



**UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI SASSARI**

**DIPARTIMENTO DI GIURISPRUDENZA**

---

**SCUOLA DI DOTTORATO IN DIRITTO ED ECONOMIA DEI SISTEMI PRODUTTIVI  
XXVIII CICLO**

**IL PROBLEMA DELLA RESPONSABILITÀ  
PER DANNI A TERZI IN SUPERFICIE**

*Direttore*

**Chiar.<sup>mo</sup> Prof. MICHELE M. COMENALE PINTO**

*Relatore*

**Chiar.<sup>mo</sup> Prof. MICHELE M. COMENALE PINTO**

*Tesi di Dottorato di*  
**Dott.ssa ROSSELLA MANGATIA**

**Anno Accademico 2014-2015**

# INDICE

<b>1. L'istituto dei danni a terzi in superficie</b> .....	1
1.1 Inquadramento e giustificazione dell'istituto.....	1
1.2 Le fonti di disciplina.....	2
1.3 I soggetti.....	8
1.4 La responsabilità.....	11
1.4.1 Navigazione aerea ed applicabilità dell'art. 2050 c.c. ....	15
1.5 Natura e presupposti dell'obbligazione.....	26
1.6 Qualificazione del fatto dannoso.....	28
1.7 Il danno risarcibile.....	29
1.8 Fatti impeditivi della responsabilità.....	30
1.9 La limitazione del debito.....	34
1.10 L'assicurazione obbligatoria: premessa.....	36
1.10.1 L'assicurazione obbligatoria per i danni a terzi in superficie....	39
1.10.2 Prescrizione nell'assicurazione per danni a terzi in superficie.	48
1.11 La riforma della disciplina uniforme.....	51
1.11.1 Il primo progetto di Convenzione.....	52
1.11.2 Il meccanismo di indennizzo supplementare.....	62
1.11.3 I progetti di normative separate.....	65
1.11.4 La revisione dei progetti.....	69
1.11.5 Il contributo dell'ICAO.....	72
1.11.6 Le modifiche operate in sede di Conferenza diplomatica.....	75
1.11.7 Le nuove Convenzioni e l'UE.....	82
<b>2. Danni a terzi in superficie ed aeromobili militari</b> .....	83
2.1 La disciplina prima e dopo la riforma della parte aeronautica del codice della navigazione.....	83
<b>3. Responsabilità per danni da rumore</b> .....	87
3.1 L'inquinamento acustico: inquadramento del problema.....	87
3.2 Il rumore nell'esercizio del trasporto aereo: l'evoluzione normativa	89
3.3 Danno da rumore: disciplina delle immissioni e tutela della salute...	92
3.4 La legittimazione.....	99
3.5 I danni risarcibili.....	100
<b>4. Responsabilità per danni da urto di aeromobili</b> .....	105
4.1 L'urto di aeromobili: definizione ed inquadramento.....	105
4.2 Applicabilità della disciplina di diritto speciale.....	108
4.3 La responsabilità.....	110
4.4 Danni a terzi in superficie cagionati da urto.....	112
4.5 L'assicurazione obbligatoria ed il limite risarcitorio.....	113
4.6 L'azione risarcitoria per i danni da urto.....	115

ROSSELLA MANGATIA

*Il problema della responsabilità per danni a terzi in superficie*

Tesi di dottorato in Diritto ed Economia dei sistemi produttivi

Università degli Studi di Sassari

<b>5. Responsabilità nell'ambito del volo da diporto o sportivo</b> .....	117
5.1 Considerazioni introduttive.....	117
5.2 La responsabilità .....	121
5.3 Il regime assicurativo.....	123
<b>6. Responsabilità per danni da oggetti spaziali</b> .....	127
6.1 Inquadramento e fonti. ....	127
6.2 Il regime di responsabilità per i danni da oggetti spaziali.....	129
<b>Bibliografia</b> .....	137

# 1. L'istituto dei danni a terzi in superficie

## 1.1 Inquadramento e giustificazione dell'istituto.

La disciplina della responsabilità per danni a terzi sulla superficie copre tutti gli eventi dannosi che, in conseguenza della navigazione aerea, si verificano sul suolo. L'istituto rappresenta una specie particolare di responsabilità, fondata sul rischio determinato dall'assunzione di un'attività genericamente lecita <sup>(1)</sup>, a tutela di soggetti «terzi», per i danni derivanti dall'esercizio dell'aeromobile. L'imputazione del danno al soggetto responsabile viene stabilita dalla legge secondo criteri estrinseci rispetto alla concreta produzione del fatto dannoso; pertanto la fattispecie che si pone come fonte dell'obbligazione risarcitoria è costituita da elementi di dominante carattere oggettivo <sup>(2)</sup>.

Le origini storiche dell'adozione di un così severo regime di responsabilità si trovano nella Convenzione di Roma del 29 maggio 1933, la cui normativa fu adottata in considerazione dell'elevato grado di pericolosità attribuito, all'epoca, alla navigazione aerea. La caratteristica precipua di tale Convenzione è consistita nell'imporre un limite di risarcimento anche nell'ipotesi di sinistro che colpisca la

---

<sup>(1)</sup> Cfr. sul punto ROMANELLI G., *I danni da aeromobile sulla superficie*, Milano, 1970, 3 ss.

<sup>(2)</sup> Cfr. SPASIANO E., *Sulla disciplina della responsabilità per danni da urto e per danni a terzi sulla superficie*, in *Studi per la codificazione del diritto della navigazione*, IV, Roma, 1941, 1089 ss.; ID., *In tema di responsabilità per danni causati da caduta di aeromobili* (nota a Cass., 20 maggio 1942), in *Riv. dir. nav.*, 1942, II, 256 ss.; ID., *Appunti sulla responsabilità obbiettiva dell'esercente dell'aeromobile e sull'internazionalità del diritto aeronautico*, in *Riv. dir. nav.*, 1954, I, 36 ss.; MONACO R., *Problemi attuali della responsabilità per i danni causati ai terzi dagli aeromobili*, in *Riv. dir. nav.*, 1950, I, 302 ss.; ROMANELLI G., *I danni da aeromobile sulla superficie*, cit. 3 ss.; GRIGOLI M., *Responsabilità per danni a terzi sulla superficie*, in *Riv. dir. nav.*, 1968, I, 195 ss.; TULLIO L., *Responsabilità per danni a terzi sulla superficie*, in *Enc. dir.*, XXXIX, Milano, 1988, 1420 ss.

persona, introducendo un principio assolutamente nuovo nella tematica dei trasporti (<sup>3</sup>). Il legislatore del nostro codice della navigazione aderì in seguito al sistema della Convenzione, al fine di adeguare la normativa interna a quella internazionale (<sup>4</sup>).

