



## VOLI CHARTER E PACCHETTI TURISTICI

**MICHELE COMENALE PINTO**  
Università di Sassari

**SOMMARIO:** 1. Il contesto. – 2. Il «charter» ed i servizi aerei non di linea. – 3. L'assetto negoziale. I soggetti coinvolti. – 4. L'avvento dei charter per trasporto di persone nel contesto della Convenzione di Chicago del 1944. – 4.a. La nozione di «servizio non di linea» nella Convenzione di Chicago. – 4.b. Libertà dell'aria garantite per i voli non di linea. – 4.c. L'accordo multilaterale del 1956. – 4.d. L'avvento delle compagnie low cost. – 5. I voli charter ed i pacchetti turistici, con particolare riferimento alla disciplina dell'Unione europea e del codice del turismo in Italia. – 6. Conclusioni. – Abstract.

### 1. – Il Contesto

Turismo e charter aereo<sup>[1]</sup> sono considerevolmente legati, anche attraverso i «pacchetti turistici», come è stato posto in evidenza dal dibattito dottrinale, quanto meno a partire dagli anni '70 del secolo scorso<sup>[2]</sup>.

Il dibattito della questione è contemporaneo alla presa di coscienza sull'evoluzione della realtà economica e sociale del mondo occidentale, con l'avvento del trasporto aereo come mezzo per garantire la mobilità delle persone, accanto al consolidarsi della domanda di turismo da parte di strati sempre più ampi della popolazione. Peraltro, il tema si inserisce nell'ambito più vasto del viaggio turistico che, nel diritto dell'Unione europea, trova la sua disciplina nella direttiva 90/314/CEE del 13 giugno 1990, che oggi è attuata in Italia nell'ambito del «codice del turismo»<sup>[3]</sup> recato dal d.lgs. 23 maggio 2011, n. 79, che ha anche previsto (art. 3, comma 2) l'abrogazione della l. 27 dicembre 1977, n. 1084, con cui era stata resa esecutiva la Convenzione internazionale sul contratto di viaggio (CCV) del 23 aprile 1970, che, pur essendo entrata in vigore, non aveva avuto alcun successo<sup>[4]</sup>. In tale disciplina si rinviene una definizione di «pacchetto turistico», che va inteso come la «combinazione di almeno due fra gli elementi "trasporto", "alloggio" e "servizio turistico non accessorio al trasporto o all'alloggio"»<sup>[5]</sup>.

Soprattutto nell'assemblaggio dei pacchetti turistici, il *charter* si è presentato come lo strumento per consentire un'offerta di trasporto aereo meno onerosa, tenuto conto dell'assenza delle rigidità tariffarie che caratterizzavano le compagnie aeree tradizionali e, comunque, dell'assenza delle barriere di accesso al mercato presenti nei servizi di linea prima dell'avvento dell'epoca della deregolamentazione e della liberalizzazione<sup>[6]</sup>.

Come si avrà modo di vedere più ampiamente nel prosieguo, sebbene nella realtà odierna, anche in ragione di deregolamentazione e liberalizzazione dei servizi di trasporto aereo, siano apparse altre soluzioni per soddisfare la domanda di turismo di massa che richieda mobilità aerea<sup>[7]</sup> accanto al *charter*, è innegabile che quest'ultimo mantenga tuttora un ruolo fondamentale rispetto all'industria turistica ed allo sviluppo dei territori interessati da essa, come fattore condizionante dell'offerta<sup>[8]</sup>.

### 2. – Il «charter» ed i servizi aerei non di linea

Va incidentalmente rilevata la tendenziale coincidenza (al di là delle pur conosciute attività *charter* di vettori di linea, attraverso i c.d. «*blocked off charter*», e di quelle concluse fra compagnie aeree nell'ambito dei rispettivi servizi di linea, su basi di reciprocità, attraverso i c.d. «*flight operating agreement*»)<sup>[9]</sup> del ricorso a schemi contrattuali etichettati come «*charter*» con l'area dei servizi aerei non di linea<sup>[10]</sup>, ai quali, per la prima volta, ha fatto espresso riferimento la Convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944 sull'aviazione civile internazionale, apportando un elemento ulteriore rispetto alla Convenzione di Parigi del 13 ottobre 1919<sup>[11]</sup>.

Si riscontra un qualche parallelismo, *mutatis mutandis*, con quanto accade nell'ambito dei traffici marittimi (che, però, sono prevalentemente traffici di merci), a proposito dell'impiego delle cosiddette «navi vagabondiere» o «*tramp*», in contrapposizione alle navi di linea («*liners*»)<sup>[12]</sup>. D'altra parte, l'accesso diretto dei passeggeri ai voli non di linea è stato per lungo tempo considerato sfavorevolmente sia a livello internazionale, sia nella regolamentazione dei singoli Stati, tanto che, nella prima fase dello sviluppo dell'aviazione civile, con riferimento al trasporto di persone, la corrispondenza fra servizi basati su *charter* e servizi non di linea è stata pressoché totale.

Anche quando sono sostanzialmente venute meno le barriere per l'accesso diretto dei passeggeri ai voli non di linea, comunque questi ultimi non sono stati inseriti nei sistemi CRS; tale fattore ha però perso la sua importanza con l'avvento dell'informatica diffusa e di internet, che hanno consentito un accesso diretto degli utenti alle piattaforme di vendita, analogamente a quanto è accaduto per le compagnie *low cost*<sup>[13]</sup>.

Per quanto concerne il *charter* inteso come contratto, in ambito aeronautico, al di là dei c.d. «*bare hull charter*» e «*dry lease*», a cui consegue il trasferimento dell'«esercizio dell'aeromobile»<sup>[14]</sup> e che non interessano in questa sede, si conoscono varie ipotesi.

Va menzionato il *charter* c.d. per «uso proprio», per viaggi di affari (c.d. tipologia «*executive*»)<sup>[15]</sup> o per il trasporto di altre persone, ma nel proprio interesse, quale può essere il caso del datore di lavoro che acquisisca la disponibilità di un velivolo per assicurare il trasferimento dei propri dipendenti sul luogo dove deve essere assicurata la loro prestazione lavorativa<sup>[16]</sup>. Sulla tipologia testé evocata pesa peraltro un assolutamente erroneo precedente della Corte di cassazione italiana<sup>[17]</sup>, che (sulla scia della decisione della corte d'appello)<sup>[18]</sup>,

escludendo l'applicazione della Convenzione di Guadalajara, mentre ha ritenuto di individuare il vettore nel *charterer*, ha poi escluso anche l'applicazione della Convenzione di Varsavia. La Corte ha sì ritenuto che si trattasse di un trasporto aereo internazionale, ma «senza corrispettivo», che, come tale, non avrebbe integrato l'ipotesi, di cui all'art. 1, § 1, ultima parte, della medesima Convenzione, in quanto non assunto da un vettore aereo professionale. A me sembra che la previsione dell'art. 1, § 1, ultima parte della Convenzione di Varsavia, come quella corrispondente della Convenzione di Montreal vada intesa come riferita al fatto materiale dell'esecuzione, e non già all'assunzione dell'obbligazione di trasportare[19].

Va considerato il caso in cui il *charterer* non abbia un interesse proprio, ma operi nell'interesse dei soggetti trasportati, come può avvenire nel caso in cui un operatore debba garantire un trasporto nell'ambito di un pacchetto turistico[20]. Ed è quest'ultima l'ipotesi su cui è incentrata la mia riflessione.

### 3. – L'assetto negoziale. I soggetti coinvolti

È appena il caso, del resto, di fare menzione dell'origine marittima dell'espressione «*charter party*»[21] (con la quale si designano i contratti di utilizzazione dell'intera nave)[22], come corruzione dell'italiano medievale «*charta partita*»[23], diffusa anche con la contrazione «*charter*», che, a quanto consta, è stata recepita nella terminologia giuridica aeronautica, a partire dalle *Air Commerce Regulations* degli Stati Uniti d'America del 1934 [24]. Va peraltro condiviso il rilievo che l'espressione «*charter*» nel campo aeronautico è tanto diffusa, quanto generica, in quanto riferita indistintamente ad ipotesi in realtà eterogenee[25].

In particolare nell'ottica del giurista di diritto continentale, si pone il problema dell'inquadramento e della natura giuridica dei contratti in questione e, così, per il giurista italiano, si pone il problema della collocazione nell'ambito dei contratti di utilizzazione del codice della navigazione[26].

Non mancano, nel panorama giuridico mondiale, sue definizioni e delimitazioni, in qualche caso riferite all'*id quod plerumque accidit*, del *charter* a fini turistici[27].

Di particolare interesse appare il progetto di codice aeronautico latinoamericano, elaborato da ALADA, che, all'art. 78 fa riferimento alla messa a disposizione dietro corrispettivo della capacità totale o parziale di un aeromobile[28], di cui viene comunque mantenuto l'esercizio, per realizzare finalità aeronautiche[29]. Questione particolarmente controversa nella dottrina italiana è quella della classificazione dei contratti diffusi nella pratica rispetto ai contratti di utilizzazione del codice della navigazione.

