 2 che, in deroga a quanto disposto dal paragrafo

¹⁵⁰ Detta convenzione non è mai entrata in vigore.

¹⁵¹ Per il Protocollo del 2002, approvato a Londra, si è deciso che la sua entrata in vigore dovesse intervenire trascorsi dodici mesi dall’adesione di dieci Stati.

¹⁵² Si è osservato in dottrina che l’aver adottato, quale luogo discrezionale per l’applicazione del testo di diritto uniforme, anche quello della stipulazione del contratto, ha rappresentato una novità di importanza

precedente, “*la presente Convenzione non si applica se il trasporto è soggetto ad un regime di responsabilità civile nel quadro di qualsiasi altra Convenzione internazionale sul trasporto di passeggeri o bagagli mediante altri modi di trasporto, nella misura in cui tali disposizioni siano obbligatoriamente applicabili al trasporto marittimo*”¹⁵³.

Deve rilevarsi che la Convenzione di Atene, quantomeno nella sua versione originaria non ha raggiunto i risultati sperati in punto di uniformità internazionale, tanto che a tutto il 2003 il numero degli Stati contraenti risultava ancora piuttosto ridotto, in tutto trentadue, tra i quali pochi Stati marittimi internazionali.

Non miglior sorte è toccata al Protocollo del 19 novembre 1976¹⁵⁴, che ha sostituito il franco Poincarè con il diritto speciale di prelievo, entrato in vigore il 30 aprile 1989, del quale sono parte 25 Stati.

La motivazione dello scarso entusiasmo manifestato nei confronti della Convenzione di Atene, almeno fino alla redazione del Protocollo del 2002, andava individuata nel fatto che la stessa prevedeva limiti di responsabilità per morte e lesioni personali e danni al bagaglio ritenuti eccessivamente bassi¹⁵⁵, ed inoltre non prevedeva l’assicurazione obbligatoria della responsabilità del vettore, la quale rappresentava un principio irrinunciabile particolarmente per i Paesi marittimi.

Si riteneva che la Convenzione di Atene, anche a seguito dei miglioramenti apportati con i Protocolli modificativi, non avesse saputo fornire una risposta adeguata alla mutate esigenze del trasporto marittimo di persone e, in particolare, alle accresciute esigenze di tutela del passeggero¹⁵⁶.

notevolissima; in tal senso vedi DANI, *La Convenzione di Atene, 1974, sul trasporto marittimo di passeggeri e bagaglio*, in *Trasporti*, 1976, 101-112.

¹⁵³ Detta limitazione è stata motivata sul presupposto per cui nei luoghi dei porti in cui i passeggeri sostano in attesa di imbarcarsi si svolgono attività potenzialmente pericolose per l’incolumità degli stessi, ma che non possono farsi rientrare nella sfera di rischio tipicamente prodotto dal vettore marittimo.

¹⁵⁴ All’art. 25 della Convenzione si prevede che la stessa possa essere modificata, e ciò è avvenuto con i Protocolli del 1976 e del 2002, il secondo dei quali, come si dirà in seguito, è stato recepito in misura assai più significativa e adottato anche nell’ambito dell’Unione Europea.

¹⁵⁵ E ciò anche a seguito dell’approvazione di un ulteriore Protocollo del 29 marzo 1990, che pure innalzò il limite di responsabilità derivante da morte e lesioni personali o da perdita e danni al bagaglio.

¹⁵⁶ Anche nell’ambito del trasporto marittimo si è assistito ad una progressiva evoluzione, nel corso degli ultimi decenni, del concetto di “passeggero”, che progressivamente è andato a coincidere con la qualifica di “consumatore”; sulla questione ha scritto LOPEZ DE GONZALO, *Giurisdizione civile e trasporto marittimo*, Milano, 2005, 115.

Sui limiti di responsabilità per morte e lesioni personali del viaggiatore sono state introdotte nuove disposizioni con il Protocollo del 1° novembre 2002, che tuttavia, pur essendo stato predisposto con la finalità di colmare le lacune del testo originario della Convenzione del '74, al 1° giugno 2010 era stato ratificato soltanto da quattro Stati di risibile importanza¹⁵⁷.

Il Protocollo del 2002, che pure non è ancora vigente, ha emendato un aspetto significativo della Convenzione di Atene, e cioè quello relativo alla prescrizione, introducendo il principio del rinvio alla *lex fori* per quanto concerne la sospensione ed interruzione dei termini per l'esercizio dell'azione risarcitoria nei confronti del vettore; l'art. 9 del Protocollo, in particolare, stabilisce che il termine entro il quale il passeggero deve promuovere l'azione risarcitoria¹⁵⁸ è di cinque anni dalla data dello sbarco, o da quella in cui lo sbarco avrebbe dovuto avvenire, o in tre anni decorrenti dal momento in cui l'attore ha avuto, o ragionevolmente avrebbe dovuto avere, conoscenza della lesione personale, della perdita o dei danni prodotti dall'incidente.

Senza entrare approfonditamente nel merito di argomenti che, per necessità espositiva, non rientrano nell'oggetto della presente trattazione, si evidenzia che il Protocollo del 2002 non ha inciso in misura importante in tema di giurisdizione, tanto che l'impianto originario della Convenzione di Atene, che prevede quattro criteri di collegamento giurisdizionale la cui scelta è rimessa al ricorrente, è rimasto inalterato.

Un appunto merita di essere fatto anche sulla tipologia di azioni esperibili da parte del passeggero, come disciplinate dall'art. 17, il cui testo è stato modificato dal Protocollo di Londra del 2002; il secondo paragrafo dell'art. 17, in un'ottica garantista nei confronti del passeggero, dispone che quest'ultimo abbia la facoltà di esperire la propria azione risarcitoria sia nei confronti del vettore contrattuale che del vettore di fatto (il *performing carrier*)¹⁵⁹ e che inoltre abbia - a seguito di una modifica apportata

¹⁵⁷ Albania, Lettonia, Saint Kitts and Nevis e Siria.

¹⁵⁸ Cfr. MALTESE, *Domanda giudiziale contro il vettore marittimo e carenza di giurisdizione del giudice straniero*, in *Studi in onore di Gustavo Romanelli*, Milano, 1997, 800, ove si puntualizza che la disciplina internazionaluniforme funge da sussidio per gli operatori pratici che si trovano in difficoltà nell'individuare il giudice fornito di giurisdizione.

¹⁵⁹ Si è osservato che sussiste un parallelismo tra la figura del "carrier" prevista dalla Convenzione di Atene e quella del "contracting carrier" menzionata dalla Convenzione di Guadalajara, e che, inoltre,

all'art. 17 con il Protocollo del 2002 - anche azione diretta nei confronti dell'assicuratore, il quale potrebbe dunque essere convenuto dal passeggero di fronte ad uno tra i Tribunali che sarebbero competenti per le azioni da lui esperibili nei confronti del vettore contrattuale o di fatto.

Da ultimo, si osserva che il Protocollo di Londra del 2002 disciplina la procedura di revisione dei limiti di responsabilità, con la previsione di una disciplina speciale rispetto alla revisione o modifica delle altre parti dell'accordo: si prevede infatti un processo di modifica dei suddetti limiti molto semplificato, ispirato alla *ratio* - che permea tutte le norme del Protocollo stesso - di garantire una adeguata tutela dei passeggeri trasportati via mare.

Dalle considerazioni suesposte per sommi capi appare evidente che il Protocollo del 2002 ha inciso su varie questioni affrontate dalla Convenzione di Atene del 1974, e non a caso infatti si parla di Convenzione di Atene 2002 (PAL 2002), sebbene, come detto, la stessa sia stata ratificata da pochi Stati e, soprattutto, non abbia raggiunto il numero di ratifiche minime per la sua entrata in vigore.

4.1.1. LA POSIZIONE DELL'UNIONE EUROPEA RISPETTO ALLA CONVENZIONE DI ATENE DEL 1974

La questione dell'entrata in vigore della Convenzione del 2002 - o, per precisione, della Convenzione del 1974 come emendata dal Protocollo sottoscritto a Londra nel 2002 - è strettamente legata alla posizione che, rispetto ad essa, ha assunto l'Unione Europea.

È agevole individuare un parallelismo tra l'atteggiamento adottato dalla Commissione CE rispetto alla Convenzione di Montreal del 1999 e quello dalla stessa manifestato nei confronti della Convenzione di Atene del 2002. Se, infatti, come si è visto nella parte I di questa esposizione, con il Reg. CE n. 889/2002, modificativo del Reg. CE n. 2027/97, è stato imposto agli Stati membri di applicare anche ai trasporti

rispetto al testo uniforme in materia aeronautica quello di Atene pare prospettare piuttosto chiaramente un principio di responsabilità solidale del "carrier" e del "performing carrier" nei confronti del passeggero; così ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, Milano, 1987.

effettuati all'interno degli stessi le disposizioni della Convenzione di Montreal del 1999, con il regolamento 392/2009 la Commissione Europea ha esteso l'applicazione della Convenzione anche ai trasporti eseguiti all'interno di uno Stato membro a bordo di navi delle classi *a* e *b* (nei termini specificati dalla direttiva 98/18 del 17 marzo 1998), con facoltà degli stessi Stati membri di differire tale ulteriore applicazione fino ad un massimo di quattro anni per le navi di classe *a* e fino al 31 dicembre 2018 per quelle di classe *b*¹⁶⁰.

Con particolare riferimento al tema della responsabilità del vettore marittimo di persone – che rappresenta l'oggetto della presente esposizione – l'art. 3 del regolamento *de quo* statuisce espressamente che il regime della responsabilità nei confronti dei passeggeri, del loro bagaglio e dei loro veicoli è disciplinato dalle pertinenti disposizioni della Convenzione di Atene (figurante come allegato I) e degli orientamenti IMO (figuranti come allegato II).

All'art. 12 del regolamento si prescrive che il termine ultimo per l'applicabilità dello stesso vada individuato nel 31 dicembre 2012.

Occorre chiarire l'importanza che ha assunto, nell'ottica della adesione dell'Unione Europea alla Convenzione di Atene del 1974/2002, la disposizione contenuta nell'art. 19 del Protocollo del 2002, la quale stabilisce che “*organizzazioni regionali di integrazione economica [. . .] alle quali sia stata trasferita la competenza in alcune materie disciplinate dal [. . .] Protocollo*” possano aderire al regime internazionale fissato dal Protocollo stesso. L'inserimento di tale disposizione è stato agevolato dalla Commissione Europea, la quale ha ricevuto dal Consiglio il mandato di negoziare, a nome della Comunità, alcune parti del Protocollo, ed in particolare la

¹⁶⁰ Al primo “considerando” si evidenzia la necessità di adottare “*ulteriori provvedimenti al fine di migliorare la sicurezza del trasporto via mare*”, e l'importanza che tali provvedimenti contengano disposizioni finalizzate a migliorare la sicurezza del trasporto via mare “*giacché è importante garantire un adeguato livello di risarcimento ai passeggeri coinvolti in incidenti durante il trasporto via mare*”. Lo scopo dell'estensione dell'applicabilità della Convenzione di Atene ai trasporti marittimi eseguiti all'interno della Comunità risiede - come già si era rilevato per il trasporto aereo con il Reg. 889/2002 - nella “*opportunità di disporre dello stesso livello e tipo di responsabilità sia nel caso di trasporto internazionale sia in quello del trasporto nazionale*”. Si ribadisce infatti al diciottesimo “considerando” l'importanza della adesione della intera Comunità europea al sistema convenzionale al fine di creare una unitaria serie di norme, e ciò in quanto tale primario obiettivo del regolamento “*non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri*”.

previsione di una clausola – poi riprodotta in seno all’art. 19 – che consentisse alla Comunità europea di aderire al sistema PAL.

Del resto, come precisa lo stesso regolamento 392/2009, la ragione dell’interesse manifestato dall’Unione europea nei confronti del Protocollo va individuata nella esigenza di prevedere un organico sistema di protezione dei passeggeri di navi, esigenza che rientra tra gli obiettivi principali della politica di sicurezza marittima della CE, e che la Commissione europea aveva avuto occasione di sottolineare già nel Libro Bianco del 2001¹⁶¹, e poi nella successiva Comunicazione del 2002 sul miglioramento della sicurezza delle navi da passeggeri nella Comunità, dalla quale traspariva il fervido slancio innovativo dell’Unione Europea verso un sistema adeguato di protezione dei passeggeri che consentisse di colmare la mancanza di una disciplina completa e armonica in materia. Nella predetta Comunicazione del 2002 la Commissione reputava del tutto inadeguata la situazione giuridica contingente e poneva l’accento sulla “importanza di una tutela adeguata e uniforme dei passeggeri trasportati via mare”, specificando che la stessa dovesse essere predisposta “in un prossimo futuro”.

Appare peraltro il caso di puntualizzare che già nella suddetta Comunicazione la Commissione aveva rilevato l’opportunità di attuare il regime UE nel contesto del diritto internazionaluniforme, e cioè – come poi in effetti è stato fatto con il regolamento 392/2009 – di istituire un regime uniforme in materia in ambito comunitario e internazionale; precisava, tuttavia, la Commissione, che tale uniformità poteva attuarsi solo se il regime internazionale non avesse ostacolato l’applicazione di alcuni principi ritenuti cardine per la sicurezza delle navi e dei passeggeri, e al contrario che, nel caso in cui tali aspettative non avessero potuto essere soddisfatte, sarebbe stato preferibile adottare iniziative specifiche nell’ambito dell’Unione Europea rispetto alla normativa internazionale.

¹⁶¹ Ove, in particolare, evidenziava la necessità di prestare attenzione alla tutela dei passeggeri a ridotta mobilità, al fine di eliminare le barriere che possono ostacolare una libera fruizione del trasporto marittimo.

Anche in un successivo documento¹⁶² la Commissione ha evidenziato l'opportunità di aderire al Protocollo del 2002, ritenendolo uno strumento congruo al soddisfacimento delle esigenze di sicurezza dei trasporti e di protezione del passeggero, e rimarcando, ancora una volta, l'insufficienza ed inadeguatezza della disciplina inerente la responsabilità del vettore nel trasporto marittimo di passeggeri, nonché l'assenza di una normativa armonica a livello comunitario ed internazionale; la Commissione censurava infatti la frammentazione del panorama normativo tra uno Stato membro ed un altro ed auspicava l'istituzione di una normativa condivisa che prevedesse un regime di responsabilità vettoriale idoneo a garantire una adeguata protezione ai passeggeri, nonché la sottoscrizione della Convenzione di Atene da parte della Comunità europea già entro la fine del 2005.

Non è dunque un caso che l'Unione Europea abbia aderito alla Convenzione di Atene del 1974 nella sua versione emendata dal Protocollo del 2002, se solo si considera che detto Protocollo, come si avrà modo di esporre ampiamente nel prosieguo della trattazione, ha introdotto un forte miglioramento della tutela del passeggero rispetto al sistema risultante dal testo base della Convenzione, istituendo, in particolare, un regime di responsabilità del vettore ispirato a quello adottato dalla Convenzione di Montreal del 1999, e dunque caratterizzato, almeno per quanto riguarda i danni derivanti da morte e lesioni del passeggero ed entro una determinata soglia di valore, ad un rigoroso principio di responsabilità oggettiva.

Appare altresì il caso di ricordare che, prima che si arrivasse al regolamento 392 del 2009, l'Unione europea è intervenuta in altre occasioni al fine di definire un equo sistema di norme in materia di sicurezza per le navi da passeggeri, e ciò ha fatto, in particolare, con la Direttiva 2003/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, nella quale si imponeva agli Stati membri di adottare le opportune disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie ad attenersi a detta Direttiva per gli aspetti

¹⁶² COM (2003) 375 def. 24.6.2003, recante Proposta di Decisione del Consiglio relativa alla conclusione, da parte della Comunità europea, del protocollo del 2002 alla Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio.

inerenti le “persone a mobilità ridotta”, proprio nell’ottica di rafforzamento della tutela del passeggero.

Si può dunque affermare che i sopra richiamati interventi dell’Unione Europea abbiano “creato i presupposti” per l’adozione del regolamento 392 del 2009, con il quale è stata consacrata l’esigenza di garantire la sicurezza e la protezione dei viaggiatori, nonché di assicurare un congruo livello di risarcimento in ipotesi di incidenti nei quali gli stessi rimanessero coinvolti.