Oggi il sistema della responsabilità oggettiva, integrato dall'assicurazione obbligatoria (<sup>5</sup>), rinviene la sua *ratio*, non tanto nella pericolosità dell'attività, quanto piuttosto nella necessità di fornire un'adeguata tutela ai terzi, che dall'esercizio di tale attività subiscano danni e rispetto ai quali non dispongano di alcuna possibilità di difesa.

## 1.2 Le fonti di disciplina

Il *Comité international technique d'experts juridiques aériens* (CITEJA) fin dall'inizio della sua attività (I Sessione di Parigi, 17 maggio 1926), si preoccupò del problema e ne affidò la risoluzione alla III Commissione. I lavori si conclusero con l'elaborazione di un progetto, accolto, con qualche modifica, dalla III Conferenza

---

(<sup>3</sup>) Cfr. GIANNINI A., *La Convenzione di Roma (1933) sulla responsabilità per danni causati ai terzi dagli aeromobili*, in Nuovi saggi di diritto aeronautico, I, Milano, 1940, 137 ss.

(<sup>4</sup>) Cfr. Relazione al codice della navigazione, n. 605. Favorevole invece alla adozione di un sistema di responsabilità presunta fu SPASIANO E., *Sulla disciplina della responsabilità per danni da urto e per danni a terzi sulla superficie*, cit., 1103 ss., che ha confermato successivamente il suo orientamento; ID., *Appunti sulla responsabilità obiettiva dell'esercente dell'aeromobile e sull'internazionalità del diritto aeronautico*, cit., 38 ss.

(<sup>5</sup>) La Convenzione di Roma del 7 ottobre 1952 demanda alla facoltà dello Stato, sul cui territorio avvenga il sorvolo, la richiesta di un'adeguata assicurazione. Per l'Italia, l'obbligatorietà della stessa è sancita dall'art. 798 c. nav. Sulle caratteristiche e la natura di tale assicurazione, cfr. soprattutto: FIORENTINO A., *Le assicurazioni aeronautiche obbligatorie*, in *Assic.*, 1952, I, 303 ss, 316; GIANNINI A., *Sulle assicurazioni aeronautiche*, ivi, 210 ss; DONATI A. *Le assicurazioni per le responsabilità dell'esercente aereo*, in *Riv. dir. nav.*, 1955, I, 112 ss.; FRANÇOIS J. L., *L'assicurazione nella Convenzione di Roma (settembre/ottobre 1952) sulla responsabilità dell'esercente di linee aeree nei confronti dei terzi sulla superficie*, in *Assic.*, 1955, I, 345 ss.; STOLFI M., *L'assicurazione obbligatoria per danni a terzi in superficie*, in *Dir. aereo*, 1973, 283 ss.; GRIGOLI M., *Natura dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità per danni a terzi sulla superficie*, in *Assic.* 1965, I, 24 ss.

internazionale di diritto privato aeronautico tenutasi a Roma nel maggio del 1933. Il 29 maggio venne firmata la Convenzione «*pour l'unification de certaines règles, relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface*»<sup>(6)</sup>. Come si rileva anche dalla lettera del titolo, la Convenzione regolava solo determinati aspetti dell'istituto. Infatti, accogliendo i principi della responsabilità cosiddetta oggettiva<sup>(7)</sup> e della limitazione del risarcimento<sup>(8)</sup>, definiva i problemi relativi alla posizione dell'esercente, lasciando non univocamente risolti quelli della garanzia del risarcimento nei confronti dei terzi. Stabiliva l'obbligatorietà della garanzia, accordava agli Stati la scelta fra l'assicurazione obbligatoria, la garanzia di banca e il deposito in numerario ex art. 12. La preferenza veniva formalmente accordata alla garanzia assicurativa<sup>(9)</sup>, in quanto gli altri sistemi erano previsti in via sussidiaria<sup>(10)</sup>; tuttavia il testo si limitava a sancire l'obbligatorietà, ex art. 8, la specialità ex art. 12 e l'azione diretta del terzo danneggiato nei confronti dell'assicuratore, solo se ammessa dalla rispettiva legge nazionale ex art. 16, tacendo sulle ulteriori caratteristiche dell'assicurazione.

Per porre rimedio all'incompleta normativa, la Conferenza emetteva il voto relativo alla predisposizione di un nuovo progetto, portato all'esame della IV Conferenza di diritto privato aeronautico,

---

<sup>(6)</sup> Per un'ampia analisi cfr. KAFTAL A., *La Convention de Rome du 29 Mai 1933 pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface et les Législations Nationales*, Paris, 1936, 103 ss.

<sup>(7)</sup> SPASIANO E., *Appunti sulla responsabilità obbiettiva dell'esercente dell'aeromobile e sull'internazionalità del diritto aeronautico*, in *Riv. dir. nav.*, 1954 I, 36 ss.

<sup>(8)</sup> Sul punto cfr. MASTRANDREA G., *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, Milano, 1994, 291 ss; TURCO BULGHERINI E., *Il limite di risarcimento ed ipotesi di superabilità in tema di trasporto aereo di persone*, in *Studi in onore di Lefebvre D'Ovidio in occasione dei cinquant'anni del diritto della navigazione*, Milano, 1995, 1255.