Il *charter* aereo per trasporto di persone, nella sua struttura classica, implica il coinvolgimento, oltre che dell'esercente dell'aeromobile, di un soggetto che aggrega i passeggeri e che, acquisendo la capacità di trasporto dello stesso aeromobile, instaura con essi una relazione contrattuale diretta che, viceversa, generalmente non sussiste fra soggetto che mette a disposizione l'aeromobile (che, utilizzando una terminologia che deriva da quella marittima, potremmo chiamare «*owner*»); tendenzialmente coincidente con l'esercente dell'aeromobile) e passeggeri[30]. Non sembra privo di interesse puntualizzare che, in campo marittimo, il *charter* è prevalentemente utilizzato per i traffici di merci (come in gran parte di merci sono in genere i traffici marittimi). E come non è pacifica la corrispondenza alle tipologie del codice dei *charter* marittimi, non lo è neanche quella dei *charter* aerei. In particolare, in passato si è teso ad escludere in assoluto che potessero riconoscersi ipotesi di noleggio[31], tanto che si era ipotizzato di novellare il codice, espungendo il noleggio nella parte aeronautica[32], soluzione che, viceversa, non è stata seguita nella riforma del 2005 – 2006. A mio avviso (ma si tratta di tesi non del tutto pacifica) gli estremi del noleggio vanno riconosciuti nel *wet-lease*[33], di cui si è individuata la *differentia specifica* rispetto al *charter* per trasporto di persone comune sulla base della titolarità del potere di determinare i voli da compiere, e sulla corrispondente incidenza dei costi conseguenti[34].

Più dubbie sono altre ipotesi a cui pure nella pratica si fa riferimento come «*noleggio*», che comunque andrebbero valutate caso per caso. Per lo più, il *charter* per trasporto di persone andrebbe ascritto comunque al contratto di trasporto, in cui sarebbe il passeggero ad acquistare i diritti, ed i corrispondenti obblighi, che non potrebbero essere altro che suoi propri, come in particolare il diritto alla protezione della sua incolumità personale [35]. Certamente, i singoli contratti di trasporto che vengono conclusi fra il *charterer* ed i passeggeri, presuppongono in capo al primo la disponibilità della capacità di carico del velivolo[36].

Come ben è stato segnalato nella letteratura giuridica specialistica, la struttura peculiare dei rapporti non è priva di conseguenze sul regime della responsabilità[37], tanto che è si avvertita l'esigenza di affrontare la questione nell'ambito della riforma della disciplina di diritto uniforme del trasporto aereo internazionale[38], e si è a suo tempo individuato in tali problematiche una delle ragioni che rendeva opportuno procedere senza indugio alla ratifica della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 [39]. In effetti, nel *charter* si pone la questione della dicotomia fra esercente dell'aeromobile e soggetto che assume l'obbligazione di trasporto (e le relative responsabilità) nei confronti dell'utente finale[40].

L'opportunità di un intervento chiarificatore del legislatore di diritto uniforme si fondava anche sulla mancanza di una definizione di «vettore» nella Convenzione di Varsavia e della divergenza di posizioni registrata a suo tempo proposito dell'individuazione del vettore responsabile, ai sensi della Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929[41]. Al riguardo, scarso era stato il successo di ratifiche ottenuto dalla Convenzione complementare di Guadalajara del 18 settembre 1961 [42], che, pure, avrebbe potuto offrire una soluzione alla questione[43], dopo che, nell'ambito dell'Organizzazione dell'Aviazione civile internazionale, si era comunque escluso di adottare una convenzione *ad hoc* sulle problematiche del *charter* aereo[44].

Ed è da aggiungere che la strada di adottare una disciplina *ad hoc*, che prescindesse dalla collocazione in un tipo, è stata seguita anche dalla normativa dell'Unione europea, in tema di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato[45]. In particolare, il regolamento n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004 imputa espressamente al «vettore aereo operativo» ogni obbligo nei confronti del passeggero, facendo salvo però i diritti di quest'ultimo sulla base di altre discipline. È stato esattamente sottolineato come la «scelta di attribuire l'obbligo di assistere i passeggeri al vettore operativo, e non a quello contrattuale» non sia «casuale, trovando ragion d'essere nel fatto

che il vettore operativo, essendo presente in aeroporto, è maggiormente in grado di adottare, nell'immediato, misure per minimizzare i disagi»[46].

#### 4. – L'avvento dei *charter* per trasporto di persone nel contesto della Convenzione di Chicago del 1944

L'avvento della diffusione del charter aereo per il trasporto di persone ha, a suo tempo, comportato un collaudo di istituti e regimi legali che erano stati disegnati ormai vari lustri prima, in un contesto, quello della definizione dei nuovi assetti anche economici in previsione della conclusione della seconda guerra mondiale, che era completamente diverso, e nel quale verosimilmente ancora non si aveva contezza di quelli che sarebbero stati gli sviluppi successivi. Ed in effetti, per impostare il discorso, è necessario prendere atto del quadro normativo nel contesto del sistema della Convenzione di Chicago, approvata nell'ambito della Conferenza del 1944.

Com'è noto, all'epoca, il disegno statunitense di portare all'affermazione di un regime di totale liberalizzazione dei servizi di trasporto aereo internazionale non ebbe successo[47]. La soluzione di compromesso era incentrata sulla distinzione, peraltro considerata «evanescente» dalla dottrina[48], fra «servizi di linea» e «servizi non di linea», evocata nel capo II della Convenzione sull'aviazione civile internazionale[49]. Come è stato autorevolmente osservato, verosimilmente a quella soluzione di compromesso si pervenne senza la piena consapevolezza di quelli che avrebbero potuto essere gli sviluppi del traffico non di linea[50], e che, in effetti, furono, anche grazie alla possibilità di impiegare gli aeromobili «demilitarizzati», la cui disponibilità era stata resa possibile dalla fine del conflitto.

##### 4.a. – La nozione di «servizio non di linea» nella Convenzione di Chicago

L'ambito dei servizi non di linea è identificato per esclusione: i servizi non di linea sono quelli in cui «gli aeromobili non siano impiegati in servizi internazionali registrati» (art. 5), mentre i servizi di linea (regolari) sono identificati come «servizi internazionali registrati» (art. 6). Occorre prendere atto che gli esatti termini della distinzione in questione, sulla base delle norme fin qui evocate, appare quanto meno evanescente, né nel contesto dei testi adottati dalla conferenza di Chicago si rinviene alcun altro elemento utile per meglio delineare tali concetti, a partire dall'art. 96 della stessa convenzione sull'aviazione civile che, alla stregua dello schema tipico degli atti normativi della tradizione giuridica anglosassone, detta alcune definizioni, che non sembrano, tuttavia, rilevanti: in particolare, il termine «servizi aerei» contemplato dalla convenzione nella lettera *a* della testé menzionata disposizione, sembra riferirsi esclusivamente a servizi aerei operati su base regolare.

Può incidentalmente aggiungersi che, alla carenza di una definizione univoca di «servizi non di linea»[51], al di là della tendenza alla sovrapposizione, soltanto in parte giustificata (per le ragioni che si sono dianzi segnalate), con «*charter*»[52], ha corrisposto comunque un uso promiscuo, per riferirsi, alla medesima tipologia di servizi, di termini differenti, che è stata giustamente segnalato dalla dottrina che ha studiato la materia[53].

##### 4.b. – Libertà dell'aria garantite per i voli non di linea

Occorre soltanto prendere atto che l'art. 5 della convenzione di Chicago garantisce comunque, su base multilaterale e reciproca, il diritto di sorvolo del territorio degli Stati contraenti ai servizi non di linea e di scalo tecnico, salvo le eccezioni e con i limiti consentiti per ragioni di sicurezza (art. 5, § 1), nonché il diritto di imbarcare e sbarcare passeggeri, merci e posta, sia pure a condizione di rispettare «*regulations, conditions, or limitations*» previste dallo Stato interessato (5, § 2), che hanno finito, in concreto, per comprimere fortemente tale libertà, se non per annullarla[54].

Diversamente, per i servizi di linea, com'è noto, il successivo art. 6 detta una disciplina ben più rigida: i servizi aerei di linea non possono essere esercitati se non a seguito di specifica autorizzazione dello Stato interessato, con l'obbligo di attenersi alle prescrizioni in essa dettate[55].

Per i soli servizi aerei di linea, l'accordo sul transito, anch'esso concluso il 7 dicembre 1944, nell'ambito della conferenza di Chicago, accorda su basi multilaterali le sole cosiddette libertà tecniche. L'assoluto insuccesso di ratifiche dell'accordo sul trasporto aereo, ulteriore strumento adottato dalla conferenza di Chicago, ha implicato che il solo strumento sulla base del quale venivano scambiati (su base bilaterale) i diritti di traffico, generalmente corrispondenti a quelli di terza e quarta libertà, fosse quello degli accordi di traffico, che erano certamente funzionali alla fase delle «compagnie di bandiera»[56], generalmente a capitale interamente o prevalentemente pubblico, che venivano designate dagli Stati parte degli accordi bilaterali, ai fini dell'espletamento dei servizi di linea, con la rilevante eccezione degli Stati Uniti d'America, che non avevano compagnie pubbliche, e che designavano conseguentemente le due compagnie a capitale privato, TWA e Pan Am, che operavano traffici internazionali.

La conferenza di Chicago aveva comunque approvato un modello di formulario di base di accordo bilaterale di traffico aereo, che trovò la sua prima applicazione concreta, sia pure con qualche variazione, nell'accordo bilaterale negoziato fra gli Stati Uniti d'America ed il Regno Unito, universalmente noto come «Bermuda I», che ha costituito il paradigma su cui sono stati negoziati, fino agli anni 70 del secolo scorso, tutti gli accordi bilaterali conclusi fra i vari Stati della comunità aeronautica internazionale.