4.2. IL TRASPORTO MARITTIMO DI COSE: LE “REGOLE DELL’AJA VISBY” E LE “REGOLE DI ROTTERDAM”

La disciplina che regola il trasporto marittimo di cose si presenta, ad oggi, alquanto disorganica e frammentaria, e si fonda sul contenuto delle due Convenzioni di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico con i suoi Protocolli modificativi del 1968 e del 1979 – le “Hague Visby Rules – e quella di Amburgo del 1979, la quale è stata adottata pressoché soltanto dai paesi in via di sviluppo.

Delle succitate due Convenzioni, peraltro, quella di Bruxelles si applica solo alle parti strettamente marittime dei trasporti, e nelle ipotesi in cui gli stessi siano documentati da una polizza di carico; ne consegue che restano escluse dall’ambito di applicazione della Convenzione di Bruxelles le fasi del trasporto precedenti all’inizio della caricazione o successive al termine dello sbarco, ed in particolare le fasi portuali e quelle fasi complementari terrestri nel c.d. trasporto *door to door*, assai frequenti nei contratti di trasporto di *containers*. La Convenzione di Amburgo, d’altra parte, pur applicandosi anche alle fasi portuali, non include quelle terrestri all’esterno dei porti.

La frammentarietà della normativa è altresì accentuata dal fatto che, come si è sopra accennato, della Convenzione di Bruxelles esistono tre versioni in vigore in paesi differenti, e cioè quella originale del 1924 e quelle modificate dai Protocolli dell’Aja Visby del 1968 e del 1979, la seconda delle quali ha sostituito l’unità di misura del diritto speciale di prelievo a quella del franco Poincaré; non può peraltro non precisarsi che diversi paesi – anche di significativa rilevanza come la Cina – hanno adottato un

regime normativo del trasporto marittimo di cose fondato su una “combinazione” della Convenzione di Bruxelles e di quella di Amburgo.

Un punto di rottura rispetto ad un panorama così disorganico nella materia si è concretizzato l’11 dicembre 2008, allorché l’Assemblea Generale delle Nazioni Unite ha adottato il progetto UNCITRAL della nuova convenzione sul trasporto di merci *door to door*¹⁶³ destinato a sostituire la Convenzione di Amburgo e la Convenzione di Bruxelles, come modificata dalla Regole dell’Aja Visby. La denominazione “Regole di Rotterdam” trova la sua ragione nel fatto che, su invito del Governo olandese, la cerimonia di apertura alla firma della Convenzione si è tenuta, nel settembre 2009, a Rotterdam.

Il progetto della nuova convenzione sul trasporto di merci costituiva il risultato di un’intesa tra l’UNCITRAL e il Comité Maritime International mirata a superare le tensioni derivate, in ambito internazionale, dall’adozione delle Regole di Amburgo del 1978, che si ritenevano essere assai favorevoli ai paesi in via di sviluppo – i quali, in effetti, la sottoscrissero in gran numero – in quanto delineavano una disciplina molto favorevole al caricatore¹⁶⁴. Un ulteriore scopo, inoltre, era quello di creare una maggiore uniformità normativa nel settore del trasporto marittimo derivante dalla adozione della Convenzione di Bruxelles nelle differenti versioni del 1924, del 1968 e del 1979.

¹⁶³ Trattasi della *United Nations Convention on contract for the International carriage of goods wholly or partly by sea*, sulla quale la dottrina è molto vasta. Quanto ai lavori preparatori si veda, in particolare, <http://comitemaritime.org>; BERLINGIERI F. e ZUNARELLI, *Il draft instrument on transport law del CMI*, in *Dir. mar.*, 2002, 1 e 817; BERLINGIERI F., *Ambito di applicazione del Progetto UNCITRAL e libertà contrattuale*, in *Tavola rotonda “Verso una nuova disciplina internazionale del trasporto multimodale. La nuova proposta UNCITRAL-CMI*, in *Dir. mar.*, 2004, 874; ILLESCAS ORTIZ, *El proyecto de instrumento de CNUDMI/UNCINTRAL sobre el transporte (total o parcialmente) marítimo de mercancías: una vision provisional de conjuncto*, in *Dir. mar.*, 2010, 897; ZUNARELLI, *La figura del vettore nel draft instrument on the carriage of goods dell’UNCINTRAL*, in *Dir. mar.*, 2010, 917; VAN DER ZIEL, *Multimodal aspects*, in *Dir. mar.*, 2010, 897; BERLINGIERI F., *Ambito di applicazione del progetto UNCITRAL e libertà contrattuale*, in *Dir. mar.*, 2005, 768; BERLINGIERI F., *The history of the Rotterdam Rules*, relazione presentata alla conferenza tenutasi ad Istanbul il 6 e 7 maggio 2010. Quanto alla Convenzione nel suo complesso cfr. BERLINGIERI F., *General introduction*, in *The Rotterdam Rules 2008*, Kluwer Law Int., 2010, 1; STURLEY, *Transport Law for the twenty first century: an introduction to the preparation, philosophy, and potential impact of the Rotterdam Rules*, in *A new convention for the carriage of good by sea – The Rotterdam Rules*, Witney 2009, 1; CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo*, Milano, 2010. In senso critico si è espresso DIAMOND, *The Rotterdam Rules*, in [2009] LM&CLQ.

¹⁶⁴ Così BERLINGIERI F., ZUNARELLI, ALVISI, *La nuova convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci “wholly or partly by sea” (Regole di Rotterdam)*, in *Dir mar.*, 2008, fasc. 4.

La nuova Convenzione è stata aperta alla firma il 21 settembre 2009, e nello stesso giorno è stata sottoscritta da sedici Stati, cui poi ne seguirono numerosi altri.

Come detto, le Regole di Rotterdam si propongono di sostituire le Convenzioni di Bruxelles e di Amburgo e delineano un sistema di disposizioni destinate a regolare l'intero trasporto, anche nell'ipotesi in cui si tratti di trasporto *door to door*. La loro applicazione, inoltre, prescinde dalla natura giuridica del documento emesso dal vettore al momento del ricevimento delle merci, ed addirittura dalla stessa emissione del documento.

Si tratta, in buona sostanza, di un insieme di norme completo e organico del contratto di trasporto, le quali definiscono accuratamente i diritti e gli obblighi delle parti durante il trasporto e all'arrivo delle merci, nonché le obbligazioni del caricatore, e che senza dubbio avrà un impatto significativo sul trasporto marittimo e sulle molteplici categorie di operatori in esso coinvolte.

L'art. 94 prescrive per l'entrata in vigore delle Regole di Rotterdam la ratifica o adesione da parte di venti Stati; ad oggi l'Italia non ha ancora ratificato nè aderito a tale Convenzione, ma il tema è stato indicato come una delle principali questioni da affrontare a livello comunitario nell'immediato futuro.

CAPITOLO 5

LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE MARITTIMO DI PERSONE NELLA CONVENZIONE DI ATENE

5.1. LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE PER I DANNI AI PASSEGGERI

Prima di procedere ad una attenta disamina delle norme inerenti le differenti ipotesi di responsabilità del vettore previste dalla Convenzione di Atene, ed in particolare, per quanto concerne questo primo paragrafo, quelle relative alla responsabilità per danni ai passeggeri, si osserva che la Convenzione di Atene del 1974, ispirandosi alla soluzione formulata nella disciplina di Varsavia-Montreal, prevede la figura del *performing carrier* o *actual carrier*, ovvero di quel soggetto, diverso dal vettore contrattuale – e che, quindi, può coincidere con il proprietario, il noleggiatore o l'armatore della nave – che effettivamente esegue, in tutto o in parte, il trasporto, e precisando che tale soggetto risponde in via solidale con il vettore contrattuale per la parte di tragitto effettuata.

Nel suo sistema originario, la Convenzione di Atene del 1974 presenta un sistema di responsabilità del vettore per i danni alla persona del passeggero fondato sulla colpa¹⁶⁵, con onere della prova gravante sul soggetto danneggiato, a meno che il sinistro dipenda da una serie di eventi “tipizzati”¹⁶⁶, nella quale ipotesi l'onere della prova è invertito e la colpa o la negligenza del vettore (o dei suoi ausiliari nell'esercizio delle loro funzioni) è presunta fino a prova contraria. In sostanza, a seconda che il danno sia derivato o meno da sinistri marittimi tipici, si hanno due differenti e distinte ipotesi di responsabilità, la cui separazione rappresenta e definisce la dimensione e

¹⁶⁵ Si è osservato che si tratta di un regime di responsabilità fondato sul criterio della colpa che rileva non in ragione di una presunzione, seppur relativa, di responsabilità in capo al vettore, ma sotto il diverso profilo della prova positiva posta a carico del danneggiato; così TULLIO e DEIANA, *Codice dei trasporti*, Milano, Giuffrè, 2011, 535.

¹⁶⁶ Precisamente *shipreck, collision or stranding of a ship, explosion or fire in the ship, or defect in the ship*.

l'estensione della prestazione di protezione che grava sul vettore in quanto debitore della stessa¹⁶⁷.

Il sopra descritto impianto generale della responsabilità adottato nella Convenzione di Atene del 1974 non ha subito stravolgimenti neppure nella versione modificata dal Protocollo del 2002, anche se con esso sono state introdotte alcune modifiche inerenti l'individuazione del contenuto della prestazione posta in relazione con un rischio tipico. Anche nella versione aggiornata dal Protocollo del 2002, infatti, il regime della responsabilità vettoriale si articola su un doppio sistema, a seconda che il danno subito dal passeggero si sia verificato a causa del trasporto o in occasione del trasporto; nel testo inglese la diversità è riferita alle ipotesi di danni "*caused by a shipping incident*" o "*not caused by a shipping incident*".

Dalla distinzione descritta può desumersi che la doverosità della prestazione del vettore, al quale il medesimo è obbligato nei confronti del passeggero, debba intendersi limitata agli eventi che costituiscono un rischio tipico del trasporto marittimo. Il Protocollo del 2002, infatti, menziona una particolare tipologia di "*shipping incident*" costituito dal "*defect of the ship*"¹⁶⁸, lasciando così intendere che il legislatore uniforme abbia voluto circoscrivere la responsabilità del vettore nell'ambito di quella categoria di attività di carattere spiccatamente nautico.

Fatta questa precisazione, si rileva che l'art. 3 della Convenzione di Atene, come modificata dal Protocollo del 2002, statuisce che il vettore risponde dei danni derivanti da morte o lesioni personali del passeggero soltanto qualora gli stessi siano stati subiti "a causa di" uno *shipping incident*, ovvero allorché la loro causa sia da ricondursi, in base alla lettura della definizione di *shipping incident* offerta dalla Convenzione, a

¹⁶⁷ ZAMPONE, *Il rischio dell'impossibilità della prestazione nel contratto di passaggio*, Napoli, 2006.

¹⁶⁸ Il "*defect of the ship*", che assume il valore di ipotesi residuale in cui può configurarsi un incidente marittimo rispetto a quelle espressamente tipizzate dall'art. 3, viene descritto come "*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*", e lascia indubbiamente trasparire, come si è detto, la volontà del legislatore di delimitare l'applicabilità del sistema di responsabilità vettoriale alle attività tipiche del trasporto per mare.

naufragio, capovolgimento, collisione, incaglio della nave, esplosione o incendio a bordo, o infine difetto della nave.

Specifica poi il secondo capoverso dell'art. 3 che i danni aventi causa in accadimenti estranei all'ambito descritto, e cioè quelli verificatesi per cause diverse da un sinistro marittimo, sono risarcibili solo nell'ipotesi in cui siano imputabili alla colpa o negligenza del vettore¹⁶⁹.

La normativa uniforme, pertanto, esclude espressamente dall'alea del rischio incombente sul vettore, e dunque dalla sua responsabilità, gli eventi dannosi che, pur incidendo sull'integrità fisica dei passeggeri in termini di morte o lesioni, siano derivati da cause diverse rispetto alle ipotesi tipizzate di sinistro marittimo, lasciando intendere che tali eventi configurerebbero danni ulteriori non riconducibili ai rischi tipici, propri e caratteristici dell'attività del vettore marittimo di persone¹⁷⁰.

Fatta questa doverosa premessa in merito alla tipologia dei danni arrecati alla persona del passeggero che possono trovare ristoro sulla base del testo convenzionale di Atene, deve ora osservarsi che il regime di responsabilità dei vettore marittimo per morte e lesioni personali del passeggero si articola su due livelli, e per tale ragione si definisce “*two tier liability*” o “sistema del doppio binario”¹⁷¹.

¹⁶⁹ Nel nostro ordinamento si farebbe riferimento alle ipotesi pregiudizievoli di natura extracontrattuale.

¹⁷⁰ Si è puntualizzato che, nell'ambito del nostro sistema normativo, i danni non causalmente riconducibili agli eventi tipizzati dalla normativa uniforme troverebbero tutela secondo le regole ordinarie della responsabilità da fatto illecito, se e in quanto concretamente dimostrata dal danneggiato; così MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, cit., 80.

¹⁷¹ Con riguardo al “sistema del doppio binario”, adottato dalla Convenzione di Atene come pure dall'art. 21 della Convenzione di Montreal, sono state adottate diverse teorie. Quella tradizionale ritiene che la previsione di due sistemi di responsabilità si ricolleggi all'entità del danno risarcibile, per l'effetto del quale il vettore risponde a titolo di responsabilità oggettiva, senza possibilità di esserne esonerato, fino ai danni quantificati in un valore prestabilito, mentre risponde sulla base di un criterio di imputazione della responsabilità di tipo soggettivo, fondato su una presunzione di colpa, per i danni oltre tale soglia. Altra teoria ritiene che vi sia un unico criterio di imputazione della responsabilità, in relazione al quale operino un'obbligazione di natura risarcitoria e un'altra obbligazione di carattere indennitario; così ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 248. Vi è, infine, chi sostiene che il sistema *de quo* recuperi coerenza sistematica ed efficacia operativa ove si escluda la presenza di un duplice titolo di responsabilità per la stessa fattispecie di inadempimento contrattuale, e si ritenga invece che, accanto ad una previsione della responsabilità per inadempimento della prestazione, sia posta una previsione in tema di rischio dell'inattuazione non imputabile della prestazione stessa, e pertanto si tratterebbe di rischio dell'impossibilità e non rischio dell'inadempimento; tale complesso orientamento è stato elaborato da ZAMPONE, *Il rischio dell'impossibilità*, cit., 201 ss.

Lo schema adottato dalla Convenzione di Atene ripropone quello accolto nella Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto internazionale di persone - della quale si è trattato nella parte prima del presente lavoro - che vede coinvolta la responsabilità del vettore a doppio, ma separato, titolo, essendo stata introdotta accanto alla responsabilità per colpa una responsabilità oggettiva (o quasi oggettiva) del vettore¹⁷².

La responsabilità “a doppio binario” adottata dalla Convenzione di Atene si caratterizza dunque per la previsione di un primo livello di responsabilità, nell’ambito del quale rientrano le domande risarcitorie entro il valore prestabilito di 250.000 unità di conto per passeggero, il cui criterio di imputazione risponderebbe ai principi della responsabilità oggettiva o per rischio di impresa¹⁷³; ad esso si aggiunge un secondo livello di responsabilità, che si ispira alla valorizzazione dell’impossibilità non imputabile quale condizione esoneratrice della responsabilità vettoriale, nel quale “confluiscono” i danni di importo superiore alla suddetta soglia monetaria.

In relazione al primo livello di responsabilità descritto all’art. 3, il vettore è tenuto a risarcire il danno lamentato dal passeggero, quantificato in un importo non superiore a 250.000 unità di conto, alla sola condizione che sussistano i presupposti oggettivi della verifica dell’evento dannoso nell’ambito di estensione spazio temporale della responsabilità vettoriale prevista dalla Convenzione – del quale si scriverà più ampiamente ai prossimi paragrafi – e della riconducibilità dello stesso ad un incidente marittimo.

Per i danni, pur riconducibili ad un evento causato da uno *shipping incident*, quantificati in importi superiori ai 250.000 unità di conto e inferiori a 400.000 unità di conto per passeggero, il vettore soggiace ad un regime di responsabilità fondato su una presunzione di colpevolezza, nel quale l’esonero da responsabilità è subordinato alla prova positiva, il cui onere incombe sul vettore stesso, della assenza di colpa o

¹⁷² CASANOVA, *Trasporto di persone*, in *Trattato della responsabilità contrattuale*, (diretto da) VISENTINI, II, 2009, 1057.