<sup>(9)</sup> Cfr. AMBROSINI A., *La Convenzione di Roma del 29 maggio 1933 e le assicurazioni aeronautiche*, in *Assic.*, 1934, II, 15 ss.

<sup>(10)</sup> Cfr. SPASIANO E., *Sulla disciplina della responsabilità per danni da urto e per danni a terzi sulla superficie*, cit., 1053 ss.

svoltasi a Bruxelles nel settembre del 1938. Il Protocollo addizionale, firmato il 30 settembre, non risolveva, però, integralmente il problema, limitandosi a precisare gli effetti che l'assicurazione avrebbe dovuto produrre a favore del terzo, senza soffermarsi sui mezzi con i quali tali effetti si sarebbero dovuti produrre <sup>(11)</sup>. Non si può, tuttavia, giustificare l'insuccesso della Convenzione con tale lacuna, poiché lo scoppio della seconda guerra mondiale ne impedì la ratifica.

La situazione venutasi a creare alla fine del conflitto accentuava l'inadeguatezza del testo, che non rispondeva alle esigenze dei Paesi che avevano assunto posizione di preminenza nel settore dei traffici aerei (si pensi agli Stati Uniti, agli Stati dell'America Latina, al Canada, all'Australia, ecc.) e, in genere, alle mutate necessità dell'aviazione civile. La preoccupazione di assicurare ai terzi un regime di protezione uniforme sollecitava l'emanazione di una nuova disciplina uniforme, unitamente alla necessità di definire, in conformità ai principi affermati nella Conferenza di Chicago del 1944, tesa allo sviluppo dell'aviazione civile internazionale, la posizione dell'*operator*, precisandone ed uniformandone gli obblighi ed i rischi.

Il Comitato giuridico dell'ICAO <sup>(12)</sup>, sin dalla I Sessione di Bruxelles, tenutasi nel settembre 1947, cercò di ovviare all'insufficienza del testo del 1933 <sup>(13)</sup>. In occasione della VIII

---

<sup>(11)</sup> MONACO R., *Problemi attuali della responsabilità per i danni causati ai terzi dagli aeromobili*, cit., 302 ss.; QUERCI F. A., *Diritto della navigazione*, Padova, 1989, 592 ss.

<sup>(12)</sup> Come noto, l'ICAO è un'istituzione intergovernativa specializzata delle N.U., nata dalla Convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944 sull'aviazione civile internazionale, resa esecutiva nel nostro Paese con d. lgs. 6 marzo 1948 n. 616 ed accettata internazionalmente in maniera praticamente universale. In seno a tale Organizzazione il Comitato giuridico ha il compito di elaborare i progetti di nuove Convenzioni di diritto aeronautico e di fornire consulenza giuridica agli organi principali della stessa. Il Comitato in questione ha sostituito il soppresso CITEJA., subentrando nelle relative funzioni.

<sup>(13)</sup> Sull'attività del Comitato cfr. MONACO R., *Una nuova Convenzione sulla*

Sessione, tenutasi a Città del Messico nel gennaio 1951, predispose un progetto di riforma che, con qualche modifica, costituì il corpo della nuova Convenzione, firmata il 7 ottobre 1952 <sup>(14)</sup>, a conclusione della I Conferenza internazionale di diritto privato aeronautico, svoltasi a Roma. Il testo, destinato a sostituire quello del 1933, con il successivo protocollo modificativo siglato a Montreal nel 1978, non fu accolto con eccessivo favore in virtù del mero aggiornamento del precedente sistema <sup>(15)</sup>. A seguito della ratifica da parte dell'Italia, alla Convenzione fu data esecuzione mediante la legge 2 marzo 1963, n. 674, la quale, in base ai principi generali in materia di fonti del diritto della navigazione, si poneva come norma speciale rispetto al codice, applicabile per le fattispecie ivi previste e secondo i criteri di collegamento contemplati dalla normativa convenzionale uniforme. In particolare, ai fini dell'applicabilità di quest'ultima, si imponeva che il danno venisse causato sul territorio di uno Stato contraente da parte di un aeromobile immatricolato in altro Stato contraente, con esclusione degli aeromobili militari, di dogana e di polizia, e ad eccezione dell'ipotesi in cui la fonte della responsabilità per il danno sulla superficie derivasse da un contratto.

In ambito nazionale l'obbligo di risarcire i danni cagionati dagli aeromobili ai terzi in superficie fu previsto già dalle prime norme dettate per la disciplina della navigazione aerea. In particolare, mentre il r.d.l. 27 novembre 1919, n. 2360 intese disciplinarlo essenzialmente come una forma di responsabilità presunta, il successivo r.d.l. 20

---

*responsabilità per i danni causati ai terzi dagli aeromobili*, in *Scritti giuridici in onore di A. Scialoja*, I, Bologna, 1952, 167.

<sup>(14)</sup> Cfr. per un esame approfondito del testo, GIANNINI A., *La Convenzione di Roma 1952 sulla responsabilità per danni arrecati ai terzi dagli aeromobili*, in *Assic.*, 1952, 1 ss.; DE JUGLART M., *La Convention de Rome du 7 octobre 1952 relative aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface*, Paris, 1956, 10 ss.

<sup>(15)</sup> Il Protocollo di Montreal del 23 settembre 1978 entrò in vigore a livello internazionale nel 2002, ma non in Italia.



agosto 1923, n. 220 ( <sup>16</sup> ) adottò il tradizionale criterio della responsabilità per colpa.