A tale tipologia di accordi, ha fatto seguito il modello cosiddetto della «*predetermination*» caratterizzato in generale da una maggior rigidità di programmazione dei traffici fra i due Stati contraenti e, in particolare, dall'estensione anche ai traffici operati con voli charter[57]; fu soltanto con la fase degli accordi «*open sky*»[58] che si addivenne ad un'apertura ai charter, ammessi ad operare sulla base delle regole dello Stato di appartenenza[59].

Alla resistenza ad ammettere in concreto la diffusione del traffico aereo non di linea di trasporto di passeggeri non fu estranea la contrapposizione della IATA[60], nell'ottica di impedire l'affermarsi di una concorrenza di fatto ai servizi che venivano gestiti dai suoi associati che, del resto, in quella particolare fase,

coincidevano, quasi integralmente, con le compagnie di bandiera, imprese con forma privata, ma di proprietà pubblica, che, sulla base di un particolare rapporto con gli Stati di appartenenza, assicuravano i servizi aerei di linea sia interni che internazionali[61].

La possibilità di viaggiare con voli *charter*, in particolare per i collegamenti sull'Atlantico, era stata circoscritta ad alcune ipotesi specifiche[62], come gli *affinity charter*, dei quali, ai sensi della c.d. clausola di «*affinity group*», potevano avvalersi gruppi precostituiti, sulla base di fattori etnici, politici, religiosi, sportivi, o affini. Altre possibili ipotesi erano quelle dell'«*advance book charter*», in base al quale il vettore *charter* poteva vendere i posti al pubblico sulla base di prenotazione e pagamento anticipati, nonché (ed è questa l'ipotesi di maggior rilievo) lo «*Inclusive Tour Charter*»[63]. È da dire, però, che nella pratica, le regole di restrizione dell'accesso ai voli *charter* erano frequentemente eluse, se non completamente disattese[64].

#### 4.c. – L'accordo multilaterale del 1956

Il testé ricordato (non dettagliato) quadro normativo circa i servizi aerei non di linea aveva implicato una qualche incertezza sull'effettiva libertà di offrire tali servizi a livello internazionale e sull'effettivo confine tra tale ipotesi è quella dei servizi aerei di linea, che, sebbene anch'essi non identificati normativamente con una definizione netta ed incontrovertibile, erano, viceversa, certamente oggetto, quanto meno in ambito internazionale, di quel rigido regime a cui abbiamo avuto modo di far cenno più sopra. Prendendo atto degli ostacoli che venivano frapposti all'effettivo sviluppo del traffico aereo non di linea, già nel 1956, in ambito ECAC, venne concluso a Parigi uno specifico accordo multilaterale volto a superare le limitazioni in questione[65], con una disciplina dei servizi di trasporto aereo non di linea, che, come si è visto, non erano neanche contemplati negli strumenti della conferenza di Chicago, se non per quella scarna ed ambigua disciplina, di cui al già menzionato art. 5 della Convenzione sull'aviazione civile.

#### 4.d. – L'avvento delle compagnie low cost

Del resto, già agli inizi degli anni '60 del secolo scorso era stata già maturata la consapevolezza che la possibilità per i vettori aerei non-regolari, di eseguire «*régulièrement des transports non réguliers*» avrebbe inciso negativamente sulle tradizionali compagnie aeree[66]; le posizioni contrarie alla diffusione del *charter* finirono per essere abbandonate, in coincidenza con l'espansione del mercato turistico[67]. Fra i fattori di successo dei servizi aerei non di linea, rispetto a quelli di linea, era «la piena flessibilità di esercizio»[68], assieme al maggior fattore di carico[69]. Gli sviluppi successivi, come si sa, è appena il caso di dirlo, sono andati ben al di là di quelle previsioni.

Certamente i voli *charter* hanno contribuito a rendere accessibile ad un più vasto pubblico il trasporto aereo; è con riferimento ad essi che si è parlato per la prima volta di «*low-cost transportation*»[70]; va tuttavia incidentalmente puntualizzato che, oggi, grazie anche a deregolamentazione e liberalizzazione, si è consolidato un modello di servizi aerei «*low cost*» («*no frills*»)[71], che rientrano comunque nell'ambito dei servizi aerei di linea, piuttosto che in quelli non di linea[72]. Ciò non toglie che gli uni e gli altri condividano alcuni aspetti, ed in particolare, al di là dei livelli tariffari mediamente più contenuti, la struttura di offerta dei servizi «*point-to-point*», piuttosto che quella «*hub-and-spoke*», che caratterizza i servizi di linea delle compagnie aeree tradizionali. Al di là del differente assetto, tuttavia compagnie *low cost* e compagnie *charter* possono intercettare domande di mobilità e turismo nella stessa fascia di utenza, sebbene, tendenzialmente, le prime operino in prevalenza su rotte di breve raggio e le seconde per lo più sui collegamenti di medio e lungo raggio[73].

E, nonostante si basino su formule che dovrebbero essere diverse, possono offrire prodotti sovrapponibili [74]; ed è anche vero che l'industria del *charter*, specialmente in Europa, ha subito una contrazione a seguito della liberalizzazione e della concorrenza subita dalle compagnie «*low cost*» ed anche da parte delle compagnie tradizionali, spinte dal nuovo contesto a comprimere le tariffe[75]. Ed è anche vero che il cadere delle barriere (più o meno nette) fra voli di linea e voli non di linea è testimoniato anche dalla tendenza del legislatore (ivi compreso quello UE) a non discriminare le due tipologie di servizi neanche in tema di affermazione di diritti dell'utente: ad esempio, se il regolamento CEE n. 295/91 del Consiglio del 4 febbraio 1991 si applicava ai soli vettori aerei di linea, il già menzionato reg. n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato, si applica indistintamente sia ai vettori di linea, sia a quelli non di linea[76].

### 5. – I voli charter ed i pacchetti turistici, con particolare riferimento alla disciplina dell'Unione europea e del codice del turismo in Italia

Il trasporto di passeggeri sulla base di un *charter*, nella sua struttura diffusa nell'ambito dell'offerta di pacchetti turistici, vede da un lato il rapporto fra *owner* e *charterer* (esercente e noleggiatore) e, dall'altro fra noleggiatore/organizzatore del pacchetto turistico (*tour operator*) e passeggero/utente del pacchetto turistico.

Tralasciando di affrontare in generale le implicazioni del collegamento negoziale, qui possiamo limitarci ad osservare che il problema dell'individuazione del soggetto su cui far ricadere la responsabilità vettoriale sembra avviarsi verso una soluzione sufficientemente condivisa, grazie al maggior successo di ratifiche che sta avendo la Convenzione di Montreal del 1999, rispetto a quello che è stato per la Convenzione di Guadalajara del 1961: il *tour operator* che abbia assunto in proprio l'obbligo di trasportare (in quanto vettore contrattuale), risponderà in solido con il *charterer* (quale vettore di fatto) per i danni subiti dal passeggero/utente del pacchetto turistico.

In base alla direttiva 90/314/CEE, il passeggero/utente del pacchetto turistico, anche per l'inadempimento delle prestazioni di trasporto, come in generale per tutte quelle comprese nel pacchetto turistico, può agire, oltre

che contro l'inadempiente, anche contro il *tour operator*, il quale, a sua volta, potrà surrogarsi nei diritti del passeggero verso il responsabile (in Italia, ora art. 43, comma 2, cod. turismo)[77]. Il codice del turismo ribadisce (art. 44) che il passeggero debba essere risarcito secondo le norme stabilite dalle convenzioni internazionali, di cui sono parte l'Italia o l'Unione Europea, che disciplinano il trasporto e (ai sensi dell'art. 45) le eventuali clausole di limitazione della responsabilità per i danni alle cose non potranno derogare alle medesime convenzioni (e, dunque, attualmente, per quanto qui rileva, in base alla Convenzione di Montreal del 1999, da intendersi richiamata attraverso il meccanismo di «rinvio dinamico» già sperimentato dal legislatore italiano in altre discipline in tema di trasporto, ed impiegato anche in quest'ultima norma, che si riferisce alle «convenzioni internazionali, di cui sono parte l'Italia o l'Unione europea, che disciplinano le singole prestazioni che formano oggetto del pacchetto turistico, così come recepite nell'ordinamento italiano»)[78].

## 6. – Conclusioni

Per quanto concerne i danni che rientrano nell'ambito di applicazione della Convenzione di Montreal del 1999, il turista di un pacchetto che comprenda un volo *charter*, sembra offrire in effetti un livello di protezione maggiore di quello garantito dal sistema della Convenzione di Varsavia del 1929, non integrato dalla Convenzione di Guadalajara del 1961, nel caso in cui il *tour operator* avesse assunto direttamente le obbligazioni vettoriali, prevedendo una responsabilità solidale fra vettore contrattuale e vettore. Sarebbe, però, auspicabile anche l'adozione di una disciplina uniforme per i contratti turistici che sia compatibile tanto con la Convenzione di Montreal, quanto con la disciplina adottata in ambito UE, e che possa aver maggior successo di ratifiche rispetto a quella che ebbe a suo tempo la Convenzione di Bruxelles del 23 aprile 1970 sul contratto di viaggio.