¹⁷³ In tal senso TULLIO e DEIANA, *Codice dei trasporti*, cit., 538.

negligenza¹⁷⁴. Il valore di 400.000 unità di conto rappresenta la soglia limite del debito del vettore¹⁷⁵, superabile nella sola ipotesi in cui il danneggiato fornisca la prova che il danno è stato causato da una condotta temeraria e consapevole del vettore¹⁷⁶.

Quel che differenzia in misura non trascurabile il sistema della responsabilità del vettore previsto dalla Convenzione di Atene – nella versione PAL 2002 – rispetto al modello adottato nella Convenzione di Montreal del 1999 è la previsione, all’art. 3 del testo uniforme di diritto marittimo, della possibilità per il vettore di andare esente da responsabilità anche nell’ambito del c.d. primo livello – quello, cioè, al quale “afferiscono” i danni il cui importo non supera il valore di 250.000 unità di conto – fornendo la prova della sopravvenienza di due eventi specifici ai quali si ricollega, appunto, l’effetto di escludere qualsivoglia conseguenza in capo al vettore medesimo.

Detti eventi, tassativamente descritti alle lettere *a* e *b* del primo paragrafo dell’art. 3¹⁷⁷, integrano delle ipotesi di impossibilità non imputabile, che hanno l’effetto non solo di escludere la responsabilità vettoriale in termini generali, ma addirittura di escludere *tout court* la posizione di obbligo del vettore per i danni il cui valore rientra nel primo livello di responsabilità¹⁷⁸, e pertanto possono essere agevolmente qualificate, per utilizzare una “categoria dogmatica” del nostro ordinamento, come ipotesi di caso fortuito.

Autorevole dottrina¹⁷⁹ ha affermato che l’esclusione dell’obbligazione risarcitoria entro la prima soglia delle 250.000 unità di conto rappresenterebbe la volontà del legislatore uniforme di voler ricondurre l’obbligazione in esame ad un concetto di impossibilità non imputabile (e dunque liberatoria) più ristretta di quella che

¹⁷⁴ Statuisce infatti l’art. 3, al secondo inciso del primo paragrafo, che “*Se e nella misura in cui i danni superano il suddetto limite [di 250.000 unità di conto per ogni singolo evento] il vettore è ulteriormente responsabile a meno che non provi che l’evento dannoso non è imputabile a sua colpa o negligenza*”.

¹⁷⁵ Occorre però precisare che il secondo comma dell’art. 7 fa salva la possibilità, per ciascuno Stato contraente, di adottare un diverso limite massimo di responsabilità, “*a condizione che non sia inferiore a quello stabilito dal paragrafo 1*”.

¹⁷⁶ Cfr. ZAMPONE, *La condotta temeraria e consapevole nel diritto uniforme dei trasporti*, cit.

¹⁷⁷ Trattasi delle fattispecie in cui l’incidente sia, rispettivamente, “*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*”, oppure “*interamente causato da un atto o un’omissione intenzionale di un terzo*”.

¹⁷⁸ TULLIO e DEIANA, *Codice dei trasporti*, cit., 539.

¹⁷⁹ ZAMPONE, *Il rischio dell’impossibilità della prestazione nel contratto di passaggio*, cit., 259.

emergerebbe in assenza di detta specifica previsione normativa, pur rimanendo inalterati i caratteri e i limiti della prestazione di protezione.

Resta inteso che la eventuale ricorrenza delle due fattispecie in questione – il cui onere della prova grava, ovviamente, sul vettore che intenda avvalersene per sottrarsi all’obbligo risarcitorio – deve essere causalmente collegata ad un “sinistro marittimo”, in linea con quanto dispone l’art. 3.

5.2. L’AMBITO SPAZIO TEMPORALE DELLA RESPONSABILITÀ

Ai sensi del sesto paragrafo dell’art. 6 della Convenzione PAL 2002 l’ambito di applicazione del regime di responsabilità del vettore coincide con quello del “trasporto”, e di tale nozione viene offerta una definizione al punto 8 dell’art. 1, ove si statuisce che il termine trasporto, per quanto concerne passeggero e/o bagaglio a mano, è da intendersi riferito al periodo nel quale il passeggero si trova a bordo della nave o durante le operazioni di imbarco o sbarco, nonché a quello in cui il passeggero stesso è trasportato in acqua dalla banchina alla nave o viceversa, allorché il costo di detto trasporto sia compreso nel prezzo del biglietto o se, comunque, l’imbarcazione adibita a tale scopo sia stata messa a disposizione del passeggero dal vettore¹⁸⁰.

La Convenzione è chiara nell’escludere che nel periodo della responsabilità del vettore possa essere compreso quello in cui il passeggero si trova in una stazione o *terminal* marittimo o su una banchina o su altra infrastruttura portuale, e ciò dovrebbe ritenersi vero anche nell’ipotesi in cui il *terminal* o l’infrastruttura siano di proprietà del vettore o siano dal medesimo gestiti¹⁸¹.

Si può dunque affermare, per estrema sintesi, che per i periodi anteriori o successivi al viaggio potrebbe sussistere la responsabilità del vettore, eventualmente, solo a titolo extracontrattuale.

¹⁸⁰ Tale ipotesi può verificarsi sia nel caso in cui il passeggero sia tenuto a versare al vettore marittimo un compenso aggiuntivo, sia nel caso in cui tale compenso debba essere versato ad un terzo; appare infatti quantomeno arduo da ipotizzare che il passeggero possa organizzarsi autonomamente le operazioni di imbarco e sbarco dalla nave.

¹⁸¹ In detta ipotesi il regime di responsabilità applicabile al vettore dovrebbe essere quello previsto dalla legge nazionale applicabile.

Dal contenuto della definizione di “carrier” – alla quale, come detto, si collega l’applicabilità dei principi inerenti la responsabilità vettoriale – si desume che il legislatore uniforme abbia inteso ricondurre la responsabilità prevalentemente alla fase marittima del trasporto¹⁸², sul presupposto di una stretta complementarità tra doverosità della prestazione ed ambito contrattuale¹⁸³.

Appare il caso di puntualizzare che nella navigazione croceristica, nella quale si hanno operazioni di imbarco e sbarco in occasione di ogni sosta in una località turistica, l’ambito di applicazione della normativa uniforme dovrebbe ritenersi frazionato in tanti periodi quanti sono quelli di permanenza a bordo del passeggero¹⁸⁴, mentre ciascun diverso periodo nel quale il passeggero si trova sulla banchina sarebbe disciplinato da una diversa legge nazionale.

Un regime normativo parzialmente differente è invece previsto per la responsabilità del vettore per la perdita e il danneggiamento del bagaglio di cabina¹⁸⁵, posto che, in tale ipotesi, l’ambito del trasporto comprende anche il periodo nel quale il passeggero si trova su un *terminal* marittimo, su una banchina o su altra infrastruttura portuale, purché, tuttavia, il bagaglio “*sia stato preso in consegna dal vettore o dai suoi sottoposti o incaricati e non sia ancora stato restituito al passeggero*”.

Il diverso ambito della responsabilità del vettore per il bagaglio di cabina trova dunque la sua *ratio* nel fatto che, per le fasi in cui lo stesso non si trova nella materiale disponibilità del passeggero, questi non può neppure esercitare la dovuta custodia.

¹⁸² Nell’ambito di tale orientamento palesato dal legislatore, merita di essere evidenziata l’estensione della doverosità della protezione ad una operazione, quale il trasporto del passeggero dalla banchina alla nave e viceversa, sostanzialmente estranea alla fase del trasporto in senso lato, in ragione della onnicomprensività del corrispettivo concordato tra vettore e passeggero; si può dire, in parole molto semplici, che la copertura della responsabilità vettoriale coincide con quella del prezzo pagato.

¹⁸³ Così ZAMPONE, *Il rischio dell’impossibilità della prestazione nel contratto di passaggio*, cit., 148.

¹⁸⁴ Così BERLINGIERI, *Le Convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, cit., 1139.

¹⁸⁵ Da intendersi, ai sensi della Convenzione, quello destinato ad essere collocato nella cabina e che di norma, durante il trasporto, è affidato alla custodia del passeggero.

Quanto, infine, ai bagagli “diversi dal bagaglio a mano”¹⁸⁶, la responsabilità del vettore coincide con il periodo che ha inizio con la consegna del bagaglio stesso al vettore o ai suoi preposti, a terra o a bordo, e che termina con la consegna al passeggero.

5.3. LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE PER INADEMPIMENTO O RITARDO

In genere il vettore marittimo – così come, del resto, anche i vettori di altre modalità di trasporto – è responsabile non solo per i sinistri che colpiscono la persona del passeggero, ma anche per i danni derivanti da inadempimento totale o parziale, ovvero da mancata o incompleta esecuzione della prestazione di trasporto, nonché da inesatto inadempimento che si concretizzi nel ritardo nella partenza o nell’arrivo a destinazione della nave.

Deve tuttavia rimarcarsi, per quanto riguarda l’ambito internazionale del trasporto che qui rileva, che la Convenzione di Atene, anche nella sua versione emendata del 2002, non detta alcuna disposizione relativa ai danni da inesecuzione o da ritardo.

Sebbene la questione della responsabilità per ritardo della nave sia stata affrontata in occasione della conferenza di Atene del 1974, la stessa generò accesi contrasti tra le delegazioni, le quali si determinarono a non farla rientrare nelle previsioni contenute nella Convenzione, così come, peraltro, già era avvenuto nel 1961.

Tale ipotesi di responsabilità, tuttavia, sembra essere stata recepita dalla Convenzione con riguardo al bagaglio, posto che il comma 7 dell’art. 1 – che ripropone il testo dell’art. 1 della Convenzione del 1967 – fa un chiaro riferimento alla responsabilità per ritardo, precisando che detta circostanza si sostanzia nel fatto che il bagaglio non sia stato riconsegnato al passeggero entro un ragionevole periodo di tempo dal momento in cui il passeggero è giunto al porto di destinazione.

Secondo certa dottrina¹⁸⁷ è comunque presumibile che la responsabilità per inesecuzione o ritardo della prestazione del vettore marittimo verrà disciplinata a livello

¹⁸⁶ Ovvero quello, diverso dal bagaglio di cabina, che è stato oggetto di contrattazione con il vettore nell’ambito del contratto di trasporto.

¹⁸⁷ CASANOVA, *Trasporto di persone*, cit. 1063.

comunitario, dopo l'entrata in vigore della Convenzione del 2002 nell'Unione Europea, attraverso una regolamentazione specifica e mirata finalizzata a colmare i vuoti del testo uniforme, così come è avvenuto, per alcuni aspetti analoghi, per la Convenzione di Montreal del 1999, la quale pure non regola l'ipotesi di inadempimento da parte del vettore aereo¹⁸⁸.

5.4. LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE PER DANNI AI BAGAGLI E AL VEICOLO AL SEGUITO DEL PASSEGGERO

Nella disciplina che regola il trasporto di passeggeri assume rilievo anche quella relativa al trasporto del bagaglio che il passeggero porta con sé, posto che il trasporto del bagaglio costituisce, di norma, una obbligazione accessoria al trasporto alla persona; non può infatti attribuirsi al trasporto del bagaglio una autonomia contrattuale rispetto al trasporto del passeggero, né, del resto, può ritenersi che trattasi di trasporto di cose¹⁸⁹.

Il regime della responsabilità del vettore per la perdita o l'avaria del bagaglio, come descritto all'art. 3 della Convenzione PAL 2002, è fondato sulla colpa, ma vi è una significativa differenza in punto di ripartizione dell'onere probatorio tra il bagaglio di cabina e bagaglio non di cabina; nel primo caso, la colpa del vettore è presunta nel caso in cui il danno si sia verificato a causa di un incidente di navigazione, mentre spetta al passeggero provare la colpa o negligenza del vettore per i danni che non siano riconducibili alla verifica di un incidente marittimo; nel secondo caso, e quindi per i bagagli diversi da quelli a mano, spetta al vettore provare che l'evento dannoso non è imputabile a sua colpa o negligenza.

Deve altresì osservarsi che il bagaglio posizionato all'interno o sul veicolo al seguito del passeggero viene considerato, ai sensi dell'art. 1.6 della Convenzione, come bagaglio di cabina, tranne che per gli effetti dell'art. 1.8, ove si individua l'ambito

¹⁸⁸ Ipotesi la cui regolazione è stata affidata, in ambito comunitario, al Reg. CE n. 261/2004 istitutivo di regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato.

¹⁸⁹ Cfr. CASANOVA e BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti. La disciplina contrattuale*, Milano, 2007, 78 e 148 ss.

temporale del trasporto, e per l'art. 8, che specifica quali siano i limiti del debito del vettore¹⁹⁰.

All'art. 15 della Convenzione vengono indicati i termini entro i quali devono essere denunciati per iscritto la perdita o il danneggiamento apparenti e non apparenti del bagaglio, e viene introdotta la presunzione secondo la quale, in assenza di denuncia entro i termini stabiliti dal testo uniforme, il bagaglio si presume essere stato ricevuto senza danni. Laddove, comunque, vi sia un contraddittorio tra il vettore e il passeggero prima dello sbarco circa la sussistenza di un danno, il passeggero è esentato dall'obbligo di provvedere alla denuncia in forma scritta.

La Convenzione di Atene del 2002 disciplina in modo autonomo il fenomeno del veicolo al seguito del passeggero, introducendo uno specifico limite di responsabilità del vettore, e dunque palesando la volontà del legislatore convenzionale di sottrarre il veicolo alla disciplina del trasporto di cose¹⁹¹. Detta sottrazione, tuttavia, non può considerarsi assoluta, e ciò in ragione del fatto che il testo uniforme contiene, in proposito, una sorta di "riserva" collegata al fatto che la Convenzione, per espressa previsione contenuta all'art. 1, paragrafo 5, lettera *a*, non trova applicazione qualora il veicolo venga trasportato sulla base di una polizza di carico. Ciò potrebbe indurre i vettori marittimi, i quali volessero assicurarsi l'applicazione di una normativa più favorevole rispetto a quella convenzionale, ad emettere per il trasporto del veicolo un documento separato e ulteriore rispetto al biglietto di viaggio.

5.5. LA "CONTRIBUTORY NEGLIGENCE" DEL PASSEGGERO E LA LIMITAZIONE DEL DEBITO

La Convenzione di Atene del 2002 attribuisce alla colpa del danneggiato il ruolo di causa di esonero generale, totale o parziale, della responsabilità del vettore.

¹⁹⁰ BERLINGIERI, *Le Convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, cit., 1151.

¹⁹¹ Si è osservato, in dottrina, che la previsione di un limite specifico e adeguato del debito del vettore per i danni subiti dal veicolo possa essere di ausilio nella risoluzione dei problemi che l'attuale normativa comporta eliminando la tendenza a ricondurre nel trasporto di cose determinate l'auto al seguito; così CASANOVA, *Trasporto di persone*, cit. 1066.

In particolare, all'art. 6 del testo convenzionale si statuisce che il tribunale adito ha la facoltà di appellarsi alla propria legge nazionale al fine di esonerare il vettore, in tutto o in parte, dalle sue responsabilità, laddove il medesimo sia in grado di dimostrare che la morte o le lesioni personali subite dal passeggero, piuttosto che la perdita o il danno ai bagagli, siano imputabili, direttamente o indirettamente, a colpa o negligenza del passeggero.

Sul tema, tuttavia, la Convenzione di Atene pecca di superficialità per il fatto che, a differenza della Convenzione di Montreal del 1999, non dispone espressamente che la negligenza del danneggiato potrebbe rilevare anche con riferimento all'ipotesi della responsabilità del vettore riconducibile al primo livello di responsabilità, e dunque di natura oggettiva.

Il legislatore uniforme ha preferito, con scelta che desta molte perplessità, non offrire una definizione chiara e uniforme della "contributory negligence", né stabilire in che termini incida sul grado di responsabilità del vettore, rimettendo *tout court* la questione alla *lex fori*.

Può dunque affermarsi che la norma contenuta all'art. 6 assuma il valore di norma integrativa o di completamento, proprio perché, operando un rinvio al Foro competente¹⁹², rimette ai singoli giudici nazionali la valutazione di quali principi di diritto vigente debbano applicarsi a ciascun caso concreto.