Con l'emanazione della normativa di diritto uniforme si determinò, pertanto, un fenomeno di duplicazione di norme (di diritto interno e di diritto uniforme), perdurata per oltre mezzo secolo, alla quale si è posto fine mediante la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione, avvenuta con d. lgs. 9 maggio 2005, n. 96 e la successiva adozione di disposizioni correttive ed integrative, avvenuta con d. lgs. 15 marzo 2006, n. 151 ( <sup>17</sup> ). Il nuovo quadro normativo innova e snellisce una parte consistente delle relative disposizioni del codice, armonizzandole con la disciplina in vigore in ambito internazionale. Mediante il meccanismo del rinvio normativo, disposto dal novellato art. 965 c. nav., si è provveduto ad un'estensione della portata applicativa delle norme di diritto internazionale privato, con particolare riguardo a quelle relative all'istituto in esame, a talune fattispecie rispetto alle quali le stesse non avrebbero potuto trovare applicazione per forza propria ( <sup>18</sup> ). Il citato articolo estende, infatti, la disciplina della Convenzione anche ai danni provocati sul territorio nazionale da aeromobili immatricolati in Italia, nonché causati da aeromobili di Stato e ai danni ad essi equiparati ( <sup>19</sup> ).

---

(<sup>16</sup>) Convertito nella l. 31 gennaio 1926, n. 753. Sul punto si v. GRIGOLI M., *L'esercizio dell'aeromobile*, Milano, 1988, 469.

(<sup>17</sup>) Con il d.lgs. 9 maggio 2005, n. 96, in attuazione di apposita delega contenuta nell'art. 2, l. 9 novembre 2004, n. 265, di conversione del d.l. 8 settembre 2004, n. 237, è stata estesamente modificata la parte aeronautica del codice della navigazione. Il citato d.lgs. n. 96/2005 (in suppl. G.U. 8 giugno 2005, n. 131) è stato successivamente modificato ed integrato dal d.lgs. 15 marzo 2006, n. 151 (in G.U. 14 aprile 2006, n. 88).

(<sup>18</sup>) Sulla riforma in argomento cfr., TURCO BULGHERINI E., *La riforma del codice della navigazione. Parte aerea*, in *Dir. prat. av. civ.*, 1-2 2006, 45 ss; MASTRANDREA G., TULLIO L., *Il compimento della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. maritt.*, 2006, 734.

(<sup>19</sup>) MASUTTI A., *Responsabilità per danni a terzi sulla superficie*, in *Dizionari del diritto privato. Diritto della navigazione*, a cura di N. Irti, Milano, 2010, 348 ss.

La necessità di sottoporre a revisione la disciplina uniforme in materia, accentuatasi a seguito degli attacchi terroristici dell'11 settembre 2001, ha portato all'adozione di due Convenzioni, la «*Convention on compensation for damage caused by aircraft to third parties*», cosiddetta Convenzione sui rischi generali e la «*Convention on compensation for damage to third parties, resulting from acts of unlawful interference involving aircraft*», cosiddetta Convenzione sul rischio speciale, aperte alla firma a Montreal il 2 maggio 2009 e allo stato non ancora entrate in vigore. Riservando l'analisi dettagliata dei due testi in parola al prosieguo della trattazione, va qui evidenziato come le stesse siano accomunate dall'obiettivo di contemperare l'equo risarcimento dei danni a terzi in superficie con l'esigenza di continuità e stabilità dell'aviazione civile, e si differenzino tra loro per la considerazione, nella comunità internazionale, del terrorismo, quale causa indiretta dei danni in argomento <sup>(20)</sup>.

---

(<sup>20</sup>) BUSTI S., *La tormentata costruzione della nuova normativa internazionaluniforme sul danno a terzi dal volo di aeromobile: tanta fatica per nulla?*, in *Riv. dir. nav.*, 2010, 500 ss.; ABEYRATNE R., *Theoretical Justification for modernizing the Rome Convention of 1952*, in *Annals Air & Space Law*, XXI, 2006, 185 ss.; CASANOVA M., *Le convenzioni di Montreal del 2009 sui danni a terzi in superficie*, in *XXXIV Jornadas Latinoamericanas*, Padova, 2010, 25 ss.; CASANOVA M. A., *Algunos apuntes respecto al «Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves»*, in *XXXIV Jornadas Latinoamericanas*, Padova, 2010, 61 ss.; CAPLAN H., *Post 9/11-Air Carrier Liability Towards Third Parties on Land or Water as a Consequence of War or Terrorism*, in *Air & Space Law*, 2005, 5 ss.

### 1.3 I soggetti

Nel procedere all'analisi dei peculiari aspetti della disciplina in esame, occorre svolgere una prima distinzione tra i soggetti interessati dalla normativa in materia di responsabilità per danni a terzi sulla superficie. Essi si distinguono in due categorie: il danneggiato ed il soggetto obbligato al risarcimento del danno. Preliminarmente occorre fornire la definizione di «person», secondo la Convenzione di Roma che coincide sostanzialmente con quella delineata a livello codicistico ex art. 965 c. nav. Tale termine si riferisce al danneggiato, ovvero al soggetto che ha titolo per chiedere il risarcimento dei danni in base alla normativa uniforme. Ai sensi dell'art. 1 della Convenzione, è «person» ogni persona fisica o giuridica. Rientra, in tale concetto, anche lo Stato. Ai fini dell'applicabilità della Convenzione, è necessario che tali soggetti siano «terzi». Ciò implica che il soggetto non sia legato al responsabile del danno da alcun vincolo pattizio idoneo a configurare una responsabilità per danni. Ai sensi dell'art. 25 della Convenzione, la disciplina uniforme non trova applicazione laddove la responsabilità per il danno cagionato sia altrimenti regolata da un contratto, intervenuto tra il soggetto danneggiato e l'esercente l'aeromobile, che regoli la specifica responsabilità per i danni in questione. La norma assolve alla funzione di escludere l'ammissibilità di un concorso tra obbligazioni risarcitorie di natura contrattuale ed extracontrattuale <sup>(21)</sup>.

Ulteriore condizione necessaria ai fini del risarcimento del danno è che questo sia subito sulla superficie. Risultano, pertanto, esclusi gli eventuali risarcimenti reclamati dai soggetti presenti a bordo

---

<sup>(21)</sup> TULLIO L., *Responsabilità per danni a terzi sulla superficie*, cit., 1424.

dell'aeromobile, o che vantino diritti sulle merci imbarcate sullo stesso <sup>(22)</sup>.