### Abstract

The article examines the evolution in the field of <charter> flights in the carriage by air of passengers. Charter flights have been the cheap alternative to scheduled flights, basically monopolized by the <flag> airlines.

The radical change in the regulatory framework has allowed entry of <low cost> companies. The latter, while operating on radically different parameters, has eroded a portion of the market for charter operators. Nowadays, The inclusive tour market depends to a large extent on charter flights. Arises in this regard, the problem of identifying the carrier liable for the carriage. The problem today, however, seems to have solution by rules on actual carrier introduced by Montreal Convention of 2009. European legislation has to be considered. Council Regulation EC 261/2004 shall also be considered. It applies to scheduled carriers as well as non-scheduled carriers. Directive 90/314/EEC of 13 June 1990 (now implemented in Italy by "code of tourism" of 2011). It would be desirable to adopt a new uniform convention for "all inclusive packages" compatible with the Montreal Convention and with the EU rules.

---

[Per la pubblicazione degli articoli della sezione "Contributi" si è applicato, in maniera rigorosa, il procedimento di *peer review*. Ogni articolo è stato valutato positivamente da due *referees*, che hanno operato con il sistema del *double-blind*].

[1] L'importanza del charter era stata avvertita in pieno già prima della Seconda Guerra mondiale, tanto che il CITEJA aveva incaricato di studiare la tematica Pietro Cogliolo, eminente studioso italiano di diritto aeronautico dell'epoca. Sulla vicenda e i suoi sviluppi nell'ambito del CITEJA, v. la ricostruzione di A. AMBROSINI, *Noleggio e trasporto aereo*, in *Nuova riv. dir. comm.*, 1952, I, 224, ivi, 225 e di J.W.F. SUNDEMBERG, *Air Charter*, Stockholm, 1961, 129. Per cenni, più recentemente, v. M. DONATO, *Articulación y naturaleza jurídica del charter aeronáutico*, in *Congreso Internacional de Transporte Aéreo, Aeropuertos y Turismo 50 Años ALADA*, a cura di M. O. Folchi, Buenos Aires, 2011, 99, ivi, 112.

[2] Per quanto concerne la letteratura giuridica europea sembra opportuno ricordare quantomeno il fondamentale studio di G. ROMANELLI, *In tema di trasporto su voli charter*, in *Annali di diritto aeronautico*, II, 1970-71, 31 (testo a cui si riferiscono le citazioni odierne), pubblicato anche in *Arch. giur.* «Filippo Serafini», 1972, 5. Possono poi menzionarsi: F. LOUSTAU, *Los vuelos charter: (problemática jurídica)*, Madrid, 1973, 12 ss.; M. GRIGOLI, *Aspetti sistematici del volo «charter»*, in *Dir. aereo*, 1975, 159; più recentemente, V. FRANCESCHELLI, *Voli charter e turismo aereo*, ne *Il nuovo diritto aeronautico. In ricordo di Gabriele Silingardi*, Milano, 2002, 1019. V. anche gli atti del congresso internazionale di Taormina del 19-21 novembre 1976 *Trasporto aereo charter e movimento turistico*, Milano, 1977, fra l'altro con le relazioni di L. M. BENTIVOGLIO, *Disciplina giuridica del volo «charter» nel quadro di una politica nazionale del trasporto aereo* (ivi, 31; il contributo è peraltro pubblicato anche in *Trasporti*, 11/1977, 3); V. DEL GAUDIO, *Il trasporto aereo «charter» e suo influsso sul movimento turistico* (ivi, 97); F. LOUSTAU FERRAN, *Aspetti economici, statistici e tecnici del trasporto aereo "charter"* (ivi, 113). V. anche (forse con enfasi eccessiva nel definire il «charter» come «contratto turistico»: A. CONDE TEJÓN, *El contrato de charter aéreo. Especial atención a la responsabilidad en caso de retrasos y cancelaciones. accidentes, daño a los equipajes y overbooking*, Granada, 2008, 1 ss. Nell'ambito dell'attività di ALADA, v. L. HERRERA ESTEBAN, *El protagonismo del transporte aéreo en el desarrollo turístico de destinos lejanos, in temas de aviación comercial y derecho aeronautico y espacial V*, a cura di M. O. Folchi, Buenos Aires, 2001, 1. Nella letteratura recente, v. D. BENITEZ, *El pasajero frente al incumplimiento del contrato de transporte aéreo y su repercusión en el turismo. Posibles soluciones*, in *Riv. it. dir. tur.*, 3-2011, 43.

[3] Più precisamente: «Codice della normativa statale in tema di ordinamento e mercato del turismo, e la disciplina dei contratti di multiproprietà, prodotti per le vacanze di lungo termine, vendita e scambio, in attuazione della direttiva 2008/122/CE».

[4] Sullo scarso successo della convenzione in questione e sulle (non lineari) vicende della sua denuncia da parte dell'Italia, v. E. G. ROSAFIO, *Pacchetti turistici e posizione del consumatore: brevi considerazioni*, in ALADA en Cabo Verde (atti delle XXXVI Jornadas Latinoamericanas de derecho aeronáutico y espacial), a cura di M. O. Folchi, Buenos Aires, 2013, 188.

[5] Tale disciplina supera il limite cronologico minimo di ventiquattro ore che era richiesto, in alternativa alla inclusione di una notte, nella direttiva 90/314/CEE, ed a cui si erano pedissequamente conformati i primi provvedimenti italiani di recepimento: cfr. F.

MORANDI, *I contratti di viaggio alla prova del codice del turismo*, in *Riv. it. dir. tur.*, 4-2012, 5; R. SANTAGATA, *La nuova disciplina dei contratti del turismo organizzato nel codice del turismo «dimidiato»*, in *Nuove leggi civ.*, 2012, 1105, ivi, 1115 ss.

[6] Il campo elettivo di maggior diffusione del *charter* è, in effetti, quello del trasporto del turismo nell'ambito dei pacchetti turistici; v. in proposito C. DE MARZI, *Il charter aeronautico*, in *Contratti del trasporto*, t. 1, *Trasporto aereo e marittimo*, a cura di Morandi, Bologna, 2013, 53, ivi, 54 ss.

[7] Cfr. B. ADKINS, *Air Transport and E.C Competition*, London 1994, 20 s.

[8] V. in proposito J. PALACIN FERNANDEZ, *Linea aérea de bandera de bajo costo del Peru*, in *Liber amicorum en honor al prof. Manuel Augusto Ferrer*, diretta da M. O. Folchi, con il coordinamento di M. Donato, Buenos Aires, 2011, 259, ivi, 265 ss.; v. anche ID., *Transporte aereo internacional y turismo*, Ponencia presentada en el III Encuentro latinoamericano sobre política aérea y espacial, La Habana, Julio, 1990, in *Revista Cubana de Derecho*, 2/1991, 128, ivi, 135. Nelle trattazioni generali di diritto del turismo, v. C. ALVISI, *Il diritto privato del turismo nell'ordine giuridico del mercato*, Torino, 2007, 297.

[9] Sui *blocked off charter*, v. J. W. F. SUNDEMBERG, *Air Charter*, cit., 45. Tali tipologie contrattuali erano ammesse anche per le compagnie IATA, e presupponevano un contratto di viaggio organizzato, con l'offerta di un pacchetto turistico da parte un operatore, che avesse assunto su di sé il rischio economico del trasporto aereo e che offrisse altresì ulteriori servizi come (ad esempio) il vitto, l'alloggio, le guide, gli interpreti (c.d. ITC, ovvero «*Inclusive Tour Charter*»); cfr. E. MAPELLI, *Estudio sobre un modelo de proyecto de contrato de «fletamento» a la demanda o vuelo «charter»*, in *Dir. aereo*, 1974, 235, ivi, 237; per i *flight operating agreement*, v. T. BALLARINO, S. BUSTI, *Diritto aeronautico e spaziale*, Milano, 1988, 564.

[10] Cfr. J. W. F. SUNDEMBERG, *Air Charter*, cit.; Á. BAUZA ARAUJO, *Tratado de derecho aeronautico*, II, Montevideo, 1977, 309; F. N. VIDELA ESCALADA, *Derecho Aeronáutico*, III, Buenos Aires, 1977, 106. V. Per una rassegna delle clausole dei formulari *charter* per trasporto non di linea, v. E. PETENZI, *Note sul charter di aeromobile con equipaggio*, in *Dir. trasp.*, 2006, 481, ivi, 491 ss. Nel sistema originario del codice della navigazione italiano, i servizi di linea erano assoggettati a concessione amministrativa (art. 776, v.s., c. nav.), mentre per i servizi non di linea erano assoggettati da un regime di licenza o, nel caso di stranieri, di autorizzazione (art. 788, v.s., c. nav.): in tema v. in generale G. MARTINI, *Il servizio di trasporto aereo di linea*, Milano, 1976; L. M. BENTIVOGLIO, *In tema di concessione di servizi aerei di linea: «privilegium ad excludendos alias excludendum»*, in *Trasporti*, 11/1977, 127; G. GUARINO, *L'esclusività nelle concessioni di servizi aerei di linea*, in *Dir. aereo*, 1977, 117). Il quadro è radicalmente cambiato a seguito dell'entrata in vigore del terzo pacchetto comunitario sui trasporti aerei (regolamenti CE nn. 2407, 2408 e 2409 del 23 luglio 1992, oggi rifiuti nel regolamento CE n. 1008/2008 del 24 settembre 2008). *Sull'impatto dei regolamenti in questione sui servizi aerei: S. BUSTI*, La nuova disciplina comunitaria sui servizi aerei, in *Trasporti*, 61/1993, 71; G. CAMARDA, *Le imprese di trasporto aereo nell'ordinamento dei servizi aerei*, in *Il diritto aeronautico tra ricodificazione e disciplina comunitaria*, a cura di B. Franchi e S. Vernizzi, Milano, 2007, 25, ivi,).