Appare tuttavia eccessivo che un testo di diritto uniforme, che dovrebbe avere la pretesa di disciplinare in modo organico la materia di riferimento, rimetta alla valutazione dei giudici nazionali non solo la questione del rilievo della condotta negligente del passeggero rispetto al possibile, totale o parziale, esonero da responsabilità del vettore, ma altresì quella inerente la rilevanza del medesimo contegno circa l'incidenza del rischio dell'impossibilità nei riguardi della posizione delle parti contrattuali con riferimento alla prestazione di protezione¹⁹³.

Senza dubbio sarebbe opportuno che il giudice nazionale, nell'applicare al caso concreto i principi operanti nel proprio ordinamento al fine di valutare se la negligenza

¹⁹² In proposito cfr. TULLIO e DEIANA, *Il contratto di trasporto*, cit. 542.

¹⁹³ Così ZAMPONE, *Il rischio dell'impossibilità della prestazione nel contratto di passaggio*, cit. 265.

del passeggero possa condurre all'esonero di responsabilità del vettore, tenga in debita considerazione anche i risultati conseguiti dalle altre Convenzioni di diritto internazionale – prima fra tutte quella di Montreal del 1999 – in relazione alla questione che qui rileva.

Alcune osservazioni conclusive devono essere svolte con riferimento alla limitazione del debito, che l'art. 7 della Convenzione PAL 2002 specifica per ciascuna ipotesi di responsabilità.

Già si è detto del limite di 400.000 unità di conto per passeggero operante per i danni da morte e lesione personale dello stesso, limite elevato dal Protocollo 2002 rispetto a quello precedente, del tutto inadeguato, di 175.000 diritti speciali di prelievo; in dottrina¹⁹⁴ si è opportunamente evidenziato che la previsione di detto limite risarcitorio a favore del vettore, non solo diversifica la disciplina trasportistica internazionale tra l'ambito aereo e quello marittimo, ma altresì si pone in palese contrasto con le moderne istanze sociali volte a sostenere un risarcimento integrale in favore delle vittime.

Quanto al danno al bagaglio, il debito del vettore è limitato per il bagaglio in cabina a 2.250 unità di conto per passeggero per singolo trasporto, mentre per il bagaglio posto all'interno del veicolo, nonché per lo stesso danno al veicolo, il limite è di 12.700 unità di conto per singolo veicolo per ogni trasporto.

Da ultimo, deve osservarsi, per quanto concerne il danno alla persona del passeggero, che il regolamento 392/2009, operando un richiamo vincolante alla riserva e agli orientamenti IMO, statuisce che, laddove il danno sia riconducibile ad uno degli eventi identificati al paragrafo 2.2 degli orientamenti – e, dunque, a rischi di guerra, cattura, confisca, atti terroristici, eventi normalmente esimenti di ogni responsabilità vettoriale – il vettore possa essere chiamato a rispondere entro la somma limite inferiore tra 250.000 unità di conto per passeggero per ogni singolo evento e, globalmente, 340 milioni di unità di conto per nave per ciascun singolo evento.

¹⁹⁴ POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2008.

CAPITOLO 6

LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE MARITTIMO DI COSE TRA LE “REGOLE DELL’AJA VISBY” E LE “REGOLE DI ROTTERDAM”

6.1. LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE PER INADEMPIMENTO DELL’OBBLIGO DI CUSTODIA, TRASPORTO E CONSEGNA DELLE MERCI

La disciplina delineata dalle Regole di Rotterdam sulla responsabilità del vettore presenta molteplici tratti di somiglianza con quella tracciata dalle Regole dell’Aja Visby, anche se, allo stesso tempo, diverge per alcuni aspetti sostanziali. A tal riguardo non si è mancato di osservare come le Regole di Rotterdam comportino un sostanziale ritorno al passato, con il recupero del carattere prettamente marittimo e più squisitamente tecnico delle regole di responsabilità applicabili nel settore della navigazione marittima in senso lato¹⁹⁵. Ed infatti, sebbene le norme del sistema di Rotterdam siano destinate a regolare anche tratte non marittime, l’impostazione, in particolare per quanto riguarda la disciplina dell’onere della prova, risente in misura significativa dell’influsso delle Regole dell’Aja Visby, delle quali pare costituire un riordino organico e un adeguamento all’attuale fase di sviluppo tecnologico, in una direzione da molto tempo auspicata dagli interpreti e studiosi del settore.

La responsabilità del vettore è contenuta ai capitoli 4, 5 e 6 delle Regole di Rotterdam, rispettivamente rubricati “*Obbligations of the carrier*”, “*Liability of the carrier for loss, damage or delay*” e “*Additional provisions relating to particular stages of carriage*”.

Il capitolo 4 individua all’art. 11 l’obbligazione fondamentale del vettore nel trasporto e nella consegna al destinatario della merce, precisa all’art. 12 quale sia il periodo della sua responsabilità, individua ai successivi artt. 13 e 14 le obbligazioni specifiche con riferimento al trasporto in generale, e alla fase marittima in particolare, e

¹⁹⁵ Così ZUNARELLI, *Elementi di novità e di continuità della regolamentazione della responsabilità del vettore marittimo di cose nell’attività del gruppo di lavoro dell’UNCITRAL*, in *Dir. mar.*, 2006, IV, 1022 – 1025 (atti del convegno Il trasporto marittimo di persone e cose. Novità sulla unificazione della loro disciplina, Genova 19/05/2006).

infine specifica agli artt. 15 e 16 alcune eccezioni specifiche alle obbligazioni previste dagli articoli precedenti.

Il capitolo 5 – sul quale si concentreranno i prossimi paragrafi di questa trattazione – disciplina all’art. 17 la responsabilità del vettore in caso di inadempimento alla sua obbligazione principale di consegna delle merci nel luogo pattuito nelle medesime condizioni in cui le ha ricevute e senza ritardo, all’art. 18 la responsabilità del vettore per fatto di terzi, all’art. 19 quella delle *performing parties* e all’art. 20 la responsabilità solidale dei soggetti ai quali sono imputabili la perdita, il danno o il ritardo; all’art. 21 chiarisce poi come debba interpretarsi la nozione di ritardo nell’esecuzione del trasporto, all’art. 22 indica le modalità di calcolo del danno, mentre all’art. 23 specifica le modalità di denuncia della perdita, del danno o del ritardo.

Il capitolo 6, infine, contiene delle norme aggiuntive da applicarsi alla fase marittima del trasporto, da un lato, e alle fasi non marittime, dall’altro.

Appare ora il caso di soffermarsi sull’esame del periodo della responsabilità del vettore, il quale diverge da quello previsto dalle Regole dell’Aja Visby e dalla Convenzione di Amburgo.

Per le Regole dell’Aja Visby il periodo di responsabilità inizia con il caricamento delle merci a bordo della nave e termina con la ultimazione dello scaricamento delle stesse; per le Regole di Amburgo, infine, corrisponde al periodo in cui il vettore ha in custodia le merci, a meno che il vettore le riceva prima del loro arrivo nel porto di imbarco o le consegna dopo il suo arrivo a destinazione.

Nel sistema di Rotterdam, invece, esso coincide necessariamente con il periodo durante il quale le merci si trovano nella custodia del vettore, indipendentemente dal luogo in cui il medesimo le riceva o le riconsegna, nel porto o entro terra; l’art. 12 dispone, infatti, che nelle ipotesi in cui sia previsto l’intervento obbligatorio di una autorità o di un terzo nella fase di ricevimento o di consegna delle merci, il periodo di responsabilità inizi e termini, rispettivamente, con il ricevimento delle stesse dalle autorità o dal terzo e con la consegna a detta autorità o detto terzo. La norma prevede altresì la possibilità che le parti si accordino per determinare congiuntamente il tempo e

il luogo di ricevimento e consegna delle merci, purché il momento non sia successivo a quello della caricazione iniziale o anteriore alla ultimazione dello sbarco finale¹⁹⁶.

Uno spunto di riflessione va dedicato alla nozione di ritardo nella esecuzione del trasporto, che ai sensi dell'art. 21 viene ricondotto alle ipotesi in cui i beni non siano consegnati, entro il termine concordato tra le parti, nel luogo pattuito nel contratto di trasporto. Detta nozione ha suscitato un acceso dibattito, in sede di elaborazione della norma, tra coloro che si dichiaravano favorevoli alla riproposizione del concetto di ritardo come definito dalle Regole di Amburgo, da ravvisarsi, cioè, non solo nelle ipotesi di consegna delle merci oltre il termine pattuito, ma altresì oltre il termine ragionevolmente esigibile da un vettore diligente, e coloro che ritenevano preferibile valutare la sussistenza del ritardo sulla base del mancato rispetto del termine concordato.

Tra le suddette due ipotesi è infine prevalsa quella più restrittiva, motivata dall'assunto che una nozione di ritardo eccessivamente "lasca" potesse dare adito ad interpretazioni controverse della norma, e a conseguenti contrasti dottrinali e giurisprudenziali.

6.1.1. LA SOPPRESSIONE DEGLI ESONERI DA RESPONSABILITÀ

Prima di addentrarci nella disamina della parte più complessa della disciplina dettata dalle Regole di Rotterdam in materia di responsabilità del vettore, e cioè quella relativa alla ripartizione dell'onere della prova, alcune considerazioni devono essere spese su una questione controversa e dibattuta in sede di redazione del testo di Rotterdam, e cioè la natura giuridica dei "pericoli eccettuati", ovvero le ipotesi al verificarsi delle quali il vettore ha la facoltà di provare la propria irresponsabilità rispetto ad un evento causativo di un danno, di una perdita o di un ritardo.

¹⁹⁶ Autorevole dottrina ha rilevato che "è evidente che queste due espressioni sono state adottate allo scopo di consentire l'applicazione della norma anche nel caso del trasporto door to door, in cui il primo e l'ultimo mezzo di trasporto è un veicolo stradale o ferroviario ovvero un aereo"; così BERLINGIERI F., *La disciplina delle obbligazioni e della responsabilità del vettore nelle regole di Rotterdam*, in *Rivista di diritto della navigazione*, 2010, 16.

Occorre quindi evidenziare la diversità tra la disciplina dettata dalle Regole dell'Aja Visby e quella delineata dalle Regole di Rotterdam.

Le Regole dell'Aja Visby, al secondo paragrafo dell'art. 2, contengono un elenco dei pericoli eccettuati qualificati come ipotesi di esonero di responsabilità vettoriale¹⁹⁷. A ben vedere, tuttavia, soltanto i casi contemplati alle lettere *a* e *b* integrano delle vere e proprie ipotesi di esonero da responsabilità, e precisamente la colpa del comandante e dell'equipaggio nella navigazione – la c.d. “colpa nautica” – e nella gestione tecnica – “management” – descritta alla lettera *a*¹⁹⁸ e l'incendio causato dai preposti del vettore descritto alla lettera *b*, mentre tutti i casi menzionati alle lettere successive dovrebbero considerarsi, secondo l'ipotesi maggioritaria, ipotesi di inversione dell'onere probatorio, la quale si giustifica con il fatto che, generalmente, gli eventi in questione non sono imputabili alla colpa del vettore o dei suoi preposti; un tanto appare evidente per i casi descritti alle lettere *d* (“acte de Dieu”), *e* (“faits de guerre”), *f* (“faits d'ennemis public”), *i* (“acte ou omission du charmeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant”), *m* (“freinte de volume ou en poids ou toute autre parte ou dommage résultant du vice caché, nature spéciale ou vice propre del la merchandise”). Le Regole dell'Aja Visby, peraltro, non contengono una disposizione chiara in punto di distribuzione dell'onere della prova, tanto che il solo art. 4, paragrafo 2, dispone che il vettore è tenuto a fornire la prova della ricorrenza del pericolo eccettuato del quale intenda avvalersi.

¹⁹⁷ La natura giuridica dei pericoli eccettuati nell'art. 4.2 delle Regole dell'Aja Visby è stata oggetto di studio da parte di diversi autori; si veda, in particolare, BERLINGIERI F., *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009, 65 ss.; TULLIO, *Trattato breve di diritto marittimo*, vol. II, Milano 2008, 154 ss.; CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo*, cit., 295 ss.

¹⁹⁸ In deroga al principio generale secondo il quale il preponente risponde delle colpe dei suoi preposti, l'ipotesi descritta alla lettera *a* consente al vettore di sottrarsi alla responsabilità per i danni sofferti dal carico nel caso in cui, ad esempio, la nave subisca un urto che sia imputabile a colpa dell'equipaggio, o per i danni derivanti da errori dell'equipaggio nel *management* della nave; qualora, invece, i danni sofferti dal carico derivino da errori nella gestione della nave con riferimento al carico – si pensi, ad esempio, ad errori nella manovra di valvole che comportino il bagnamento del carico – il vettore può essere esonerato da responsabilità solo laddove dimostri che l'errore ha riguardato il *management* della nave e non del carico, prova che, con tutta evidenza, è alquanto ardua da offrire, anche alla luce del fatto che le maglie della giurisprudenza sono particolarmente strette in relazione alla possibilità di riconoscere i casi di esonero da responsabilità. Così BERLINGIERI F., *Verso una ulteriore unificazione del diritto marittimo*, in *Dir. mar.*, 2010, 398.

Nelle Regole di Rotterdam sono state radicalmente soppresse le ipotesi di esonero da responsabilità descritte alle lettere *a* e *b* delle Regole dell’Aja Visby, mentre tutti gli altri pericoli eccettuati sono chiaramente qualificati come ipotesi di inversione dell’onere probatorio. Non può dubitarsi che tale scelta normativa, assunta sul presupposto che il vettore dovrebbe sempre rispondere della colpa dei suoi preposti nell’esercizio delle loro mansioni, avrà riflessi molto positivi in termini di riduzione del contenzioso¹⁹⁹.

6.1.2. LA BASE DELLA RESPONSABILITÀ E LE “QUATTRO FASI” DI DISTRIBUZIONE DELL’ONERE DELLA PROVA

In primo luogo si osserva che il principio della responsabilità adottato dalle Regole di Rotterdam, come già quello delle Regole dell’Aja Visby e delle Regole di Amburgo, è fondato sulla colpa. Sul punto, tuttavia, le Regole di Rotterdam si connotano per una maggiore chiarezza, posto che il principio è chiaramente sancito al secondo capoverso dell’art. 17²⁰⁰, mentre nel sistema delle Regole dell’Aja Visby è necessario consultare l’elenco completo dei pericoli eccettuati contenuto all’art. 4, paragrafo 2, ove alla lettera *q* si fa menzione di detto principio; nelle Regole di Amburgo, la scarsa intelligibilità del testo normativo sulla questione ha richiesto l’adozione di un *Common Understanding* da ritenersi di discutibile valore²⁰¹.

La base della responsabilità del vettore per perdita, danno o ritardo è disciplinata all’art. 17 unitamente al complesso, ma auspicabilmente efficace, criterio di

¹⁹⁹ Peraltro, il fatto che i pericoli eccettuati elencati dalle Regole dell’Aja Visby non costituiscano ipotesi di esonero del vettore da responsabilità, ma piuttosto casi di inversione dell’onere probatorio, era stato riconosciuto già in occasione dei lavori preparatori di detta normativa uniforme. Anche nel testo originale del progetto sottoposto all’UNCITRAL i pericoli eccettuati erano stati indicati come presunzioni di irresponsabilità; tuttavia, nel corso dell’esame del progetto si sono palesati due orientamenti contrapposti (l’uno favorevole alla precisazione della natura di presunzioni di irresponsabilità, l’altro per il mantenimento della formula adottata dalle Regole dell’Aja Visby), con la conseguenza che si è deciso, infine, nella formulazione del terzo paragrafo dell’art. 17, di dare atto che, al verificarsi dei pericoli eccettuati, “*the carrier is also relieved of all or part of its liability*”, ma di sancire la responsabilità dello stesso nelle ipotesi descritte ai successivi paragrafi 3 e 4 dell’art. 17, delle quali si parlerà più avanti.

²⁰⁰ La norma dispone che “*The carrier is liable for loss or for damage to the goods, as well as for delay in delivery, if the claimant proves that the loss, damage or delay, or the event or circumstances that caused or contributed to it took place during the period of the carrier’s responsibility as defined in chapter 4*”.

²⁰¹ Così BERLINGIERI F., ZUNARELLI, ALVISI, *La nuova Convenzione UNCITRAL nel trasporto internazionale di merci*, cit., 1175.

distribuzione dell'onere della prova; il primo paragrafo di detto articolo statuisce infatti che il vettore deve ritenersi responsabile qualora venga fornita la prova che la perdita, il danno il ritardo, ovvero gli eventi o le circostanze che ne siano causa, si siano verificati nel periodo di responsabilità del vettore come descritto all'art. 12. Dalla semplice lettura di tale disposizione appare dunque palese quanto si è sopra precisato, e cioè che la responsabilità del vettore si fonda sulla colpa ("fault") dello stesso.