Tanto la normativa interna, quanto la disciplina internazionale identificano, rispettivamente nell'esercente e nell'«operator», il soggetto passivo dell'obbligazione risarcitoria <sup>(23)</sup>. L'inquadramento di tale soggetto, tuttavia, non collima integralmente nelle due differenti normative.

Secondo l'attuale formulazione codicistica, la figura dell'esercente è svincolata dall'esercizio effettivo dell'aeromobile al momento del danno <sup>(24)</sup>. Infatti, ai fini dell'applicabilità dell'istituto è considerato esercente colui che assume l'esercizio dell'aeromobile, ovvero il titolare di un particolare *status* derivante dall'organizzazione produttiva che il codice definisce impresa di navigazione. Ne conferma l'art. 874 c. nav., rubricato «Dichiarazione di esercente», il quale sancisce che chi assume l'esercizio di un aeromobile debba preventivamente farne dichiarazione all'ENAC, nelle forme e con le modalità prescritte. Pertanto, assunta la veste giuridica di esercente, il soggetto rimane tale (quindi obbligato al risarcimento) a prescindere da chi effettivamente utilizzi l'aeromobile. Ne deriva che, ai fini dell'imputazione della responsabilità per danni a terzi sulla superficie, il criterio adottato si presenta del tutto svincolato dalla concreta attuazione del volo dell'aeromobile in esecuzione del quale il danno si sia prodotto. L'autonomo rilievo della qualità giuridica di esercente rispetto all'attività di esercizio è confermato dalla più generale

---

<sup>(22)</sup> TURCO BULGHERINI E., *Responsabilità per danni a terzi sulla superficie*, in *Dig. disc. priv., sez. comm.*, XII, Torino, 1996, 408 ss.

<sup>(23)</sup> GIANNINI A., *La Convenzione di Roma 1952 sulla responsabilità per danni arrecati ai terzi dagli aeromobili*, cit., 5.

<sup>(24)</sup> Per un'ampia analisi della figura si v. GRIGOLI M., *Sulla nozione di esercente*, in *Giust. civ.*, 1977, IV, 23 ss.

considerazione secondo la quale l'assunzione non coincide con l'attuazione del medesimo. Infatti, ai sensi dell'art. 879 c. nav., l'esercente è dichiarato tale anche quando l'aeromobile voli senza il suo consenso. Nella Convenzione, la figura dell'«operator», individuata all'art.1, viene definita nel successivo art. 2 come il soggetto che disponga del concreto esercizio dell'aeromobile al momento del danno, anche attraverso preposti che agiscano nell'esercizio delle funzioni loro assegnate. Al fine di individuare più agevolmente, almeno in via presuntiva, tale soggetto, la disciplina uniforme pone in capo al proprietario dell'aeromobile una presunzione di esercizio. Si tratta dunque di un criterio che inerisce non al possesso della qualità di esercente, bensì allo svolgimento in atto dell'attività di esercizio. Pertanto, il criterio d'imputazione previsto nella Convenzione, consiste nel controllo della navigazione dell'aeromobile nel momento in cui il danno si sia verificato. Si tratta di un criterio che inerisce non al possesso della qualità di esercente, bensì allo svolgimento in atto dell'attività di esercizio <sup>(25)</sup>. Le due ipotesi, pur normalmente coincidenti, possono tuttavia presentarsi in maniera distinta come avviene nel caso di «operator» temporaneo e di utilizzazione abusiva dell'aeromobile rispetto alle quali in cui la Convenzione sancisce la responsabilità solidale dell'«operator» concreto e di colui che ha la titolarità dell'esercizio <sup>(26)</sup>, salvo che quest'ultimo dimostri di aver adottato la diligenza necessaria per impedire l'abuso. Seppure in presenza dell'ammissione, da parte del legislatore nazionale, di una prova liberatoria, pare comunque sostenibile che la dichiarazione all'ENAC della propria qualità di

---

<sup>(25)</sup> Cfr. MONACO R., *Una nuova Convenzione sulla responsabilità per i danni causati ai terzi dagli aeromobili*, cit. 169 ss.

<sup>(26)</sup> Sul punto si v. *amplius* ROMANELLI G., *La locazione di nave e di aeromobile*, Milano, 1965, 199; GRIGOLI M., *Responsabilità per danni a terzi sulla superficie*, cit., 206.

esercente vincoli il dichiarante alla responsabilità per i danni ai terzi sulla superficie. Tale dichiarazione deve, pertanto, essere considerata al pari di un atto formale, foriera di conseguenze giuridiche e attributiva di uno *status* giuridico al soggetto dichiarante <sup>(27)</sup>. Pertanto, l'individuazione del soggetto responsabile del danno segue parametri valutativi differenti a seconda che si applichi la normativa nazionale, ovvero la Convenzione. Individuato l'esercente, si ha nuovamente un unico riferimento normativo volto a disciplinare il regime di responsabilità. Tale interpretazione pare ampiamente avvalorata dal testo dell'art. 965 c. nav., norma cardine sulla quale poggia il nuovo sistema di rinvio alle norme internazionali, che esordisce testualmente «*La responsabilità dell'esercente...*», dando risalto a quali fattispecie godano di un rinvio automatico alla Convenzione di Roma.

#### 1.4 La responsabilità

In ordine alla responsabilità dell'esercente per i danni a terzi sulla superficie si è già avuto modo di affermare che si tratta di una forma di responsabilità extracontrattuale, di natura oggettiva, a tutela di soggetti, definiti «terzi», unicamente rispetto ai danni direttamente derivanti dall'esercizio dell'aeromobile <sup>(28)</sup>.

Tale particolare regime di responsabilità fonda le proprie ragioni in un crescendo di considerazioni che hanno caratterizzato tutta l'evoluzione del settore aeronautico nell'ultimo secolo. Originariamente, tale settore era considerato particolarmente rischioso

---

<sup>(27)</sup> Sul punto cfr., TURCO BULGHERINI E., *Responsabilità per danni a terzi sulla superficie*, cit., 411; TULLIO L., *Responsabilità per danni a terzi sulla superficie*, cit., 1426.