[11] G. MARTINI, *Il servizio di trasporto aereo di linea*, cit., 30. D'altra parte, la nozione di «trasporto di linea» era quantomeno evocata nell'art. 34 della Convenzione di Varsavia del 1929, che, per definire l'ambito delle ipotesi astratte dal suo campo di applicazione, menzionava i voli effettuati dalle imprese di trasporto aereo a titolo di esperimento di servizi aerei di linea (ipotesi contemplata anche nella formulazione del medesimo articolo, come emendato dall'art. 16 del Protocollo dell'Aja del 28 settembre 1955). La disciplina della Repubblica argentina si pone nella medesima direzione di quella originaria del codice della navigazione italiana (art. 102 *Código Aeronáutico*): in tema cfr. N. BALIAN, *Código Aeronáutico*, Buenos Aires, 2013, 228 ss.

[12] Il parallelismo in questione era stato ben colto da autorevole dottrina: G. ROMANELLI, *In tema di trasporto su voli charter*, cit., 32 ss.; P. CHAVEAU, *Le transport à la demande*, in *Studi in onore di Antonio Ambrosini*, Milano, 1957, 334, ivi, 335. Per riferimenti ai traffici marittimi *tramp* in rapporto ai *liner*, v. da ultimo M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, I, *Infrastrutture ed accesso al mercato*, ed. II, Milano, 2011, 233 ss.

[13] V. in proposito M. DONATO, *Articulación y naturaleza jurídica del charter aeronáutico*, cit., 105.

[14] Si tratta di espressioni equivalenti (l'impiego della seconda si è affermato negli Stati Uniti d'America: v. L. M. Bentivoglio, *Private International Air Law*, in *Recueil des Cours*, 119/1963, 69, ivi, 140). Cfr. M. M. COMENALE PINTO, E. G. ROSAFIO, *La locazione di nave e di aeromobile, ne I contratti di utilizzazione dei beni*, a cura di V. Cuffaro, *Trattato dei contratti*, diretto da P. Rescigno ed E. Gabrielli, 2008, 371, ivi, 391; L. TULLIO, *Contratto di Noleggio*, Milano, 2006, 372.

[15] Cfr. M. DONATO, *Articulación y naturaleza jurídica del charter aeronáutico*, 106.

[16] Era questo, ad esempio, il caso alla base della nota vicenda dell'aeromobile della compagnia «Air 70», andato distrutto durante un tentativo di atterraggio, definita da Cass. 20 aprile 1989, n. 1855, in *Dir. trasp.*, II/1991, 194, con nota di E. FOGLIANI, *Aerotaxi e sistema di Varsavia*. La sentenza in questione è anche pubblicata in *Nuova giur. civ. comm.*, 1990, I, 424, con nota di S. E. PIZZORNO, ivi, 435, nonché in *Giur. It.*, 1990, I, 1, 1480, con nota di A. DE MAURO, ivi, 1480, ed in *Foro it.*, 1990, I, 1970, con nota di L. CARBONE, *Vettore per caso*. In generale sull'ipotesi considerata, cfr. E. PETENZI, *Note sul charter di aeromobile con equipaggio*, cit., 493 e 496. Sulla linea di confine fra il trasporto come prestazione di un contratto concluso dal datore di lavoro per consentire al lavoratore di pervenire fino al luogo della prestazione di lavoro e il trasporto che «costituisce soltanto il modo o il mezzo, sia pure necessario, per rendere possibile l'attuazione di un rapporto giuridico avente natura, contenuto e finalità diverse», v. U. LA TORRE, *La definizione del contratto di trasporto*, Napoli, 2000, 42 ss.

[17] Cass. 20 aprile 1989, n. 1855, cit.

[18] App. Venezia, 19 aprile 1986, in *Dir. mar.*, 1988, 160, con nota di M. M. COMENALE PINTO, *Brevi cenni intorno al vettore di fatto e alla colpa grave di pilotaggio*, ivi, 161.

[19] Ho già avuto modo di esprimermi al riguardo annotando (sul punto in senso difforme) App. Venezia, 19 aprile 1986, cit.: M. M. COMENALE PINTO, *Brevi cenni intorno al vettore di fatto e alla colpa grave di pilotaggio*, cit., 162. Credo ancora che la norma di estensione dell'ambito di applicazione della Convenzione al di là dei trasporti a titolo oneroso vada letta in maniera non eccessivamente riduttiva, tenuto conto che, in effetti, non fa riferimento all'assunzione dell'obbligo di trasportare, ma all'esecuzione (sembrebberne materiale) del trasporto: «*Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aérien*». Altrettanto può dirsi per la corrispondente previsione, dell'art. 1, § 1, ultima parte, della Convenzione di Montreal, di cui si riportato, di seguito, i testi (ufficiali) in francese, inglese e spagnolo: «*Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aérien*»; «*It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking*»; «*Se aplica igualmente al transporte gratuito efectuado en aeronaves por una empresa de transporte aéreo*» (anche qui i corsivi sono aggiunti).

[20] V. al riguardo G. ROMANELLI, *In tema di trasporto su voli charter*, cit., 39.

[21] Cfr. K. GRÖNFORS, *Air Charter and the Warsaw Convention*, Stockholm, 1956, 15; L. TULLIO, *Articolazioni e natura giuridica del charter aeronautico*, in *Congreso Internacional de Transporte Aéreo, Aeropuertos y Turismo 50 Años ALADA*, cit., 85. D'altra parte, anche a non condividere la «tesi unitaria» del diritto della navigazione (su cui si fonda il codice della navigazione italiano) non può fare a meno di rilevarsi la derivazione marittima di gran parte della terminologia di cui si fa uso per i contratti di utilizzazione dell'aeromobile, come ebbe espressamente a riconoscere il Gruppo di esperti nominato dall'Assemblea dell'ICAO su *lease, charter* ed interscambio di aeromobili, con l'ammissione di osservatori della IATA, che si riunì dall'11 al 15 ottobre 1976 (v. *amplius* G. FITZGERALD, *The Lease, Charter and Interchange of Aircraft in International Operations: amendments to the Chicago and Rome Conventions*, in *A.A.S.L.*, 1977, 105, ivi, 111).

[22] E così è rispetto all'aeromobile anche per il *charter* aeronautico inteso nel senso suo proprio (che, peraltro è confermato nell'accordo di Parigi del 1956, a cui si farà più ampio cenno nel prosieguo). In generale, v. Á. BAUZA ARAUJO, *Tratado de derecho aeronautico*, Montevideo, 1977, II, 309; F. LOUSTAU, *Los vuelos charter: (problemática jurídica)*, cit., 20; B. CHENG, *The Law of International Air Transport*, London-New York, 1962, 177; E. MAPELLI, *Estudio sobre un modelo de proyecto de contrato de «fletamento» a la demanda o vuelo «charter»*, cit., 237; F. N. VIDELA ESCALADA, *Derecho Aeronáutico*, III, cit., 105).

[23] Il riferimento era al documento redatto in duplice originale, a destra e sinistra di un unico foglio («*charta*»), che veniva poi diviso longitudinalmente, con scambio di ciascuna delle due porzioni così ottenute fra le parti contrattuali: per riferimenti v. T. BALLARINO, S. BUSTI, *Diritto aeronautico e spaziale*, cit., 539; E. PETENZI, *Note sul charter di aeromobile con equipaggio*, cit., 481, ivi, 487 *sub* nota 10; S. ZUNARELLI, M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, Padova, 2013, ed. II, 244.

[24] V. per riferimenti M. TRAJKOVIC, *La nature du contrat de charter dans le droit aérien*, in *Ann. Ist. dir. aer.*, II, 1970-71, 9, ivi 12 ss.

[25] V. al riguardo K. GRÖNFORS, *Air Charter and the Warsaw Convention*, cit., 20; M. O. FOLCHI, *La Convención de Guadalajara y los contratos de utilización de aeronaves*, in *Dir. aer.*, 1966, 30, ivi, 33. Più recentemente ID., *Los contratos de utilización de aeronaves*, in *Estudios de derecho aéreo: aeronave y liberalización*, a cura di F. Martínez Sanz - M. Victoria Petit Laval, Madrid - Barcelona - Buenos Aires, 2009, 21, ivi 49 ss. Nella medesima direzione: v. L. TULLIO, *Articolazioni e natura giuridica del charter aeronautico*, cit., 85.

[26] Rispetto al diritto spagnolo, nonostante la contraria posizione della giurisprudenza, si è dubitato della correttezza dell'applicazione al noleggio di aeromobile della corrispondente disciplina marittima, in assenza di un rinvio legislativo espresso: cfr. I. MECA GAVILLÁ, J. LÓPEZ QUIROGA, *Los contratos de utilización de aeronaves y la responsabilidad contractual en el Convenio de Montreal de 1999*, in *Estudios de Derecho aeronáutico y espacial*, atti XXXI Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico y Espacial (Sevilla, España, 20-23 de marzo de 2007), a cura di M. Folchi, M. Jesús Guerrero Lebrón e Agustín Madrid Parra, Madrid - Barcelona - Buenos Aires, 2008, 193, ivi, 199.