Assai articolato è invece il sistema di distribuzione dell'onere della prova, la cui predisposizione ha alimentato un acceso dibattito in sede di redazione della Convenzione, anche in ragione delle differenti opinioni circa la qualificazione dei pericoli eccettuati di cui alle lettere da *c* a *p* dell'art. 4, paragrafo 2, delle Regole dell'Aja Visby, e altresì del rapporto esistente tra l'inadempimento delle obbligazioni del vettore relative alla navigabilità in senso lato della nave e la sua responsabilità per perdita o danno delle merci e sulla distribuzione, in tal caso, dell'onere della prova²⁰².

Ebbene, la distribuzione dell'onere della prova si articola in quattro fasi successive, che di seguito verranno esaminate in successione.

Prima fase

La prima fase è regolata dal primo capoverso dell'art. 17, il quale dispone che l'onere della prova iniziale per la perdita, il danno o il ritardo grava sul ricevitore o avente diritto alle merci, il quale è tenuto a fornire, in primo luogo, la prova dell'avvenuto danneggiamento o mancanza delle stesse, e in secondo luogo che tali circostanze hanno avuto luogo durante il periodo in cui il vettore ne aveva la custodia.

La disposizione si presenta, indubbiamente, assai più limpida e comprensibile di quanto non appaia l'elencazione degli eventi che escludono la responsabilità del vettore contenuta all'art. 4, paragrafo 2, delle Regole dell'Aja Visby, ove – come si è già evidenziato – si succedono disordinatamente ipotesi di esonero di responsabilità del

²⁰² In tal senso BERLINGIERI F., ZUNARELLI, ALVISI, *La nuova Convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci*, cit., 1176, a parere dei quali "la soluzione adottata dalla Regole di Rotterdam è indubbiamente complessa, ma dovrebbe risolvere tutte le questioni che sia le Regole dell'Aja Visby sia le Regole di Amburgo hanno lasciato aperte".

vettore (lettere *a* e *b*), ipotesi di presunzioni di irresponsabilità del vettore (lettere da *c* a *p*), e infine il generale principio della colpa presunta²⁰³.

L'onere della prova non subisce variazioni derivanti dal contenuto dell'art. 23, il quale – nell'introdurre una presunzione di favore per il vettore circa la consegna delle merci, con un onere di denuncia della perdita o del danno da eseguirsi entro il momento della consegna²⁰⁴ - si richiama all'art. 3, paragrafo 6, delle Regole dell'Aja Visby e all'art. 19 delle Regole di Amburgo. Sono sorte notevoli perplessità sulla stessa funzione ed utilità di detta norma e sui possibili riflessi sulla distribuzione dell'onere della prova²⁰⁵, posto che dalla lettura del primo capoverso dell'articolo sembrerebbe in effetti desumersi che la mancanza della denuncia pregiudichi il diritto al risarcimento e possa comportare, di fatto, un'inversione dell'onere della prova. Per evitare equivoci si è dunque deciso di precisare, al paragrafo 2 dell'art. 23, che l'omessa denuncia non incide in alcun modo sul principio per cui l'onere della prova incombe sul caricatore, e soprattutto non pregiudica il diritto di chiedere il risarcimento ai sensi della Convenzione in esame.

È opportuno precisare che il concetto di “perdita” adottato dall'art. 17 allude sia alla perdita totale, sia a quella parziale; nel primo caso, l'avente diritto non sarebbe neppure gravato del relativo onere della prova, che invece deve essere assolto nell'ipotesi di perdita parziale mediante un riscontro riferito alla merce effettivamente consegnata.

Le modalità di denuncia del danno arrecato alle merci, il quale deve essersi concretizzato al momento della consegna delle stesse, devono ritenersi riferibili ai

²⁰³ Ha opportunamente stigmatizzato BERLINGIERI F., *La disciplina delle obbligazioni e della responsabilità del vettore nelle Regole di Rotterdam*, cit., 22, che “questa caotica formulazione per un giurista di civil law è difficile da accettare”.

²⁰⁴ Il primo paragrafo dell'art. 23 statuisce, nella versione ufficiale in lingua inglese, che “*The carrier is presumed, in absence of proof to the contrary, to have delivered the goods according to their description in the contract particulars unless notice of loss of or damage to the goods, indicating the general nature of such loss or damage, was given to the carrier or the performing party that delivered the goods before or at the time of the delivery, or, if the loss or damage is not apparent, within seven working days ad the place of delivery after the delivery of the goods*”.

²⁰⁵ Di tali perplessità si è fatto portavoce BERLINGIERI F., *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, cit., 218.

principi vigenti nell'ambito di ciascun ordinamento, tanto che nulla in proposito dispone l'art. 17.

La prova del danno o della perdita è comunque assolta con la dimostrazione, da parte del creditore, che l'uno o l'altra non esistevano al momento in cui i beni sono stati consegnati al vettore o alla *performing party* che ha eseguito il trasporto, anche mediante l'esibizione del documento di trasporto ove le merci venivano dichiarate integre.

Seconda fase

Protagonista della seconda fase dell'onere della prova è il vettore il quale, qualora l'avente diritto alla merci abbia fornito la prova del fatto costitutivo della sua responsabilità, può andarne esente dimostrando, alternativamente, che la perdita, il danno o il ritardo non è dipeso da colpa sua o “*di una qualsiasi delle persone menzionate nell'art. 18*”, oppure che l'evento dannoso è derivato da uno degli eventi, ben noti come pericoli eccettuati, elencati al terzo paragrafo dell'art. 17 dalla lettera *a* alla lettera *o*; tale enumerazione riproduce, in buona sostanza, quella proposta dalle Regole dell'Aja Visby²⁰⁶ dalla lettera *c* alla lettera *p*, mentre non comprendono – come si è prima rilevato – quelli di cui alle lettere *a* e *b*, che sono stati invece espunti dall'elenco.

È utile spendere alcune considerazioni sulla prova della assenza di colpa, ed in particolare sulle differenze tra il regime adottato dall'art. 4, paragrafo 2, delle Regole dell'Aja Visby e quello contenuto nell'art. 17, paragrafo 3, delle Regole di Rotterdam.

Innanzitutto si evidenzia che l'art. 17 contempla una ipotesi liberatoria piuttosto ampia per il vettore, posto che il medesimo può andare esente, in tutto o in parte, da responsabilità, dimostrando, rispettivamente, che non siano ad esso imputabili la “[singola] causa” o “una della cause” del danno, della perdita o del ritardo. A tal proposito lo scrivente ritiene di condividere le critiche mosse alla norma da taluna

²⁰⁶ Trattasi della classificazione denominata “*catch all exception*” dai giuristi di *common law*; si veda, in proposito, TREITEL, REYNOLDS, *Carver on bills of lading*, ed. II, Londra, 2005, 616, paragrafi 9 – 229.

dottrina²⁰⁷, in quanto la disposizione non fornisce alcuna indicazione utile a chiarire come debba configurarsi l'onere della prova in relazione al grado di incidenza, tra i vari contraenti del trasporto, delle varie cause nella produzione dell'evento dannoso. Per completezza si precisa che a tali critiche – mosse anche da taluni componenti del *Working Group* – si è risposto evidenziando che la scelta di non regolare i criteri per la ripartizione tra i contraenti della perdita, del danno o del ritardo è motivata con la difficoltà di identificazione delle situazioni nelle quali potrebbe palesarsi un concorso di cause.

In secondo luogo, non può farsi a meno di osservare che, mentre la norma contenuta all'art. 4, paragrafo 2, delle Regole dell'Aja Visby menziona, tra le persone del cui operato il vettore risponde, soltanto i suoi *agents ou préposés*, l'art. 17 delle Regole di Rotterdam contempla, con una indicazione assai più generica ed ampia, “*any person referred to in article 18*”, e cioè le *performing parties* e i loro preposti, il comandante, l'equipaggio della nave, i preposti del vettore e infine – come recita la lettera *d* – qualsiasi altra persona che esegue o si obbliga ad eseguire qualsiasi delle obbligazioni del vettore in base al contratto di trasporto, in quanto tale persona agisca, direttamente o indirettamente, su richiesta del vettore o sotto la supervisione o i controllo del vettore; l'ulteriore “allargamento” operato dalla lettera *d* ha la sua *ratio* nella volontà di estendere la responsabilità vettoriale anche agli ausiliari esterni che si occupano di mansioni diverse da quelle delle *performing parties*.

L'analisi dell'art. 17 non può prescindere dallo svolgimento di alcune riflessioni sui singoli pericoli eccettuati, anche al fine di evidenziare quali, tra di essi, non riproducono testualmente quelli menzionati dalle Regole dell'Aja Visby, o addirittura non compaiono affatto in detta normativa uniforme.

a. Act of God

Trattasi di un evento che, volendo utilizzare un concetto giuridico valevole nel nostro ordinamento, coincide con quello della “forza maggiore”. All'interno del *Working Group* della Convenzione di Rotterdam erano emerse istanze favorevoli alla

²⁰⁷ ASARIOTIS, *Loss due to a combination of causes: burden of proof and commercial risk allocation*, in *A new convention for the carriage of goods by sea – The Rotterdam Rules*, Dawlish, Devon, 2009, 141 ss.

sua soppressione, anche se nella redazione ultima del testo si è deciso di inserire anche tale pericolo eccettuato al fine di non modificare l'impostazione delle Regole dell'Aja Visby²⁰⁸, favorevole alla inclusione della "forza maggiore" tra i pericoli eccettuati.

b. Perils, dangers, and accidents of the sea or other navigable waters

Il pericolo eccettuato di cui alla presente lettera *b* riproduce fedelmente quello contenuto alla lettera *c* dell'elenco adottato dalle Regole dell'Aja Visby, e pertanto non ha dato adito ad alcuna discussione tra i membri del *Working Group*, i quali hanno anzi preso atto che la giurisprudenza internazionale già formatasi sulla precedente lettera *c* delle Regole dell'Aja Visby manterrà la sua utilità anche con l'entrata in vigore del testo di Rotterdam.

c. War, hostilities, armed conflict, piracy, terrorism, riots and civil commotions

Gli eventi esonerativi enumerati alla presente lettera *c* delle Regole di Rotterdam²⁰⁹ comprendono alcuni fra quelli menzionati dalle Regole dell'Aja Visby, e in particolare quelli di cui alle lettere *e* e *k*, ovvero *war* e *riots and civil commotions*. La anacronistica nozione di *act of public enemies* di cui alla lettera *f* delle Regole dell'Aja Visby, assai poco confacente ad un testo normativo redatto nell'anno 2009, è stata opportunamente sostituita da quella di *hostilities* e *armed conflict*, anche al fine di comprendere, in senso ampio, qualsivoglia evento che abbia natura bellica anche se connesso ad una guerra dichiarata.

d. Quarantine restrictions; interferences by or impediments created by governments, public authorities, rulers, or people including detention, arrest, or seizure not attributable to the carrier or any person referred to in article 18

La lettera in esame comprende i pericoli eccettuati di cui alle lettere *h* e *g* delle Regole dell'Aja Visby, e cioè, rispettivamente, *quarantine* e *arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process*; inoltre, al termine *restraint* è stata sostituita la nozione, di portata più ampia, di *interference or impediment*, letteralmente tradotta da autorevole dottrina con il termine di "interferenze e

²⁰⁸ Al riguardo cfr. TSIMPLIS, *Liability of the carrier for loss, damage or delay*, in *The Rotterdam Rules – A practical annotation*, Londra, 2009, 48, paragrafi 17 – 04.

²⁰⁹ In relazione ai quali si veda l'analisi condotta da TSIMPLIS, *Liability of the carrier for loss, damage or delay*, in *The Rotterdam Rules – A practical annotation*, cit., 51.

impedimenti”, ma che evidentemente allude a tutte quelle situazioni nelle quali un trasporto possa essere ostacolato a seguito del verificarsi di eventi derivanti dalla applicazione di leggi nazionali.

Autorevole dottrina²¹⁰ ha osservato che taluni problemi interpretativi si pongono nella lettura dell’ultima parte della lettera *d*, in particolare circa il significato della parola *including*, che sembrerebbe contemplare una similarità, in realtà insussistente, degli eventi che seguono con quelli che precedono; dovrebbe quindi ritenersi che il termine *including* abbia piuttosto la finalità di operare una semplice congiunzione tra la prima e la seconda parte della lettera in esame. La stessa dottrina si fa portavoce di un altro “dubbio esegetico” collegato alle parole finali della lettera *d*, inserite per volontà dei membri italiani del Working Group allo scopo di evitare che il vettore possa beneficiare di una presunzione di irresponsabilità a suo favore nell’ipotesi in cui la nave con la quale viene eseguito il trasporto sia oggetto, ad esempio, di un sequestro conservativo a garanzia di un credito maturato nei suoi confronti. La dottrina in questione ha ipotizzato che tali parole - “not attributable to the carrier or any person referred to in article 18” - possano apparire riferite solo al termine *seizure*, e non anche a quelli di *detention* e *arrest*, in ragione della presenza di una virgola dopo *arrest*²¹¹.

e. Strikes, lockouts, stoppages or restraint of labour

Nel testo dell’Aja Visby il corrispondente pericolo eccettuato è descritto in modo più articolato, con la specificazione “from whatever cause, whether partial or general”, e ciò ha dato adito al dubbio che con la versione di cui alla lettera *e* del testo di Rotterdam si sia voluta ridurre la portata di tale pericolo eccettuato; dubbio, a ben vedere, infondato, posto che al giorno d’oggi gli scioperi possono essere proclamati per molteplici ragioni, ed esprimersi in molteplici forme.

f. Fire on the ship

²¹⁰ BERLINGIERI F., *La disciplina delle obbligazioni e della responsabilità del vettore nelle Regole di Rotterdam*, cit., 29.

²¹¹ Trattasi, a sommo avviso dello scrivente, di un “dilemma” privo di ragion d’essere, forse agevolato dalla traduzione in lingua italiana della norma in questione, ove il termine “including [detention, arrest or seizure]” viene tradotto, al singolare, con “compresa”, mentre sarebbe più pertinente e opportuna una traduzione al plurale, al fine di agevolare l’inclusione di tutti e tre gli eventi descritti.

Detto pericolo eccettuato è menzionato alla lettera *b* delle Regole dell’Aja Visby con la locuzione “fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier”, rispetto alla quale, nella versione adottata nel testo di Rotterdam, è stato inserito il riferimento dell’incendio alla nave e, soprattutto, è stata eliminato l’inciso “unless caused by the actual fault or privity of the carrier”.

La diversità tra le versioni offerte dalle Regole dell’Aja Visby e di Rotterdam è di rilevanza non tanto formale quanto sostanziale.

Quanto alla specificazione “of the ship”, essa è motivata dal fatto che l’art. 17 si applica anche ai trasporti costituiti da fasi non marittime, e si è dunque posta la necessità di escludere che possa assumere rilievo, nell’ottica nell’inversione dell’onere della prova del quale i pericoli eccettuati sono espressione, l’incendio scoppiato a bordo di mezzi di trasporto diversi dalla nave.

Quanto alla eliminazione del succitato inciso, esso è giustificato dal fatto che l’incendio, nella versione adottata nel testo di Rotterdam, costituisce solo un evento che determina una presunzione di irresponsabilità del vettore – il quale, invece, è responsabile dei danni derivanti da un incendio che sia imputabile a colpa dei membri dell’equipaggio – mentre nelle Regole dell’Aja Visby integrava – come si è già rilevato ai paragrafi che precedono – un’ipotesi di assoluto esonero di responsabilità del vettore anche rispetto alle eventuali colpe dell’equipaggio.

g. Latent defects not discoverable by due diligence

Il pericolo eccettuato menzionato alla lettera *g* riproduce fedelmente quello di cui alla lettera *p* delle Regole dell’Aja Visby. Non ha avuto seguito l’orientamento, emerso in occasione dei lavori preparatori del *Working Group*, di limitare la portata della disposizione ai “defects of the ship”, né quello di eliminare l’inciso “not discoverable by due diligence”, e ciò in quanto si è ritenuto preferibile mantenere inalterato il testo dell’Aja Visby “to maintain uniformità of interpretation”²¹².