<sup>(28)</sup> CARISTO M., *La responsabilità civile dell'esercente dell'aeromobile per danni a terzi sulla superficie*, in *La responsabilità civile. Responsabilità Extracontrattuale*, XII, Torino, 1998, 214.

e, pertanto, l'attività connessa all'utilizzazione di un aeromobile era qualificata come «attività pericolosa». Da tale qualificazione, già caratterizzante la disciplina contenuta nella Convenzione di Roma del 1933, discendevano le considerazioni di ordine giuridico che sarebbero state alla base della disciplina prevista dal codice della navigazione del 1942. La tendenza interpretativa era indirizzata ad una oggettivizzazione della responsabilità civile extracontrattuale il cui risultato consisteva nella individuazione di una sorta di obbligazione legale risarcitoria, di natura marcatamente oggettiva, caratterizzata dalla peculiarità di essere fondata sul rischio determinato dall'assunzione di un'attività genericamente lecita<sup>(29)</sup>.

Al regime così delineato, sono stati in seguito apportati alcuni correttivi in termini di eccezioni e di esclusioni di responsabilità, essenzialmente nelle ipotesi di interferenza di altri soggetti nell'esercizio del trasporto aereo. Va tuttavia ricordato che la legislazione italiana anteriore, di cui all'art. 38 del r.d.l. 20 agosto 1923, n. 2207, la quale considerava soltanto alcune ipotesi di danni a terzi sulla superficie, era prevalentemente imperniata sul criterio della colpa. Ma le norme della Convenzione, sopravvenute dieci anni dopo la prima legge organica italiana in materia di aviazione civile, furono riguardate come un progresso rispetto all'incerta situazione anteriore, in quanto tendevano a garantire i diritti dei terzi di fronte ai pericoli della navigazione aerea. Nonostante alcune incertezze manifestate in relazione al sistema adottato sul piano internazionale, tacciato di parzialità in favore dei terzi e di scarso riguardo sia rispetto agli interessi di carattere generale degli esercenti le linee di navigazione aerea, che a quelli pubblici dello sviluppo dell'aviazione civile, l'art.

---

(<sup>29</sup>) Cfr. SPASIANO E., *Appunti sulla responsabilità obbiettiva dell'esercente dell'aeromobile e sull'internazionalità del diritto aeronautico*, cit. 38 ss.

965 cod. nav., nella sua formulazione originaria si è uniformato a siffatto regime <sup>(30)</sup>, prevedendo una tipica ipotesi di responsabilità oggettiva idonea a permanere anche in presenza della forza maggiore. Il criterio di imputazione oggettivo era accompagnato, ai sensi dell'art. 967 c. nav., da una limitazione risarcitoria fondata sul peso dell'aeromobile a pieno carico, pronto per l'involo. Siffatto limite <sup>(31)</sup>, nel testo aggiornato dal d.P.R. 7 marzo 1987 n. 201, è rimasto in vigore fino alla novella della parte aeronautica del codice della navigazione, che ha coinvolto anche il regime dei danni in argomento <sup>(32)</sup>. L'esercente decadeva dal beneficio della limitazione risarcitoria nelle ipotesi previste dall'art. 971 c. nav., nel testo originario (ovvero dolo e colpa grave, salvo che lo stesso non avesse dimostrato la derivazione del danno da colpa di pilotaggio, condotta o navigazione, oppure l'adozione di tutte le misure necessarie per evitare il danno; ovvero nell'ipotesi di omessa stipulazione dell'assicurazione obbligatoria). Tali eccezioni non risultavano in contraddizione con il carattere oggettivo della responsabilità, in quanto incidavano sulla sussistenza del nesso causale. Rimaneva salva l'applicabilità del principio contenuto nell'art. 1227 c.c. in tema di concorso del fatto colposo del creditore.

Successivamente la disciplina di diritto uniforme è stata oggetto di ampio riesame e rielaborazione, ed in tale sede non si mancò di rimettere in discussione l'adozione del criterio del rischio, proponendosi un sistema misto, il quale, tuttavia, non ha trovato

---

<sup>(30)</sup> Relazione al codice della navigazione n. 605.

<sup>(31)</sup> Il limite in parola era fissato in centodiecimila lire per chilogrammo, con un limite complessivo minimo di novecentotrenta milioni di lire ed un limite massimo di tre miliardi e cento milioni di lire, salvo che non si trattasse di danno proveniente da aeromobili da turismo ed alianti, per i quali valeva una diversa forcella.

<sup>(32)</sup> Cfr. MASTRANDREA G., TULLIO L., *Il compimento della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, cit., 699 ss.



accoglimento <sup>(33)</sup>; anche la successiva Convenzione di Roma del 1952 ha, infatti, ribadito la responsabilità oggettiva dell' esercente <sup>(34)</sup>.

La disciplina in questione, tanto in ordine ai criteri di imputazione che ai limiti, non era applicabile agli aeromobili militari, alla stregua della generale esclusione degli aeromobili militari, di dogana, di polizia e del corpo nazionale dei vigili del fuoco dall'ambito di applicazione del codice della navigazione, come prevista dall'art. 748 c. nav. Rispetto ad essi, non potendo darsi luogo all'applicazione del diritto speciale, si poneva la questione dell'eventuale applicazione dell'art. 2050 c.c.: è questo il contesto in cui si è formato l'indirizzo giurisprudenziale favorevole ad un siffatto inquadramento <sup>(35)</sup>.

Ciò conferma, sul piano della ricostruzione storica, come il legislatore, nel creare la disciplina speciale di cui all'art. 965 c. nav., abbia tenuto conto del carattere pericoloso dell'attività <sup>(36)</sup>. Venuta meno la valutazione dell'attività di navigazione aerea, nel suo complesso, come attività pericolosa, l'ultravigenza dell'istituto ha trovato autonoma giustificazione metagiuridica con motivazioni d'ordine economico e sociale.