[27] In tale direzione può farsi riferimento, ad esempio, alla disciplina argentina di cui al Decreto 1470/97 del 30 dicembre 1997. V. in proposito: M. DONATO, *Articulación y naturaleza jurídica del charter aeronáutico*, cit., 110.

[28] Sembra interessante segnalare come nella riforma della parte aeronautica del codice della navigazione italiano, introdotta con il d. lgs. 9 maggio 2005, n. 96, con la novella dell'art. 940, sia stato previsto il noleggio di parte della capacità dell'aeromobile. La questione apre, però, una serie di problemi che non possono certamente trovare soluzione in questa sede.

In tema, v. G. MASTRANDREA, L. TULLIO, *La revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. mar.*, 2005, 1201, che, genericamente, giustificano la novella nell'ottica di tener conto che «nuove forme contrattuali atipiche, sconosciute all'epoca della redazione del codice, potrebbero essere qualificate come noleggi» (ivi, 1228). In uno scritto successivo gli stessi autori aggiungono che «poiché con l'accordo detto *block space* si cede parte della capacità dell'aeromobile, il secondo comma dell'art. 940 prevede appunto il noleggio di parte della capacità dell'aeromobile» (G. MASTRANDREA, L. TULLIO, *Il compimento della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. mar.*, 2006, 699, ivi, 727). La soluzione del legislatore italiano della riforma è certamente suggestiva, ma non convincente nel passo in più che fa rispetto al progetto ALADA di codice aeronautico, se va intesa come inclusione del *block space* nel noleggio: in effetti si basa su un falso sillogismo, di cui le premesse (corrette) conducono ad una sintesi non corretta. È vero che una parte dei contratti c.d. di *charter* rientrano nello schema del *noleggio*, nell'ambito del sistema dei contratti di utilizzazione concepito dal legislatore originario del codice della navigazione (ma un'altra parte rientra nel trasporto e, fra questi, ad esempio, per far riferimento a quelli espressamente tipizzati nella parte marittima del codice della navigazione, certamente vanno menzionati i contratti di «trasporto di carico totale o parziale», ed un'altra parte ancora, che è caratterizzata dalla *demise*, va ascritta alla locazione); è anche vero che il *block space* viene incluso nella categoria (non dogmatica, ma pratica, non diversamente da quella dei «contratti di utilizzazione») dei *charter*, ma questo non implica affatto che il *block space* sia un *noleggio*, né la diversa qualificazione che ne ha operato il codice della navigazione della riforma del 2005-2006 può mutarne la natura e la struttura. In tema v. anche (non specificamente sul noleggio parziale, ma in un ambito in cui si contesta *tout-court* il mantenimento del noleggio nel codice) v. S. VERNIZZI, *La disciplina dei contratti di utilizzazione dell'aeromobile a seguito della revisione*, in *Resp. civ.*, 2006, 737, ivi, 740 s.).

[29] Cfr. M. DONATO, *op. loc. cit.*

[30] Sulla struttura tendenzialmente (ma non necessariamente) trilaterale del charter aereo con finalità di trasporto di persone, v. G. ROMANELLI, *In tema di trasporto su voli charter*, cit., 38 ss.; v. anche S. FERRARINI, *Il «charter» per trasporto di persone*, in *Riv. dir. comm.*, 1965, I, 1, ivi, 4. Nella letteratura recente (con riferimento agli ITC), sui rapporti fra esercente, *tour operator* e passeggero, v. L. TULLIO, *Articolazioni e natura giuridica del charter aeronautico*, cit., 87, nonché M. DONATO, *Articulación y naturaleza jurídica del charter aeronáutico*, cit., 112.

[31] Perfino la dottrina che più sostiene l'espansione di tale tipo contrattuale del noleggio, ne ha escluso la diffusione in campo aeronautico: E. SPASIANO, *Contratto di noleggio*, Milano, 1986, 61. Per perplessità sulla scelta del legislatore del 2005 di mantenere (ed ampliare) una disciplina del noleggio di aeromobile, a fronte della sua scarsa rilevanza pratica, v. A. ANTONINI, *I contratti di utilizzazione dell'aeromobile*, in *Dir. mar.*, 2006, 641, ivi, 642; ma v. E. G. ROSAFIO, *Studio sul contratto di noleggio*, *Studio sul contratto di noleggio*, Roma, 2008, 11 ss. Per la confutazione della tesi che escludeva l'estensione del noleggio al campo aeronautico, v. a suo tempo A. AMBROSINI, *Noleggio e trasporto aereo*, cit., 225.

[32] Si allude al progetto predisposto dalla Commissione per la revisione organica del codice della navigazione, presieduta dal Prof. Gabriele Pescatore, che terminò i suoi lavori nel 1986, consegnando il 2 luglio 1986 all'allora Ministro di grazia e giustizia, uno schema di disegno di legge delega recante delega al Governo per emanare un nuovo codice della navigazione, che escludeva il noleggio dall'ambito dei contratti di utilizzazione dell'aeromobile. Lo schema di disegno di legge delega è pubblicato in *Foro it.*, 1986, V, 352.

[33] Cfr. L. TULLIO, *Contratto di Noleggio*, cit., 373; F. ROSSI DAL POZZO, *Servizi di trasporto aereo e diritti dei singoli nella disciplina comunitaria*, Milano, 2008, 121. L'inquadramento proposto non è pacifico: per la collocazione nel trasporto v. M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, I, cit., 293; A. ANTONINI, *Il noleggio di aeromobile*, ne *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, a cura di R. Tranquilli Leali ed E. G. Rosafio, Milano, 2011, 367, ivi, 373.

[34] V. al riguardo M. DONATO, *Articulación y naturaleza jurídica del charter aeronáutico*, cit., 111.

[35] G. ROMANELLI, *In tema di trasporto su voli charter*, cit., 41. V. anche (con riferimento a formulari specifici all'epoca in uso da parte di compagnie aeree di linea: A. AMBROSINI, *Noleggio e trasporto aereo*, cit., 236. Sugli obblighi di protezione trasporto di persone, nella letteratura recente v. G. MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione trasporto aereo di persone*, Padova, 1994.

[36] Si pone, così, il problema dell'assetto complessivo delle responsabilità, comprese quelle derivanti dal trasporto, nell'ambito dei pacchetti turistici. Sulla questione si tornerà nel prosieguo, ma, in generale, sia pure per il quadro italiano, riferita ancora, per ragioni temporali, alla trasposizione della direttiva 90/314/CEE contenuta nel «codice del consumo» (d. lgs. 6 settembre 2005, n. 206), ed oggi recata dal «codice del turismo» (d.lgs. 23 maggio 2011, n. 79) v. F. MORANDI, *Alcune riflessioni sui rapporti tra contratto di viaggio e contratto di trasporto aereo*, ne *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, cit., 411.

[37] V., a suo tempo, M. BRAVO NAVARRO, *Responsabilidad civil en vuelos charter*, in *Dir. aereo*, 1968, 31. Va peraltro incidentalmente ricordato che da alcuni si era persino dubitato dell'applicabilità della Convenzione di Varsavia ai voli charter, sulla base del testo originario del suo art. 34 (ma, per l'applicabilità della Convenzione di Varsavia al contratto di noleggio di aeromobile v. G. ROMANELLI, *Profilo del noleggio*, Milano, 1979, 188 ss.). È da puntualizzare che nella scarna giurisprudenza sull'art. 34 della Convenzione di Varsavia non si rinviene l'affermazione di un carattere straordinario od eccezionale dei voli charter, tale da giustificare la loro esclusione dal campo della Convenzione (*Block v. Compagnie Nationale Air France*, 386 F.2d 323 (U.S. C.A., 5th Cir., 8 novembre 1967); d'altronde, ogni dubbio al riguardo dovrebbe essere stato superato alla stregua dell'emendamento introdotto con il Protocollo dell'Aja del 1955, che ha circoscritto l'ambito di esclusione dell'applicazione alle sole norme sulla documentazione del trasporto, dettate dagli articoli da 3 a 9 della stessa Convenzione (v. F. N. VIDELA ESCALADA, *Derecho Aeronáutico*, III, cit., 112). Ancora più definita (e tale da non indurre alcun dubbio sul fatto che non sia riferita ai charter) è la corrispondente previsione dell'art. 51 della Convenzione di Montreal del 1999, circa la non applicabilità di norme in tema di documentazione ai trasporti eseguiti in circostanze straordinarie, al di fuori della normale sfera di affari di un vettore (su quest'ultima disposizione, v. M. O. FOLCHI, *sub Art. 51*, in *Transporte Aéreo Internacional. Convenio para la unificación de ciertas reglas para transporte aéreo internacional – Montreal 1999*, diretto da M. O. Folchi, Buenos Aires, 2002, 449). Molto efficacemente, con riferimento alla Convenzione di Varsavia e al Protocollo dell'Aja, si è rilevato che «*El vuelo a la demanda ... no se efectúa como ensayo ni en circunstancias extraordinarias, y, por tanto, no queda fuera de regulación del Convenio de Varsovia, siempre que concurren las necesarias circunstancias de internacionalidad*»: così E. MAPELLI LOPEZ, *El Contrato de transporte aéreo internacional. Comentarios al Convenio de Varsovia*, Madrid, 1968, 289.