²¹² Un tanto risulta dal verbale della XIV sessione, A/CN.9/572, capoverso 49.

h. Act or omission of the shipper, the documentary shipper, the controllino party, or any other person for whose acts the shipper or the documentary shipper is liable pursuant to article 33 or 34

Rispetto alla formulazione contenuta alla lettera *i* delle Regole dell’Aja Visby va annotata la sostituzione del riferimento al *owner of the goods* con quello al *documentary shipper*, motivata dal fatto che – come attesta l’art. 33 delle Regole di Rotterdam – il *documentary shipper* ha gli stessi diritti ed obblighi dello *shipper*, mentre l’*owner of the goods* può ben essere estraneo al contratto di trasporto; inoltre, le figure di *agent or representative* sono sostituite con i soggetti dei cui atti lo *shipper* e il *documentary shipper* sono responsabili ai sensi degli articoli 33 e 34.

i. Loading, handling, stowing, or unloading of the goods performed pursuant to an agreement in accordance with article 13, paragraph 2, unless the carrier or a performing party performs such activity on behalf of the shipper, the documentary shipper or the consignee

Il pericolo eccettuato di cui alla lettera *i* costituisce una novità rispetto alla elencazione compresa nelle Regole dell’Aja Visby, e trova la sua ragion d’essere nella disposizione contenuta al paragrafo 2 dell’art. 13, ove si specifica, evidentemente con esclusivo riguardo ai contratti *port to port*, che “*the carrier and the shipper may agree that the loading, handling, stowing or unloading of the goods is performed by the shipper, the documentary shipper or the consignee*”.

j. Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods

La presente lettera riproduce testualmente la lettera *m* dell’art. 4, paragrafo 2, delle Regole dell’Aja Visby, in quanto si è ritenuto che la stessa “*reflected established commercial practice*”²¹³.

k. Insufficiency or defective condition of packing or marking not performed by or on behalf of the carrier

²¹³ Verbale della XIV sessione, A/CN.9/572, capoverso 45.

Il pericolo eccettuato di cui alla lettera *k* – che accorpa quelli contenuti alle lettere *n* e *p* delle Regole dell’Aja Visby – trova la sua ragion d’essere nell’obbligazione che l’art. 27 delle Regole di Rotterdam impone al caricatore di consegnare i beni al vettore in condizioni tali da poter sopportare tutte le fasi del viaggio.

l. Saving or attempting to save life at sea – m. Reasonable measures to save or attempt to save property at sea

Le due lettere *l* e *m* delle Regole di Rotterdam riproducono il contenuto della sola lettera *l* dell’art. 4.2 delle Regole dell’Aja Visby. In sede di redazione delle Regole di Rotterdam si è infatti ritenuto di dover diversificare il salvataggio di persone e quello di cose, e ciò in considerazione del fatto che, poiché sovente il vettore trae un profitto dal servizio di salvataggio di beni in mare, dovrebbe limitarsi ad effettuarlo solo nei casi in cui gli siano richieste delle misure ragionevoli, da valutarsi queste in relazione alla tipologia del carico e al grado di pericolo della situazione in cui si trova ad operare.

n. Reasonable measures to avoid or attempt to avoid damage to the environment

Il pericolo eccettuato contemplato alla lettera *n* costituisce una novità del sistema di Rotterdam, motivato dalla condivisibile e vieppiù crescente sensibilità maturata in ambito internazionale nei confronti della tutela dell’ambiente²¹⁴.

o. Acts of the carrier in pursuance of the power conferred by article 15 and 16

Detto pericolo eccettuato comporta la presunzione di irresponsabilità del vettore per le misure dallo stesso adottate, in linea con quanto dispongono gli articoli 15 e 16, al fine di distruggere o rendere inoffensive merci pericolose o di sacrificare merci per la salvezza comune, purché tali misure siano ragionevoli o, comunque, non sia imputabile al vettore la situazione di pericolo per la quale sono state adottate.

Terza fase

Si è già più volte puntualizzato che i pericoli eccettuati non costituiscono casi di esonero di responsabilità, ma soltanto di inversione dell’onere probatorio. L’avente

²¹⁴ Si è osservato che le “ragionevoli misure” in questione possono riguardare la nave, il carico, altra nave o il suo carico; cfr., per una disamina accurata del pericolo eccettuato *sub* lettera *n*, quanto scritto da TSIMPLIS, *Liability of the carrier for loss, damage or delay*, cit., 1004, e in senso critico rispetto a tale analisi BERLINGIERI F., *A review of some recent analyses of the Rotterdam Rules*, in *Dir. mar.*, 2009, 1004.

diritto alla consegna delle merci, pertanto, nell'ipotesi in cui il vettore abbia invocato uno degli eventi descritti al paragrafo 3 dell'art. 17, ha la facoltà di vincere la presunzione di irresponsabilità a favore del vettore provando, in via alternativa, che:

I. l'evento invocato dal vettore per esonerarsi da responsabilità è dipeso, in tutto o in parte, da colpa propria o di una delle persone indicate dall'art. 18, vale a dire dei suoi preposti, dell'equipaggio o di una *performing party* (art. 17, paragrafo 4, lettera a)²¹⁵;

II. un altro evento, differente da quello invocato dal vettore come pericolo eccettuato, ha causato o concorso a causare la perdita, il danno o il ritardo, e in relazione a detto evento il vettore non è in grado di fornire la prova della assenza di colpa propria o dei suoi preposti (art. 17, paragrafo 4, lettera b);

III. la perdita, il danno o il ritardo sono stati o potrebbero essere stati causati – o, quantomeno, vi sia stata una incidenza causale rispetto alla loro verificaione – da a. innavigabilità della nave²¹⁶, b. improprio armamento, equipaggiamento o fornitura della nave, c. utilizzo per il trasporto delle merci, da parte del vettore, di contenitori non idonei o sicuri per il loro ricevimento, trasporto, conservazione (art. 17, paragrafo 5, lettera a). In relazione a tale capoverso, desta qualche perplessità l'ampiezza e indeterminatezza della formula adottata per descrivere l'evento la cui sussistenza può essere dimostrata dal ricevitore per superare la presunzione di irresponsabilità del vettore; a tal riguardo, chi scrive ritiene che la formula utilizzata – “[...] the loss, damage or delay was or was probably caused by or contributed to by” potrebbe alimentare accesi contrasti in sede giurisprudenziale in relazione alla ripartizione della responsabilità tra il vettore e l'avente diritto alla riconsegna, e che in ogni caso

²¹⁵ In BERLINGIERI F., *La disciplina delle obbligazioni e della responsabilità del vettore nelle regole di Rotterdam*, cit., 33, si adducono, come esempi, quello della nave che abbia cercato riparo all'interno di una baia in presenza di condizioni meteorologiche avverse e alla quale l'armatore abbia ordinato di proseguire il viaggio, o quello di uno sciopero dell'equipaggio – per il quale il vettore potrebbe invocare la ricorrenza del pericolo eccettuato di cui alla lettera e – proclamato per mancato pagamento delle retribuzioni, e dunque non “liberatorio” per il vettore.

²¹⁶ Si veda, per l'ipotesi dell'incendio causato da innavigabilità della nave, NIKAKI, *The effect of unseaworthiness on the burden of proof under the fire statute and Coga fire defense*, in *Dir. mar.*, 2003, 1072.

quest'ultimo sia agevolato, da una disposizione così generica, nel superamento, almeno parziale, della presunzione favorevole al vettore²¹⁷.

Va quindi osservato che, qualora il ricevitore riesca a fornire la prova *sub I* - descritta dalla lettera a del paragrafo 4 - della ricorrenza della colpa del vettore o di coloro dei quali esso sia responsabile, il vettore non ha più alcuna "carta da giocare" per sfuggire alla propria responsabilità.

Quarta fase

Qualora, invece, l'avente diritto si avvalga con successo della seconda o della terza alternativa - descritte, rispettivamente, alla lettera b del paragrafo 4 e alla lettera a del paragrafo 5 - il "gioco" passa nuovamente, e per l'ultima volta, nelle mani del vettore, il quale:

a. nell'ipotesi in cui il ricevitore fornisca la prova descritta *sub II*, può provare che l'evento asseritamente causativo, in tutto o in parte, del danno, della perdita o del ritardo, non sia imputabile a colpa sua o a colpa di una delle persone menzionate nell'art. 18 (art. 17, paragrafo 4, lettera b, ultimo inciso);

b. nell'ipotesi in cui il ricevitore fornisca la prova descritta *sub III*, può provare, alternativamente, che nessuno degli eventi che l'avente diritto ha invocato come possibile causa della perdita, del danno o del ritardo ne sia effettivamente stato la causa, ovvero di aver adottato, nell'adempimento della propria obbligazione, la diligenza richiesta dall'art. 14 (art. 17, paragrafo 5, lettera b), e in ciascuna di dette due ipotesi si libera definitivamente da ogni responsabilità.

Esaminate con attenzione le "quattro fasi" inerenti alla distribuzione dell'onere della prova tra vettore e ricevitore descritte dall'art. 17 delle Regole di Rotterdam, non può farsi a meno di evidenziare che il sistema descritto è alquanto articolato e complesso; tuttavia, autorevole dottrina²¹⁸ ha, a tale riguardo, rimarcato che detto

²¹⁷ La clausola in esame, comunque, è stata oggetto di vivace dibattito nell'ambito del *Working Group*, tra coloro che ritenevano che l'onere della prova dovesse gravare sul ricevitore, e coloro che - con posizione che si fatica a condividere - obiettavano che si tratterebbe, invece, di una prova difficile da fornire per il ricevitore. La formula poi adottata è stata, per così dire, "pilatesca", e tale da consentire al ricevitore di superare la presunzione di irresponsabilità a favore del vettore anche ricorrendo alle presunzioni.

²¹⁸ BERLINGIERI F., *La disciplina delle obbligazioni e della responsabilità del vettore nelle Regole di Rotterdam*, cit., 34.

sistema riproduce quello che già oggi esiste nella prassi giudiziaria, soprattutto nei paesi di *common law*, e che, in ogni caso, rappresenta il giusto compromesso per assicurare ad entrambe le parti una tutela equilibrata e paritaria dei propri diritti.

6.2. LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE PER GLI ATTI E I FATTI DI ALTRE CATEGORIE DI PERSONE

Gli articoli 18 e 19 della Convenzione di Rotterdam identificano i soggetti del cui operato il vettore è responsabile. L'art. 19, in particolare, è dedicato alle *maritime performing parties*, ovvero una specifica categoria di *performing party* che opera in stretta correlazione con la fase marittima del trasporto²¹⁹.

Ai sensi dell'art. 18, il vettore è responsabile per l'inadempimento delle obbligazioni che la Convenzione di Rotterdam pone a suo carico qualora detto inadempimento sia causato da atti od omissioni di quattro categorie di persone, e precisamente di una *performing party*²²⁰ (art. 18, lettera a), del comandante o dell'equipaggio della nave²²¹ (art. 18, lettera b), dei propri preposti o degli impiegati di una *performing party* (art. 18, lettera c), o infine di qualunque altra persona che esegua o si obblighi ad eseguire una delle obbligazioni del vettore, e in quanto detta persona agisca, direttamente o indirettamente, su richiesta del vettore o sotto la sua supervisione o controllo (art. 18, lettera d). In relazione a dette categorie di persone devono ora svolgersi alcune considerazioni comparative tra le Regole dell'Aja Visby e le Regole di Rotterdam.

²¹⁹ Nell'ambito del *working group* si è dato atto che fosse opportuno - in considerazione del fatto che la Convenzione di Rotterdam si applica ai trasporti *door to door* e quindi, necessariamente, anche a fasi diverse da quelle marittime - limitare l'applicazione delle sue norme alle *performing parties* che eseguono in tutto o in parte le fasi marittime del trasporto o che operano all'interno dei porti; in tal senso BERLINGIERI F., ZUNARELLI, ALVISI, *La nuova Convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci*, cit., 1180.

²²⁰ L'art. 1.6. le definisce come persone che eseguono o si obbligano ad eseguire una delle obbligazioni del vettore con riguardo alle fasi del ricevimento della merce, dell'imbarco, della movimentazione, dello stivaggio, del trasporto, e che provvedono alla cura, allo sbarco e alla consegna della merce stessa.

²²¹ Come si è osservato in precedenza, si è ritenuto di menzionare, tra le persone delle quali il vettore è responsabile, anche il comandante e l'equipaggio, in quanto essi potrebbero non essere preposti del vettore nell'ipotesi in cui quest'ultimo non sia armatore della nave.

In primo luogo, deve osservarsi che le Regole dell’Aja Visby non contemplano neppure l’ipotesi che il trasporto sia eseguito da persone diverse dal vettore contrattualmente obbligato, mentre le Regole di Amburgo operano una distinzione tra il vettore contrattuale, (*contracting carrier*), e il vettore effettivo (*actual carrier*).

La scelta di inserire nella Convenzione di Rotterdam, tra i soggetti del cui operato il vettore risponde, quelli elencati all’art. 18, è stata assunta in occasione dei lavori preparatori del Working Group, allorché è maturata la consapevolezza che, in un’ottica maggiormente protezionistica dei diritti del mittente – e, verosimilmente, anche al fine di incentivare una maggior diligenza nella scelta, da parte del vettore, dei soggetti di cui avvalersi – sarebbe stato opportuno “coinvolgere” anche altre categorie di ausiliari oltre ai sub-vettori, quali i terminalisti, le imprese di imbarco e sbarco e i depositari, ed è stata così creata la figura della *performing party*.

Con riferimento alla lettera *c* – che estende la responsabilità vettoriale ai dipendenti e preposti del vettore e delle *performing parties* – occorre osservare che nel testo delle Regole dell’Aja Visby e delle Regole di Amburgo vengono utilizzate terminologie differenti per qualificare le persone delle quali il vettore risponde, dando così luogo a difficoltà interpretative²²²; proprio al fine di superare tale incertezza le Regole di Rotterdam qualificano i soggetti in questione con il solo termine di “employees” nel testo inglese e “préposés” in quello francese.

Quanto alla lettera *d*, basti osservare che la categoria di persone in essa menzionata era presente già nella versione originale del progetto delle Regole di Rotterdam unitamente alle *performing parties*, ed è stata mantenuta nel testo definitivo, anche a fronte dell’inserimento dei preposti, del comandante e dell’equipaggio, quale “clausola di chiusura” destinata ad includere quei soggetti ausiliari del vettore non riconducibili a quelli indicati alle precedenti lettere *a*, *b* e *c*.

Osservazioni più approfondite merita la disamina dell’art. 19, il quale disciplina la responsabilità delle *maritime performing parties* – la cui definizione è contenuta

²²² In particolare, nelle Regole dell’Aja Visby si utilizza all’art. 4, paragrafo 2, lettera a, il termine “préposés”, tradotto in inglese “servants”, e all’art. 4 bis il termine “préposés”, tradotto nella versione inglese con “servant or agent”; nelle Regole di Amburgo l’art. 5, paragrafo 1, menziona i “préposés ou mandataires” nella versione francese e i “servants or agents” in quella inglese.

all'art. 1.7 della Convenzione – e statuisce che le stesse sono soggette a tutte le disposizioni della Convenzione²²³ e che sono responsabili in solido con il vettore che ha stipulato il contratto di trasporto per la perdita, i danni o il ritardo che si verificano durante il periodo in cui le merci sono nella sua custodia, e al contempo che non sono obbligate al rispetto delle condizioni contrattuali autonomamente pattuite dal vettore dalle quali possa derivare un aggravamento della sua responsabilità rispetto alla normativa della Convenzione²²⁴.

Deve puntualizzarsi che la proposta di includere nel progetto della Convenzione anche tale categoria di soggetti “di nuova elaborazione”²²⁵ – che operano in qualità di ausiliari del vettore per la parte marittima del trasporto – è stata formulata dagli Stati Uniti, e ha incontrato il parere favorevole delle delegazioni dell'Italia e dell'Olanda; queste ultime, da parte loro, hanno evidenziato – con il favore della maggior parte delle delegazioni – l'opportunità di estendere la responsabilità del vettore al periodo compreso tra il ricevimento delle merci e la consegna al destinatario, e altresì di assoggettare alla stessa le *maritime performing parties*, precisando che tale categoria avrebbe dovuto comprendere tutti gli ausiliari che operano nella fase marittima e in quella portuale del trasporto.