La menzionata riforma della parte aeronautica del codice della navigazione del 2005-2006, per gli aspetti che qui interessano, con l'art. 965 c. nav., ha operato in due sensi. Da un lato, ha modificato la disciplina della responsabilità per danni a terzi in superficie, sottoposto al regime di diritto uniforme vigente in Italia, attraverso il

---

<sup>(33)</sup> Cfr. MONACO R., *Una nuova Convenzione sulla responsabilità per i danni causati ai terzi dagli aeromobili*, cit. 172 ss.

<sup>(34)</sup> SPASIANO E., *Appunti sulla responsabilità obiettiva dell' esercente dell'aeromobile e sull'internazionalità del diritto aeronautico*, cit., 32 ss.

<sup>(35)</sup> PRUNEDDU G., *Attività pericolosa e diritto della navigazione aerea*, in *Riv. dir. nav.*, 2011, 397 ss.

<sup>(36)</sup> CERVELLI V. R., *Osservazioni sulla pericolosità della navigazione aerea* (nota a Cass., Sez. III, 13 novembre 1997, n. 11234), in *Dir. Trasp.*, 1998, 743 ss.

meccanismo di rinvio «dinamico». L'obiettivo del legislatore era quello di prevedere un meccanismo che consentisse un rapido adeguamento del diritto interno alle corrispondenti ipotesi del diritto uniforme. Pertanto qualora dovessero entrare in vigore, a livello internazionale ed interno, le due Convenzioni di Montreal del 2009 sui danni a terzi in superficie, come ogni altro strumento di diritto uniforme, l'ordinamento interno vi si adeguerebbe automaticamente. Dall'altro, però, il legislatore della riforma ha anche ritenuto di estendere agli aeromobili di Stato e a quelli equiparati (e, dunque, agli aeromobili militari) il medesimo regime dei danni a terzi in superficie (art. 965, comma 2, c. nav., nel testo vigente), ponendo così un'eccezione alla deroga generale di cui all'art. 748 c. nav.: è così venuta meno una buona parte del terreno in cui in passato si sarebbe potuta porre la questione della configurabilità della navigazione aerea come attività pericolosa <sup>(37)</sup>.

#### 1.4.1 Navigazione aerea ed applicabilità dell'art. 2050 c.c.

La disciplina della responsabilità per i danni arrecati nell'esercizio di un'attività pericolosa rappresenta una novità del codice civile del 1942, dettata dall'esigenza di superare il modello di responsabilità civile ottocentesco, basato sulla colpa.

Lo sviluppo tecnologico, l'affermarsi dell'economia di scala e dell'organizzazione in forma d'impresa dell'attività produttiva e della fornitura di beni e servizi, e, più in generale la spersonalizzazione dell'attività economica, hanno inciso sul sistema della responsabilità civile in modo tale che la riparazione dei danni, arrecati nell'esercizio

---

<sup>(37)</sup> COMENALE PINTO M.M., *Attività pericolose e danni a terzi in superficie* (nota a Cass. Sez. III, 10 novembre 2010, n. 22822) in *Giust. civ.*, 2011, I, 1777 ss.

di tali attività, sia addossato al soggetto maggiormente in grado di sopportarne il peso economico, piuttosto che sul principio della colpa.

L'art. 2050 c.c. si inserisce in quest'ottica; da più parti, tuttavia, si è revocato in dubbio che sia stato compiutamente realizzato, nel disposto in esame, un effettivo superamento del principio «nessuna responsabilità senza colpa»<sup>(38)</sup>. Del resto, nella stessa Relazione al codice civile, il Guardasigilli, quasi smentendo l'assioma secondo cui tra responsabilità per colpa e responsabilità oggettiva, *tertium non datur*, ha definito la norma come «una soluzione intermedia»<sup>(39)</sup> tra quella di anettere alle attività individuate una vera e propria responsabilità oggettiva, e quella di ricollegarvi l'ordinaria responsabilità per colpa. Si è, infatti, ritenuto di non accogliere il principio della pura causalità e di mantenere la colpa a carico del danneggiante, ampliando, tuttavia, il dovere di diligenza a suo carico e addossandogli l'onere della prova liberatoria.

Il dichiarato intento di approntare una soluzione «intermedia» si è tradotto in una formulazione della norma alquanto generica, tale da rendere problematica l'individuazione dei confini applicativi del disposto normativo.

---

<sup>(38)</sup> Cfr. BESSONE M., *I problemi di interpretazione dell'art. 2050 c.c. e gli obiter dicta della giurisprudenza*, in *Giur. merito*, 1983, 1059 ss.

<sup>(39)</sup> Nella Relazione al codice civile del Ministro Guardasigilli, al paragrafo n. 795, si spiega: «sulla materia non si è creduto di adottare alcuna delle soluzioni estreme: né quella che anetterebbe a tali attività una responsabilità oggettiva, né quella che vi ricollegerebbe l'ordinaria responsabilità per colpa. Si è adottata invece una soluzione intermedia per la quale sempre mantenendo la colpa a base della responsabilità, non solo si è posta a carico del danneggiante la prova liberatoria ma si è ampliato il contenuto del dovere di diligenza che è posto a suo carico. [...] Il soggetto dunque deve adottare, anche a prezzo di sacrifici, tutte le misure atte ad evitare il danno. Quali debbano essere tali misure, diranno le particolari norme, tecniche o legislative, inerenti alle singole attività, o le regole della comune esperienza; certo è che le lesioni evitabili devono essere risarcite».

Controverso è apparso anche il criterio d'imputazione della responsabilità, oscillando la giurisprudenza e la dottrina tra la tesi della presunzione di colpa e la tesi della responsabilità oggettiva<sup>(40)</sup>.