[38] In tema v. R. GARDINER, *Revising the Law of Carriage by Air: Mechanisms in Treaties and Contract*, in *ICLQ*, 47/1998, 278, ivi 291.

[39] V. in proposito M. DONATO, *Responsabilidad del porteador tras el Convenio de Montreal de 1999*, in *Simposio de Buenos Aires. 40º Aniversario de ALADA*, a cura di M. O. Folchi, Buenos Aires, 2001, 31, ivi, 50.

[40] Sulla questione, v. F. N. VIDELA ESCALADA, *Derecho Aeronáutico*, III, cit., 111.

[41] Cfr. S. ZUNARELLI, *La nozione di vettore (Contracting Carrier ed Actual Carrier)*, Milano, 1987, 145 ss.; M. M. COMENALE PINTO, *La nozione di «preposto» nel trasporto aereo*, in *Dir. trasp.*, 2001, 371, ivi, 392 ss.; ID., *La nozione di servant or agent*, ne *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento alla Convenzione di Montreal del 1999*, a cura di L. Tullio, Napoli, 2006, 285, ivi, 287 ss. Nel senso di una lacuna della Convenzione del 1929, v. D. GOEDHUIS, *Les contrats de charte et de louage des aeronefs en connexion avec la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929*, in *Revue de droit international et de législation comparée*, 1932, 687.

[42] Per un esame di tale convenzione, e per la sua collocazione nel sistema della Convenzione di Varsavia, con confutazione delle tesi (ormai superate) volte a circoscrivere il suo ambito di applicazione e ad escluderne i rapporti scaturenti da *charter* o da subtrasporto, S. ZUNARELLI, *La nozione di vettore (Contracting Carrier ed Actual Carrier)*, 151 ss. Dato lo scarso successo di ratifiche, non ampia è la giurisprudenza che ne ha fatto applicazione: nella già ricordata vicenda «Air 70», definita da Cass. 20 aprile 1989, n. 1855, in primo grado Trib. Padova 14 luglio 1982, in *Resp. civ. prev.*, 1983, 249, aveva ritenuto di poter applicare la Convenzione, ma, sul punto, era stata riformata dalla Corte d'appello (App. Venezia, 19 aprile 1986, cit.), sull'assunto (non condivisibile, ma confermato dalla Cassazione) che non fosse applicabile la Convenzione di Varsavia, in quanto si sarebbe trattato di trasporto gratuito non eseguito da impresa di trasporto aereo. Ai fini dell'individuazione della giurisdizione competente, in base all'art. VIII della Convenzione di Guadalajara, rispetto ai trasporti aerei internazionali effettuati da persona diversa dal trasportatore contrattuale, si è ritenuto che l'azione di responsabilità relativa al trasporto effettuato dal vettore di fatto possa essere proposta, a scelta dell'attore, sia dinanzi al giudice del luogo di domicilio o sede principale del vettore di fatto, sia dinanzi ad uno qualunque dei fori dinanzi ai quali, secondo l'art. 28 della Convenzione di Varsavia (ed ora secondo l'art. 33 della Convenzione di Montreal del 1999): Cass., sez. un., sez. un., 29 luglio 2003, n. 11647, in *Dir. mar.*, 2005, 180, oppure in *Riv. dir. internaz. priv. e proc.*, 2004, 1001. V. anche il commento di P. BERTOLI, *Incidenti aerei, danni alla persona, criteri di competenza giurisdizionale e possibilità di forum shopping (in margine al disastro del "Catullo")*, in *Int'l Lis*, 1/2004, 33.

[43] Cfr. in tale ottica M. POURCELET, *Transport aérien international et responsabilité*, Montréal, 1964, 146 s. Con riferimento all'applicabilità, nel caso di noleggio, della disciplina della Convenzione di Montreal alla posizione del vettore di fatto, v. I. MECA GAVILLÀ, J. LÓPEZ QUIROGA, *Los contratos de utilización de aeronaves y la responsabilidad contractual en el Convenio de Montreal de 1999*, cit., ivi, 200 s.

[44] Da ultimo, anche per utili riferimenti, cfr. M. O. FOLCHI, *Contratos de utilización de aeronaves*, in *Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil*, IJ-LXVII-568. È incidentalmente da dire che in Italia, a seguito della riforma della parte aeronautica del codice (di cui al d. lgs. 9 maggio 2005, n. 96 e nel d. lgs. 15 marzo 2006, n. 151), al di là dell'estensione della disciplina del corrispondente istituto della parte marittima, si sono dettate alcune norme derogatorie, fra cui, in particolare, la previsione espressa della sostituibilità dell'aeromobile designato con altro di caratteristiche e capacità equivalenti o superiori (v. per tutti E. G. ROSAFIO, *Studio sul contratto di noleggio*, cit., 12).

[45] Sul rilievo della sovrapprenotazione (sia nel trasporto aereo, sia nell'area non disciplinata *ad hoc* dei servizi alberghieri): v. (sia pure riferito essenzialmente al previgente regolamento CEE n. 295/91 del Consiglio del 4 febbraio 1991) A. ARLOTTA, *Il contratto di viaggio e le conseguenze del suo inadempimento: «danno da vacanza rovinata» e overbooking*, in *Nuova giur. civ. comm.*, 2004, II, 456, ivi, 470.

[46] M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato. Normativa vigente e prospettive di riforma*, Torino, 2013, 24.

[47] Per una sintesi della vicenda, v. L. WELCH POGUE, *The International Civil Aviation Conference (1944). And Its Sequel Anglo-American Bermuda Air Transport Agreement (1946)*, in *A.A.S.L.*, I/1984, 1; N. MATEESCO MATTE, *Traité de droit aérien – aéronautique*, Montréal – Paris, 1980, 127 ss.; ID., *La Convenzione di Chicago. Quo vadis OACI?*, in *Studi in onore di Antonio Lefebvre d'Ovidio. In occasione dei cinquant'anni del codice della navigazione*, a cura di E. Turco Bulgherini, Milano, 2005, 641, ivi, 643 ss.

[48] S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001, 91; conf. V. FRANCESCHELLI, *Voli charter e turismo aereo*, cit., 1019.

[49] Sulla distinzione in questione, limitandosi alla letteratura italiana, v. in generale G. SILINGARDI, *Liberalizzazione del trasporto aereo charter e riflessi sullo sviluppo delle attività turistiche*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1995, 668; E. TURCO BULGHERINI, *Servizi aerei di linea e servizi aerei non di linea, ne Il nuovo diritto aeronautico. In ricordo di Gabriele Silingardi*, a cura di A. Antonini, B. Franchi, F. Morandi, Milano, 2002, 389; S. ZUNARELLI, A. PULLINI, *I servizi di trasporto aereo, ne Il diritto del mercato*, a cura di S. Zunarelli, Padova, 2008, 11. In lingua inglese, v. W. GULDIMANN, *The distinction between scheduled and non-scheduled air services. Another exercise in international frustration*, in *A.A.S.L.*, 1979, 324.

[50] Cfr. E. MAPELLI, *Estudio sobre un modelo de proyecto de contrato de «fletamento» a la demanda o vuelo «charter»*, cit., 236.

[51] Al più è possibile ricavarla in negativo da quella di «servizi di linea» che fu elaborata nella risoluzione dell'Assemblea ICAO A2-18 - ICAO Doc. 7278-C/841 (1952) del 25 marzo 1952 (sulla quale, nel senso di norma meramente interpretativa dell'art. 6 della Convenzione di Chicago, v. M. MILDE, *International Air Law and ICAO*, Utrecht, 2008, 101; v. anche H. A. WASSENBERGH, *Post-war international civil aviation policy and the law of the air*, The Hague, ed. II, 1962, 30). Sulla base di tale risoluzione (oggi non più in vigore: cfr. *Assembly Resolutions no Longer in Force (as of 8 October 2010) - A16-1*) «A scheduled international air service is a series of flights that possesses all of the following characteristics: (a) it passes through the airspace over the territory of more than one state; (b) it is performed by aircraft for the transport of passengers, mail or cargo for remuneration, in such a manner that each flight is open to use by members of the public; (c) it is operated, so as to serve traffic between the same two or more points; either, (i) according to a published time-table, or (ii) with flights so regular or frequent that they constitute a recognizable systemic series»

[52] E tuttavia appare corretto individuare nei voli *charter* la principale categoria dei voli non di linea a cui fa riferimento il menzionato art. 5 della Convenzione di Chicago: v. in proposito G. ROMANELLI, *In tema di trasporto su voli charter*, cit., 33.

[53] Ad esempio, nella terminologia inglese, si sono adoperati come sinonimi «*nonscheduled air transportation*», «*charter*», «*supplemental transportation*» e «*bulk transportation*», così come per «*scheduled*», «*route*» e «*individually ticketed*»: in tema E. J. DRISCOLL, *The Role of Charter Transport in International Aviation*, in *Air Law*, 1975, 74, ivi, 75.