A differenza, dunque, delle Regole dell'Aja Visby e delle Regole di Amburgo – in forza delle quali le norme inerenti i diritti e gli obblighi del vettore sono estese unicamente ai *servants* o *agents*, con esclusione degli ausiliari esterni – il “vento di novità” della nuova Convenzione comporta l'estensione dei principi della responsabilità vettoriale, nonché delle difese e dei limiti ai quali il vettore ha diritto, non soltanto alle quattro categorie di persone indicate dall'art. 18, ma altresì alle *maritime performing parties*, nei cui confronti l'avente diritto alle merci ha la facoltà di esercitare una azione

²²³ Purché, come precisa la lettera a dell'art. 19, vi sia un collegamento tra l'attività svolta dalla *maritime performing party* e uno Stato contraente.

²²⁴ Tale inciso - contenuto al paragrafo 2 dell'art. 19 - pare indubbiamente condivisibile, anche se, ad avviso dello scrivente, può forse ritenersi superfluo, poiché appare evidente – quantomeno alla luce dei principi ispiratori del nostro ordinamento giuridico – che un ausiliario del vettore non possa essere chiamato a rispondere per obbligazioni autonomamente assunte dal vettore stesso “in deroga” ad una norma di legge.

²²⁵ DOC. A/CN.9/WG.III/WP.34.2.

contrattuale. Tale scelta compiuta dal legislatore di Rotterdam consente, pertanto, di estendere l'applicabilità della nuova normativa uniforme non soltanto ai sub-vettori marittimi, ma anche a qualsivoglia altro ausiliario del vettore operante in ambito portuale²²⁶.

Autorevole dottrina²²⁷ ha censurato la formulazione della lettera *b* del paragrafo 1 dell'art. 19, ove si descrivono i presupposti dell'ammissibilità di una azione dell'avente diritto alle merci nei confronti di una *maritime performing party*, evidenziandone la scarsa chiarezza e inintelligibilità. In effetti, dalla lettura della disposizione sembrerebbe doversi desumere che le tre condizioni descritte siano alternative tra loro, mentre così non è, posto che la prima delle tre condizioni – [perdita, danno o ritardo verificatisi] “*durante il periodo tra l'arrivo delle merci al porto di imbarco sulla nave e la loro partenza dal porto di sbarco dalla nave*” – deve necessariamente sussistere, laddove la seconda e la terza condizione – “*mentre la performing party marittima aveva la custodia delle merci*” o “*in qualsiasi altro momento nella misura in cui essa stava partecipando alla esecuzione di una qualsiasi delle attività contemplate nel contratto di trasporto*” – dovrebbero intendersi come alternative tra di loro.

6.3. LA LIMITAZIONE DELL'OBBLIGAZIONE RISARCITORIA E LA DECADENZA DAL BENEFICIO DEL LIMITE

La Convenzione di Rotterdam aperta alla firma nel 2009 ha introdotto una revisione dei limiti della responsabilità vettoriale già previsti dalle Regole dell'Aja Visby e delle Regole di Amburgo.

Giova infatti osservare che la limitazione dell'obbligazione risarcitoria del vettore rappresenta un istituto tradizionale del trasporto marittimo, posto che la sua

²²⁶ Si pensi alle imprese terminaliste o di quelle che gestiscono le operazioni di imbarco e sbarco, nei confronti delle quali le Regole dell'Aja Visby consentono al ricevitore di esercitare unicamente una azione extracontrattuale.

²²⁷ BERLINGIERI F., *La disciplina delle obbligazioni e della responsabilità del vettore nelle Regole di Rotterdam*, cit., 36.

introduzione si fa risalire al 1921²²⁸, allorché, durante i lavori preparatori delle Regole dell’Aja, le valutazioni operate dal legislatore in relazione ai limiti della responsabilità del vettore riguardarono il valore medio delle merci trasportate via mare e con esclusivo riferimento ai colli o unità delle stesse, e comportarono la decisione – contenuta al paragrafo 5 dell’art. IV – che il vettore non fosse tenuto per una somma superiore alle 100 sterline inglesi per collo o unità in ipotesi di perdita o avaria alle merci; veniva, tuttavia, fatto salvo il diritto potestativo del caricatore di dichiarare il maggior valore della merce e quello delle parti di concordare noli *ad valorem*.

Nel momento in cui fu introdotto, il limite fu particolarmente apprezzato dai caricatori, in quanto era ampiamente più elevato dei limiti generalmente inclusi nelle polizze di carico, e tale, dunque, da consentire un risarcimento pressoché integrale delle merci danneggiate. Va tuttavia osservato che il peso dell’inflazione, negli anni successivi all’entrata in vigore della normativa convenzionale, ha inciso negativamente sulla adeguatezza del limite, che ben presto è risultato essere insufficiente allorché il trasporto avesse ad oggetto macchinari di grandi dimensioni e notevole valore, soprattutto se considerati in termini di collo o unità²²⁹.

Nel 1968, in sede di esame del progetto di revisione della Convenzione avanti alla Conferenza diplomatica, si è deciso di sostituire il limite precedentemente stabilito in 100 sterline oro con una moneta di conto, il franco Poincaré, e il “tasso di conversione” del limite è stato individuato in un valore 10.000 franchi Poincaré per collo o unità. Per quanto tale nuovo limite fosse addirittura inferiore del 25% a quello, già modesto in relazione alle aspettative dei caricatori, delle 100 sterline oro, veniva ritenuto maggiormente confacente alle esigenze del trasporto marittimo, poiché era in grado – almeno “sulla carta” – di assicurare una uniformità di applicazione tra i vari paesi, in relazione ai corrispondenti limiti in monete nazionali.

La introduzione del diritto speciale di prelievo, risalente al 1978, non ha poi comportato alcuna ulteriore variazione dei limiti, in quanto è stata operata dal

²²⁸ Si veda, sul punto, la monografia di RIGUZZI, *La responsabilità limitata del vettore marittimo di merci*, Milano, 1993.

²²⁹ Si veda STURLEY, *The UNCITRAL Carriage of Goods Convention: Changes to Existing Law*, in *CMI Yearbook 2007-2008*, II, 258-259.

legislatore una mera conversione del limite sulla base del contenuto in oro delle due monete di conto.

I limiti attuali adottati dalla Regole dell'Aja Visby, che regolano la maggior parte del traffico mondiale, sono 666,67 diritti speciali di prelievo per collo o unità e di 2 diritti speciali di prelievo per chilogrammo, limite questo introdotto a titolo di correttivo rispetto a quello per collo e unità, e da applicarsi solo se più elevato dell'altro.

Le Regole dell'Aja prevedono, inoltre, la facoltà che il vettore possa decadere dal beneficio del limite qualora venga dimostrato che il danno sia una conseguenza di un suo atto od omissione posti in essere in modo intenzionale o temerario e con la coscienza che dagli stessi possa derivare un danno²³⁰.

Nelle Regole di Amburgo del 1978 i limiti per chilogrammo e per collo o unità sono stati aumentati del 25% rispetto a quello previsto dal Protocollo dell'Aja Visby, e portati ai valori di 2,5 d.s.p. per chilogrammo e 835 d.s.p. per collo o unità. È stata inoltre introdotta, all'art. 5, il principio che sancisce la responsabilità del vettore per il danno derivante dal ritardo nella riconsegna delle merci, per il quale è pure stata stabilita una apposita limitazione. Quanto alla decadenza dal beneficio del limite, essa è disciplinata in modo non diverso dalle Regole dell'Aja Visby.

Venendo ora alla disamina della Convenzione di Rotterdam, occorre rilevare, in primo luogo, che all'art. 59 viene esteso il beneficio della limitazione della responsabilità alla perdita derivante dall'inadempimento di qualsiasi obbligazione del vettore prevista dalla Convenzione stessa, ed in secondo luogo che i limiti previsti dalle Regole di Amburgo vengono ulteriormente ritoccati al rialzo. All'art. 60, inoltre, viene disciplinato il limite della responsabilità per perdita causata da ritardo, stabilendo che esso coincide con *“un importo equivalente a due volte e mezzo il nolo pagabile per le merci che hanno subito un ritardo”*.

Il primo paragrafo dell'art. 60 stabilisce che il limite per collo o unità di merce perduta o danneggiata è stabilito in 875 unità di conto per collo o altra unità di carico, mentre il limite per chilogrammo, al peso lordo delle merci oggetto del reclamo o della

²³⁰ Si veda ZAMPONE, *La condotta temeraria e consapevole nel diritto uniforme del trasporti*, Padova, 1999.

lite, viene fissato in 3 unità di conto, e dunque in misura sensibilmente superiore sia alle Regole di Amburgo che, soprattutto, a quelle dell’Aja Visby.

A tale riguardo si è affermato che l’individuazione del suddetto limite sarebbe avvenuta, all’esito di un compromesso raggiunto tra le varie delegazioni, nell’ambito del *Working Group III*, al cui interno risultavano largamente rappresentati i paesi che attualmente aderiscono alle Regole di Amburgo – e dunque, come noto, quelli portatori di interessi politici e commerciali di minor rilievo in ambito marittimo, nonché economicamente “meno evoluti”, e favorevoli a revisioni “al rialzo” dei limiti – mentre lo erano in minor misura quelli economicamente, commercialmente e politicamente più avanzati, i cui trasporti marittimi sono regolati dalle Regole dell’Aja, e che, pertanto, non sarebbero favorevoli ad un innalzamento della somma limite ad un importo superiore a quello adottato dalle Regole di Amburgo.

È del resto ben intuibile che limiti più bassi o più alti rispondono ad esigenze diametralmente opposte nel campo marittimo; se, da un lato, le somme limite più elevate garantiscono un congruo e soddisfacente risarcimento per i danneggiati, consentono di porre un argine alle distorsioni derivanti dall’applicazione dei limiti previsti dalle Regole dell’Aja Visby²³¹, e riducono il numero delle controversie instaurate con la sola finalità di far dichiarare giudizialmente la decadenza del vettore dal beneficio del limite, dall’altro “raffreddano” sensibilmente lo slancio dei paesi commercialmente “più forti” verso la ratifica della Convenzione di Rotterdam, con il rischio di trasformare la nuova normativa da “uniforme” ad “ulteriore” rispetto a quelle già in vigore²³².

6.4. BREVI CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

È legittimo chiedersi se le Regole di Rotterdam abbiano delle solide possibilità di diventare normativa effettivamente uniforme, e non siano piuttosto destinate a

²³¹ Si è già fatto riferimento al caso dei macchinari di grandi dimensioni e di notevole valore considerati quali colli o unità.

²³² Così VERNIZZI, *Le (future) “Regole di Rotterdam”: alcune considerazioni sulla nuova Convenzione in materia di trasporto internazionale di merci che si svolga in tutto o in parte per mare*”, in *Responsabilità civile e previdenza*, 2009, fasc. 5, 1163, che si condivide pienamente.

rappresentare il testo che andrà a sostituire le Regole di Amburgo per i pochi paesi che hanno sottoscritto tale testo convenzionale.

Non può infatti trascurarsi che le stesse, specialmente in punto di descrizione del regime di responsabilità del vettore, presentano degli indubbi profili di criticità. Non convince pienamente, infatti, il trattamento riservato all'esimente della "colpa nautica", che è stata espunta dai pericoli eccettuati quale evento esonerativo della responsabilità del vettore; inoltre, come si è rilevato, non sembra rappresentare una valida scelta la decisione di elevare le somme limite per l'ipotesi di inadempimento delle obbligazioni che la Convenzione pone a carico del vettore.

Perplessità desta altresì la complessa e cavillosa formulazione dell'art. 17, inerente la distribuzione dell'onere della prova. A parere dello scrivente, per inclinazione personale sempre favorevole alla "semplificazione normativa", l'aver articolato in ben quattro fasi la ripartizione dell'onere della prova tra il ricevitore e il vettore non potrà che accrescere il numero di controversie destinate a risolversi in sede giudiziale; peraltro, non è neppure difficile prevedere che dette controversie sarebbero di risoluzione tutt'altro che agevole, posto che il continuo "rimpallo" dell'onere della prova, da una fase all'altra, tra vettore e ricevitore, non agevolerebbe di certo l'acquisizione, da parte del giudice, di un quadro chiaro e lineare delle vicende sottoposte al suo giudizio. Senza considerare, da ultimo, che il già articolato dettato dall'art. 17 è ulteriormente indebolito, nella sua ritenuta e auspicata finalità chiarificatrice, dall'utilizzo di terminologie di incerta applicazione; basti citare, a tale riguardo, la lettera *a* del paragrafo 5, ove si precisa che l'avente diritto sarebbe provato a dimostrare, al fine di veder accertata la responsabilità del vettore, che la perdita, il danno o il ritardo "*è stato o è stato probabilmente causato da o ad esso ha contribuito*" l'innavigabilità della nave, l'improprio equipaggiamento della nave o l'imballaggio non idoneo.

Certo è che i suddetti dubbi potranno essere dipanati solo a seguito di una "prova sul campo" delle nuove Regole di Rotterdam.

CONCLUSIONI

RIFLESSIONI COMPARATIVE TRA I REGIMI DI RESPONSABILITÀ DEL VETTORE AEREO E MARITTIMO IN PUNTO DI RISARCIMENTO PER I DANNI ALLA PERSONA DEL PASSEGGERO

Dopo aver accuratamente esaminato, rispettivamente nella prima e nella seconda parte del lavoro, le normative adottate dalla Convenzione di Montreal del 1999 e da quella di Atene del 1974 (*rectius*, Convenzione PAL 2002) in tema di responsabilità del vettore aereo e marittimo internazionale di persone, appare il caso di dedicare alcuni brevi spunti di riflessione ad una analisi comparativa del dettato dei due testi di diritto uniforme per quanto concerne il risarcimento dei danni alla persona del passeggero.

Si può senz'altro individuare, come peraltro già si è evidenziato, un parallelismo tra le due discipline convenzionali, posto che entrambe regolano la responsabilità del vettore secondo un sistema basato su un "duplice binario", nel quale ad un regime di responsabilità oggettiva operante per i danni il cui importo non superi una certa soglia, se ne affianca un altro fondato sulla responsabilità per colpa.

A ben vedere, tuttavia, il sistema introdotto dalla Convenzione di Atene 2002, oltre ad essere più complesso e articolato, adotta un regime di responsabilità più favorevole al vettore. Come si è rilevato, infatti, si richiede quale presupposto per la configurabilità di un danno risarcibile che il danno stesso derivi da cause che coincidano con le ipotesi di sinistro marittimo espressamente tipizzate dal legislatore uniforme, e al di fuori delle quali il vettore non è chiamato a risponderne.

Si è osservato che la Convenzione di Atene, nel testo emendato dal protocollo del 2002, presenta un regime indubbiamente assai migliorativo in termini di tutela del passeggero rispetto al testo base del 1974, ma anche in detta versione emendata non può dubitarsi che la protezione assicurata al passeggero sia meno incisiva di quella offerta dalla Convenzione di Montreal, e ciò per una molteplice serie di ragioni.

In primo luogo, per quanto concerne l'onere della prova, esso incombe sul vettore – nel senso che egli è chiamato ad assolvere tale onere per sottrarsi alla sua responsabilità – soltanto per i danni derivanti da “sinistro marittimo”, mentre per i danni derivanti da un evento diverso dal sinistro marittimo l'onere della prova incombe sul passeggero, il quale è tenuto a provare l'esistenza della colpa o negligenza del vettore.

In secondo luogo la Convenzione di Atene, al contrario di quella di Montreal, chiaramente statuisce all'art. 7 che 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. Trattasi, senza dubbio, di disposizione di maggior favore per il vettore rispetto alla previsione di responsabilità (potenzialmente) illimitata contenuta nella Convenzione di Montreal del 1999.

Autorevole dottrina²³³ ha osservato, a tal riguardo, che detta “discrepanza” tra i due testi convenzionali potrebbe suscitare, alla luce dei principi giuridici vigenti nel nostro ordinamento, dei dubbi di costituzionalità in relazione al principio di uguaglianza. La medesima dottrina è, comunque, giunta alla conclusione che il limite di 400.000 diritti speciali di prelievo può ritenersi adeguato e quindi idoneo a superare i sospetti di incoerenza del dettato uniforme rispetto ai nostri principi costituzionali.