D'altra parte, è anche da ricordare come, a livello di normativa italiana, il quadro dei «servizi di linea» (anche aerei), a cui avrebbe dovuto applicarsi la disciplina specifica dell'art. 1679 cod. civ., dettata in tema di diritto all'accesso al trasporto e condizioni di prestazione del servizio, appariva formalmente condizionata al presupposto che il servizio di trasporto in questione fosse svolto sulla base di una concessione amministrativa; quando, a seguito della liberalizzazione del trasporto aereo, è venuto meno tale presupposto, ci si è chiesto se fosse venuto meno anche l'ambito di applicabilità della norma, o se alla stessa potesse darsi un'interpretazione evolutiva, secondo quella che appare la tesi preferibile (cfr. F. SMIROLDO, *L'art. VIII sul rifiuto al trasporto e art. 1679 c.c.*, in *Spunti di studio su: Le condizioni generali del trasporto aereo di persone*, a cura di G. Romanelli e L. Tullio, Cagliari, 1997, 129, ivi, 139 s., sulla scia di G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1959, 100).

[54] G. ROMANELLI, *In tema di trasporto su voli charter*, cit., 34, sub nota 12.

[55] H. A. WASSENBERGH, *Innovation in international air transportation regulation (The US-Netherlands agreement of 10 March 1978)*, in *Air Law*, 1986, 106, ivi, 112. Sulle «libertà dell'aria» v. in generale A. GIANNINI, *Le libertà dell'aria e le convenzioni di Chicago*, in *Riv. dir. nav.*, 1953, I, 143; S. CACOPARDO, *Quante sono le cinque libertà dell'aria*, in *Studi in onore di Antonio Ambrosini*, Milano, 1957, 183.

[56] Cfr. G. SILINGARDI, *Attività di trasporto aereo e controlli pubblici*, Padova, 1984, 171 ss.

[57] Con riferimento all'accordo bilaterale fra Stati Uniti e Regno Unito del (c.d. «Bermuda II») del 23 luglio 1977, v. J. DUTHEIL DE LA ROCHÈRE, *Aspects nouveaux du bilatéralisme aérien*, in *A.F.D.I.*, 1982, 914, ivi, 919. V. anche L. M. BENTIVOGLIO, *Bermuda Revised: ad una svolta la politica internazionale del trasporto aereo*, in *Trasporti*, 12/1977, 79, ivi, 84; M. DE JUGLART, *Traité de droit aérien*, I, ed. II, a cura di E. du Pontavice, J. Dutheil de la Rochère, G. M. Miller, Paris, 1989, 825. In precedenza, la regolamentazione dei *charter* attraverso gli accordi bilaterali era piuttosto rara: H. A. WASSENBERGH, *Post-war international civil aviation policy and the law of the air*, cit., 32.

[58] V. in generale G. BOI, *Gli accordi di traffico aereo: la nuova frontiera degli open skies*, ne *Il nuovo diritto aeronautico*, cit., 65.

[59] Cfr. S. D. RYNERSON, *Everybody Wants to Go to Heaven, But Nobody Wants to Die: The Story of the Transatlantic Common Aviation Area*, in *Transp. L. J.* 30/2002, 421, ivi, 426.

[60] Sulle preoccupazioni in ambito IATA per l'acquisizione di quote di traffico da parte dei vettori *charter*, v. J. W. S. BRANCKER, *IATA and what it does*, Leyden, 1977, 69.

[61] Sulle conseguenze del superamento del concetto di «compagnia di bandiera», v. G. CAMARDA, *Le imprese di trasporto aereo nell'ordinamento dei servizi aerei*, cit., 29.

[62] Regolamentazione ispirata dalla IATA, venne recepita dalle *CAB'S Economic Regulations*, part 207. In tema v. F. MARX, *Non-scheduled air services: A survey of regulations on the North Atlantic routes*, in *Air & Sp. L.*, 1981, 130, ivi, 135.

[63] V. anche J. KAMP, *Air charter regulation. A Legal, Economic, and Consumer Study*, New York, 1976, 2.

[64] V. per riferimenti P. S. DEMPSEY, *Turbulence in the «Open Skies»: The Deregulation of International Air Transport*, in *Transp. L. J.* 12/1982, 305, ivi, 343, sub nota 130. Per l'esperienza canadese, v. A. P. ELLISON, *The Rise and Decline of Protective Economic Airline Regulation in Canada*, in *Transp. L. J.* 15/1986, 89, ivi, 115. La questione non ha mancato di provocare contenziosi: v. al riguardo, K. VENSTRA, «*Special Event Charter Flights*» and «*Scheduled Air Service*»: *Some problems of interpretation*, in *Air Law*, 1975, 294.

[65] Per una sintesi dei contenuti, v. M. ŻYLICZ, *International Air Transport Law*, Dordrecht, 1992, 116. M. LEMOINE, *L'idée européenne de transport et l'accord multilatéral sur les droits commerciaux pour les transports aériens non réguliers en Europe*, in *Rev. fr. dr. aér.*, 1957, 1; E. DU PONTAVICE, *Le Statut juridique des affrètements aériens dits «charter»*, in *Rev. gén. air*, 1970, 241, ivi, 247. V. anche E. M. WELD, *Some Notes on the Multilateral Agreement on Commercial Rights of Non-Scheduled Air Services in Europe*, in *Journ. air law and comm.*, 23/1956, 80, nonché E. J. DRISCOLL, *The Role of Charter Transport in International Aviation*, cit., 76.

[66] L. CARTOU, *Le droit aérien*, Paris, 1962, 55, che invitava a non sottovalutare il pericolo che derivava dalle compagnie non di linea (considerate pure attività commerciali), rispetto ai servizi aerei di linea, da intendersi, viceversa, come «*servizio pubblico*».

[67] F. LOUSTAU FERRAN, *Aspetti economici, statistici e tecnici del trasporto aereo "charter"*, cit., 164

[68] M. GRIGOLI, *Aspetti sistematici del volo «charter»*, cit., 162 s.

[69] A. SCHIAVO, *Aspetti economici e tecnici del trasporto aereo merci*, in *Trasporto aereo charter e movimento turistico*, cit., 197, ivi, 202.

[70] Cfr. J. KAMP, *The near future of air charter regulation, the case for more experimentation in public policy*, in *Journ. air law and comm.*, 41/1975, 389, ivi 395 s.; L. LIOI, *Evoluzione del concetto charter e necessità di adeguamento della regolamentazione interna ed internazionale per un armonico sviluppo dei trasporti aerei*, in *Trasporto aereo charter e movimento turistico*, cit., 403, ivi, 408 s.

[71] V. in tema M. DONATO, *Articulación y naturaleza jurídica del charter aeronáutico*, cit., 99. In realtà i primi tentativi in Europa di fare concorrenza alle compagnie tradizionali di linea, avvalendosi delle opportunità aperte dalla liberalizzazione comunitaria del trasporto aereo, ed operando secondo il modello «no frills», furono operate con scarso successo proprio dalle compagnie *charter*, ma con scarso successo, tanto che la maggior parte di esse si ritirò dallo specifico mercato già agli inizi degli anni '90 del secolo scorso: v. in proposito A. BORDONI, *Le Robin Hood dell'aria. Il modello «low cost» nel settore dell'aviazione civile*, Roma, 2008, 43 ss.

[72] Sui servizi «low cost», v. *ex plurimis* M. DEIANA, *Problematiche giuridiche del trasporto low cost*, in *Dir. trasp.*, 2010, 671. Con riferimento anche ai profili economici, v. F. DOMANICO, *The European airline industry: law and economics of low cost carriers*, in *Eur. J. Law Econ.*, 2007, 199.

[73] Cfr. M. DONATO, *Articulación y naturaleza jurídica del charter aeronáutico*, cit., 103.

[74] Si è in effetti constatata, a seguito della liberalizzazione, una certa contaminazione fra le modalità operative di compagnie *low cost* e compagnie *charter*: D. BOCCHESI, *L'accesso dei vettori aerei low cost al mercato*, *Dir. trasp.*, 2012, 399, ivi, 408. Già negli anni '70 del secolo scorso, del resto, si era constatata una tendenza alla «régularisation» dei servizi *charter*: così J.-P. TOSI, *L'affrètement aérien*, Paris, 1977, 283.

[75] P. P. C. HAANAPPEL, *Competition Between Network, Feeder and Low-Cost Airlines*, in *Z.L.W.*, 2004, 532, ivi, 533 ss.

[76] Sul contesto dell'estensione ai voli non di linea, v. M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato. Normativa vigente e prospettive di riforma*, cit., 13. È stato peraltro esattamente sottolineato che «Nel caso [...] di negato imbarco rispetto ad un trasporto non di linea e, pertanto, non soggetto alle modalità di espletamento del servizio regolare, l'inadempimento sarà totale, vista l'impossibilità di ripetere, almeno in via strettamente teorica, attraverso un volo successivo, la prestazione di trasferimento pattuita»: E.G. ROSAFIO, *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone: il regolamento n. 261/2004/CE*, in *Giust. civ.*, 2004, II, 469, ivi, 474. Registra la (ormai) generalizzata tendenza del legislatore comunitario a «regolare il trasporto comunitario "ad imitazione" del trasporto aereo di linea»: V. FRANCESCHELLI, *Voli charter e turismo aereo*, cit., 1022.

[77] In tema, v. R. SANTAGATA, *La nuova disciplina dei contratti del turismo organizzato*, cit., 1121.

[78] Su tale peculiare tecnica legislativa, v. E. G. ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose. Riflessioni sul regime legale*, Milano, 2007, 23 ss.