Da ultimo, non può trascurarsi che anche nell'ambito del “primo livello” di responsabilità, ovvero quella (quasi) oggettiva, la Convenzione di Atene concede al vettore marittimo la facoltà di sottrarsi al risarcimento richiesto dal passeggero per morte e lesioni fornendo la prova positiva della sopravvenienza di due eventi specifici, ai quali la norma collega l'esclusione di qualsivoglia conseguenza risarcitoria.

Detta ipotesi, come è noto, non è ravvisabile nella Convenzione di Montreal, il cui art. 21 dispone che per i danni derivanti da morte o lesioni del passeggero che non eccedano i 100.000 diritti speciali di prelievo il vettore non può escludere né limitare la propria responsabilità.

Come unico “punto a favore” della Convenzione di Atene del 2002, in termini di trattamento “di maggior riguardo” per il passeggero, vi è la constatazione che il limite

²³³ COMENALE PINTO, *Il passaggio marittimo fra codice della navigazione, convenzioni non ratificate e prospettive comunitarie*, cit., par. 5.4.1.

risarcitorio che delimita la responsabilità (quasi oggettiva) da quella per colpa nel c.d. sistema “a doppio binario”, collocato alla soglia di 250.000 d.s.p., è assai più elevato rispetto a quello di 100.000 d.s.p. (*rectius*, di 113.100 d.s.p. da gennaio 2010) previsto nella Convenzione di Montreal del 1999.

BIBLIOGRAFIA

- ANCIS, *Sui mezzi di prova del trasporto aereo del bagaglio e sulla clausola limitativa del debito del vettore*, in *Dir. Trasp.*, 2003, in nota a Giudice di Pace di Palermo 11 settembre 2002;
- ANTONINI, *La responsabilità del vettore aereo per il trasporto di persone e cose nella più recente evoluzione normativa: protocolli di Varsavia, Varsavia – Montreal, regolamento comunitario*, in *Dir. trasp.*, 2000;
- ANTONINI, *La responsabilità del vettore aereo di persone nel trasporto nazionale e in quello internazionale*, in *Resp. civ. e prev.*, 2001;
- ANTONINI, *Il danno risarcibile nel trasporto di persone*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo – Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 (a cura di Leopoldo Tullio)*, Napoli, 2006;
- ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2004;
- ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, II ed., Milano, 2008;
- ASARIOTIS, *Loss due to a combination of causes: burden of proof and commercial risk allocation*, in *A new convention for the carriage of goods by sea – The Rotterdam Rules*, Dawlish, Devon, 2009;
- ASQUINI, *Massime non consolidate in tema di trasporto di persone*, in *Dir. trasp.*, 1952, II;
- BALLARINO, *La limitazione del debito del vettore marittimo e aereo*, in *Il cinquantenario del codice della navigazione (Cagliari, 28-30 marzo 1992)*, Cagliari, 1993;
- BENTIVOGLIO, *Conflicts problems in Air Law*, in *Rec. Cours Acad.. droit internat.*, 1966;
- BERLINGIERI F., *A review of some recent analyses of the Rotterdam Rules*, in *Dir. mar.*, 2009;
- BERLINGIERI F., *Ambito di applicazione del Progetto UNCITRAL e libertà contrattuale*, in *Tavola rotonda “Verso una nuova disciplina internazionale del trasporto multimodale. La nuova proposta UNCITRAL-CMI*, in *Dir. mar.*, 2004;

- BERLINGIERI F., *Ambito di applicazione del progetto UNCITRAL e libertà contrattuale*, in *Dir. mar.*, 2005;
- BERLINGIERI F., *Ambito di applicazione del Progetto UNCITRAL e libertà contrattuale*, in *Tavola rotonda “Verso una nuova disciplina internazionale del trasporto multimodale. La nuova proposta UNCITRAL-CMI*, in *Dir. mar.*, 2004;
- BERLINGIERI F., *General introduction*, in *The Rotterdam Rules 2008*, Kluwer Law Int., 2010;
- BERLINGIERI F., *La disciplina delle obbligazioni e della responsabilità del vettore nelle regole di Rotterdam*, in *Rivista di diritto della navigazione*, 2010;
- BERLINGIERI F., *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009;
- BERLINGIERI F., *The history of the Rotterdam Rules*, relazione presentata alla conferenza tenutasi ad Istanbul il 6 e 7 maggio 2010;
- BERLINGIERI F., *Verso una ulteriore unificazione del diritto marittimo*, in *Dir. mar.*, 2010;
- BERLINGIERI F. e ZUNARELLI, *Il draft instrument on transport law del CMI*, in *Dir. mar.*, 2002;
- BERLINGIERI F., ZUNARELLI, ALVISI, *La nuova convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci “wholly or partly by sea” (Regole di Rotterdam)*, in *Dir mar.*, 2008, fasc. 4;
- BIANCA, *Inadempimento delle obbligazioni*, Bologna – Roma, 1979;
- BIANCA, *La responsabilità aeronautica: convergenze e divergenze rispetto ai principi civilistici*, in *Dir. trasp.*, 1992;
- BIANCA, *La responsabilità del vettore per perdita o avaria della merce*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo – Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 (a cura di Leopoldo Tullio)*, Napoli, 2006;
- BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2011;
- BUSTI, *La responsabilità per danni alla persona nel trasporto aereo*, in *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, Giuffrè, 2006;

- BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo – Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 (a cura di Leopoldo Tullio)*, Napoli, 2006;
- CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo*, Milano, 2010;
- CARBONE, *La disciplina giuridica del traffico marittimo internazionale*, Bologna, 1982;
- CARBONE, *Lezioni, casi e modelli contrattuali di diritto marittimo*, Torino, 1997;
- CASANOVA, *Trasporto di persone*, in *Trattato della responsabilità contrattuale*, (diretto da) VISENTINI, II, 2009;
- CASANOVA e BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti. La disciplina contrattuale*, Milano, 2007;
- CATURANI-SENSALE, *Il trasporto*, Napoli, 1960;
- CIARDO, *Responsabilità nel trasporto aereo. Mutamenti di equilibri fra passeggero e vettore*, in *Nuove leg. civ. comm.*, 2004;
- COLLINS, *Pre and post impact and suffering and mental anguish in aviation Accidents*, in *JALC*, 1994;
- COMENALE PINTO, *Il contratto di trasporto di persone*, in MORANDI – COMENALE PINTO – M.E. LA TORRE, *I contratti turistici*, Milano, 2004;
- COMENALE PINTO, *Il passaggio marittimo fra codice della navigazione, convenzioni non ratificate e prospettive comunitarie*, in *Diritto@Storia*, n. 4/2005;
- COMENALE PINTO MICHELE M., *La responsabilità del vettore aereo dalla Convenzione di Varsavia del 1929 alla Convenzione di Montreal del 1999*”, Vol. 2002 1-2;
- COMENALE PINTO, *Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo*, in *Dir. mar.*, 2000;
- COQUOZ, *Droit privé International aérien*, Paris, 1938;

- CORONA, *Le circostanze eccezionali e le prestazioni del vettore aereo in caso di cancellazione del volo* (nota a Corte di Giustizia CE 10 gennaio 2006), in *Dir. trasp.*, 3/2009;
- DANI, *La Convenzione di Atene, 1974, sul trasporto marittimo di passeggeri e bagaglio*, in *Trasporti*, 1976;
- DE CUPIS, *Il danno*, I, Milano, 1979;
- DESBIENS, *Air Carrier's Liability for emotional Distress under article 17 of the Warsaw Convention: can it still be invoked?*, in *AASL* 1992, II;
- DIAMOND, *The Rotterdam Rules*, in [2009] *LM&CLQ*;
- DRION, *Limitation of liabilities in International air law*, The Hague, 1954, n. 75;
- FABRIO, *La risarcibilità del danno morale entro il limite della responsabilità del vettore aereo e l'assicurazione obbligatoria*, in *Dir. Trasp.*, 2010;
- FOGLIANI, *Recenti vicende del limite di responsabilità del vettore internazionale aereo nella legislazione italiana*, in *Dir. trasp.* I/1990;
- FOLLIOT, *La modernisation du système varsovien de responsabilité du transporteur*, in *Rev. fr. dr. aér.*, 1999;
- GIACOBBE, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, in *Studi su: negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, a cura di DEIANA, Cagliari, 2005;
- GIANNINI, *Il contratto di trasporto internazionale secondo la Convenzione di Varsavia*, in *Nuovi Saggi di diritto aeronautico*, I, Milano, 1940;
- GOEDHUIS, *La Convention de Varsovie*, La Haye, 1933;
- GOLDHIRSH, *The Warsaw Convention annotated: a legal Handbook*, Dordrecht, 1988;
- GRIGOLI, *La tutela delle vittime degli incidenti aerei nella più recente evoluzione di diritto comunitario e uniforme*, in *Giust. Civ.*, 2000, II;
- HARAKAS, *Warsaw Convention: mental injury unaccompanied by physical injury*, in *ZWL* 1991;

- ILLESCAS ORTIZ, *El proyecto de instrumento de CNUDMI/UNCINTRAL sobre el transporte (total o parcialmente) marítimo de mercancías: una visión provisional de conjuncto*, in *Dir. mar.*, 2010;
- IVALDI, *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, Milano, 1990;
- LEGA, *Responsabilità del vettore aereo per smarrimento dei bagagli e danno da vacanza rovinata*, in *Dir. Trasp.*, 2006, in nota a Giudice di Pace di Trieste 28 settembre 2004;
- LEFEBVRE D’OVIDIO – PESCATORE – TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, X ed., Milano, 2004;
- LIGATO, *Profili di vessatorietà dell’art. 9 delle condizioni generali di trasporto dell’Alitalia*, in *Dir. trasp.*, 2004;
- LOPEZ DE GONZALO, *Giurisdizione civile e trasporto marittimo*, Milano, 2005;
- LYON CAEN – RENAULT, *Traité de droit commercial*, III, Paris, 1931;
- MALTESE, *Domanda giudiziale contro il vettore marittimo e carenza di giurisdizione del giudice straniero*, in *Studi in onore di Gustavo Romanelli*, Milano, 1997;
- MANCINI, *Sulla forma della dichiarazione di speciale interesse alla riconsegna nel trasporto aereo*, in *Dir. trasp.*, 2003;
- MANKIEWICZ, *De la responsabilité civile sous le régime de la Convention de Varsovie en cas de détournement d’avion*, in *Trasp.*, 11/1977;
- MAPELLI LOPEZ, *El contrato de transporte aereo internacional*, Madrid, 1968;
- MASTRANDREA, *L’ambito temporale della responsabilità del vettore per morte o lesione del passeggero*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo – Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 (a cura di Leopoldo Tullio)*, Napoli, 2006;
- MASTRANDREA, *L’obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, Padova, 1994;

- MATEESCO MATTE, *Traité de droit aérien*, Paris, 1980;
- MATOUK, *Les assurances aériennes*, Paris, 1971;
- MC NAIR, *The law of the air*, London, 1964;
- MEDINA, *Ancora sul concorso o meno di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale del vettore aereo e sulla decadenza dell'azione di responsabilità*, in *Dir. mar.*, 1989, in nota a Pret. Roma, 23 marzo 1988;
- MILDE, *ICAO Work on the modernization of the Warsaw system*, in *Air Law*, 1989;
- NIKAKI, *The effect of unseaworthiness on the burden of proof under the fire statute and Cogsa fire defense*, in *Dir. mar.*, 2003;
- PIERALLINI, *Un nuovo intervento normativo verso l'omogeneizzazione della responsabilità del vettore aereo*, in *Nuove leg. civ. comm.*, 2002;
- POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2008;
- RIESE, *Die internationale Luftprivatrechtskonferenz im Haag zur Revision des Warschauer Abkommens, September 1955*, in *Zeitsch. fur Luftr.*, 1956;
- RIGUZZI, *La responsabilità limitata del vettore marittimo di merci*, Milano, 1993;
- ROMANELLI, *Diritto uniforme dei trasporti e Convenzione di Montreal 1999*, in *Il nuovo diritto aeronautico. In ricordo di Gabriele Silingardi*, Milano, 2002;
- ROMANELLI, *Il regime di responsabilità del vettore aereo per infortunio al passeggero*, in *Studi in memoria di Maria Luisa Corbino*, Milano, 1999;
- ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Milano, 1959;
- ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1966;
- ROSAFIO, *Riflessioni sulla responsabilità del vettore aereo di bagaglio nella disciplina legale*, in *Il Nuovo Diritto Aeronautico in ricordo di Gabriele Silingardi*, Milano, 2002;
- ROSAFIO, *Riflessioni sulla responsabilità del vettore aereo di bagaglio nella disciplina legale*, in *Dir. trasp.*, 2001;
- ROSAFIO, *In tema di ammissibilità di azioni risarcitorie da parte del passeggero al di fuori della Convenzione di Varsavia*, in *Dir. trasp.* 2000;

- RUSSO, *Concorso di azione aquiliana e contrattuale nel contratto di trasporto*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1950;
- SAINT ALARY, *Progrès aéronautique, protection de la victime et responsabilité du transporteur aérien*, in *Mélanges Maury*, II, Paris, 1960;
- SHAWCROSS – BEAUMONT, *Air Law*, I, London, 1977;
- SILINGARDI, *Limite di risarcimento nei trasporto aerei internazionali di persone (l. 7 luglio 1988, n. 274)*, in *Nuove leggi civ. comm.*, 1989;
- SILINGARDI, *Reg. CE 2027/97 e nuovo regime di responsabilità del vettore aereo di persone*, in *Dir. trasp.*, 1998;
- STOLFI, *Appalto-Trasporto*, Milano, 1966;
- STURLEY, *Transport Law for the twenty first century: an introduction to the preparation, philosophy, and potential impact of the Rotterdam Rules*, in *A new convention for the carriage of good by sea – The Rotterdam Rules*, Witney 2009;
- TAMBURINI, *Le novità introdotte dal Regolamento CE n. 889/2002 e le ragioni connesse alla sua adozione*, in *Dir. trasp.*, 2003;
- TOFANI, *Il regolamento CE 2027/97: verso un nuovo regime di responsabilità del vettore aereo di persone*, in *Dir. ec. Assic.*, 1999;
- TREITEL, REYNOLDS, *Carver on bills of lading*, ed. II, Londra, 2005;
- TSIMPLIS, *Liability of the carrier for loss, damage or delay*, in *The Rotterdam Rules – A practical annotation*, Londra, 2009;
- TULLIO, *Interventi interpretativi della Corte di Giustizia europea sul reg. (CE) n. 261/2004*, in *Dir. trasp.*, 2009;
- TULLIO, *Trattato breve di diritto marittimo*, vol. II, Milano 2008;
- TULLIO e DEIANA, *Codice dei trasporti*, Milano, Giuffrè, 2011;
- VAN DER ZIEL, *Multimodal aspects*, in *Dir. mar.*, 2010;
- VAN HOUTTE, *Responsabilité civile dans les transports aériens intérieurs ed internationaux*, Paris, 1940;

- VASSALLI, *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale per morte del passeggero in trasporto aereo*, in *Scritti giuridici in onore di Antonio Scialoja*, I, Bologna, 1952;
- VERNIZZI, *Le (future) “Regole di Rotterdam”: alcune considerazioni sulla nuova Convenzione in materia di trasporto internazionale di merci che si svolga in tutto o in parte per mare*”, in *Responsabilità civile e previdenza*, 2009, fasc. 5;
- WALLACE HOLMES, *Recovery for purely mental injuries under the Warsaw Convention: aviario*, in *JALC* 1993;
- ZAMPONE, *Il rischio dell'impossibilità della prestazione nel contratto di passaggio*, Napoli, 2006;
- ZAMPONE, *La condotta temeraria e consapevole nel diritto uniforme dei trasporti*, Padova, 1999;
- ZAMPONE, *La limitazione del debito del vettore*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo – Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 (a cura di Leopoldo Tullio)*, Napoli, 2006;
- ZAMPONE, *Trasporto aereo e clausole vessatorie*, in *Dir. trasp.*, 2001;
- ZUNARELLI, *Elementi di novità e di continuità della regolamentazione della responsabilità del vettore marittimo di cose nell'attività del gruppo di lavoro dell'UNCITRAL*, in *Dir. mar.*, 2006, IV;
- ZUNARELLI, *La decadenza del vettore dal beneficio della limitazione della responsabilità*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti, profili sistematici e problematici attuali*, Milano, 1994;
- ZUNARELLI, *La figura del vettore nel draft instrument on the carriage of goods dell'UNCINTRAL*, in *Dir. mar.*, 2010;
- ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, Milano, 1987.