La stessa nozione di attività pericolosa ha assunto, nel tempo, una sempre maggiore estensione, inizialmente identificata nella sola attività d'impresa, poi valutata di volta in volta, indipendentemente dalla qualifica professionale dell' esercente<sup>(41)</sup>. È, peraltro, ormai pacifico, che le attività pericolose non si esauriscano in quelle elencate nel T.U. delle leggi di pubblica sicurezza di cui al r.d.l. 18 giugno 1931, n. 773, e nelle varie leggi speciali che curano la prevenzione dei sinistri e la pubblica incolumità<sup>(42)</sup>; la determinazione della pericolosità di una determinata attività umana, ai sensi dell'art. 2050 c.c., deve compiersi in concreto, con riguardo alla particolare natura della stessa, ed in relazione ai mezzi adoperati<sup>(43)</sup>. La responsabilità ex art. 2050 c.c. si fonda, infatti, su un pericolo tipico, oggettivamente immanente all'attività considerata, nel senso che l'evento dannoso deve porsi quale conseguenza naturale del pericolo connesso all'attività svolta<sup>(44)</sup>.

L'apprezzamento della pericolosità è rimesso alla valutazione del giudice di merito, insindacabile in sede di legittimità ove

---

<sup>(40)</sup> SALVI C., *Voce "Responsabilità extracontrattuale"*, in *Enc. dir.*, XXXIX, Milano, 1988, 1233 ss.

<sup>(41)</sup> DE MARTINI D., *I fatti produttivi di danno risarcibile*, Padova, 1973, 978 ss.

<sup>(42)</sup> Così CERVELLI V. R., *Osservazioni sulla pericolosità della navigazione aerea*, cit., 745 ss.

<sup>(43)</sup> Per una disamina dell'evoluzione degli orientamenti giurisprudenziali in proposito cfr. ROSAFIO E. G., *Rilievi critici circa la riconduzione della navigazione aerea nell'ambito della fattispecie di cui all'art. 2050 C.c.*, in *Sicurezza, navigazione e trasporto*, Milano 2008, 249 ss; PELLEGRINO F., *Sicurezza e prevenzione degli incidenti aeronautici. Normativa internazionale, comunitaria e interna*, Milano, 2007, 97 ss.

<sup>(44)</sup> Cfr. Cass. civ., Sez. III, 19 luglio 2002, n. 10551, in *Danno e resp.*, 2002, 1214 ss.

correttamente e logicamente motivata, ed il relativo onere probatorio incombe su chi invochi l'applicazione dell'art. 2050 c.c. <sup>(45)</sup>

La qualificazione della navigazione aerea quale attività pericolosa, e la conseguente applicazione al settore dell'art. 2050 c.c., è stata sempre tutt'altro che pacifica in ambito giurisprudenziale <sup>(46)</sup>. La norma prescrive che chiunque cagioni un danno ad altri nello svolgimento di un'attività qualificabile, per sua natura o in virtù dei mezzi adoperati, come pericolosa, è obbligato al risarcimento dei danni laddove non fornisca la prova di avere adottato tutte le misure idonee ad evitarli <sup>(47)</sup>. Secondo l'indirizzo interpretativo più recente, la pericolosità andrebbe riferita all'attività in sé considerata ed ai mezzi impiegati, che dovrebbero presentare una intrinseca potenzialità offensiva verso i terzi <sup>(48)</sup>.

È evidente il maggior favore, rispetto a quanto si verifica facendo ricorso all'art. 2043 c.c. ove è chi subisce un «danno ingiusto» a dover dimostrare il dolo o la colpa di chi lo ha cagionato. Il danneggiato, che intenda agire in applicazione dell'art. 2050 c.c., è, invece, tenuto, almeno in linea generale, alla sola dimostrazione della sussistenza di un nesso di causalità tra l'esercizio dell'attività pericolosa ed il danno, oltre che, con specifico riferimento alla

---

<sup>(45)</sup> Cfr. Cass. civ., Sez. III, 28 febbraio 2000, n. 2220, in *Foro it.*, 2000, I, 1828 ss.

<sup>(46)</sup> Per una visione più ampia e per meglio approfondire il tema relativo all'evoluzione degli orientamenti giurisprudenziali si v. per tutti TRIMARCHI P., *Rischio e responsabilità oggettiva*, Milano, 1961, 275 ss.; COMPORTE M., *Esposizione al pericolo e responsabilità civile*, Napoli, 1965, 291 ss.; GENTILE G., *Responsabilità per l'esercizio di attività pericolosa*, in *Resp. civ. prev.*, 1950, 97 ss.; SCOGNAMIGLIO R., *Responsabilità civile*, in *Nss. dig. it.*, XV, Torino, 1968, 647 ss.; SALVI C., *Responsabilità extracontrattuale*, in *Enc. dir.*, XXXIX, Milano, 1988, 1232 ss.

<sup>(47)</sup> La formulazione della norma induce a ritenere che si tratti di un'ipotesi di responsabilità fondata su una colpa presunta (anche lievissima) a carico del danneggiante. Così ROVELLI R., *La responsabilità civile da fatto illecito*, Torino, 1964, 343 ss.; CORSARO L., *Responsabilità da attività pericolose*, in *Dig. disc. priv., sez. civ.*, XVII, Torino, 1998, 88 ss. In giurisprudenza Cass. civ., sez. III, 24 febbraio 1983, n. 1425, in *Resp. civ. prev.*, 1983, 774 ss.

<sup>(48)</sup> Così COLOMBINI E., *Esercizio di attività pericolosa*, in *Arch. civ.*, 1996, 425 ss.

navigazione aerea, delle condizioni concrete che rendevano tale attività, generalmente non pericolosa, in quella circostanza contingente e per quelle specifiche caratteristiche, pericolosa. Qualora non venga assolto tale onere, il convenuto, preteso danneggiante, non sarebbe tenuto a fornire alcuna prova liberatoria della propria responsabilità.

In questa prospettiva interpretativa, dottrina e giurisprudenza hanno distinto tra «pericolosità della condotta» e «pericolosità dell'attività» <sup>(49)</sup>, poiché solo quest'ultima integrerebbe gli estremi della fattispecie di cui all'art. 2050 c.c., laddove la stessa presenti una notevole potenzialità di danno a terzi, mentre non rilevarebbe la circostanza che un'attività, normalmente innocua, diventi pericolosa a seguito della condotta imprudente di chi la compie, integrandosi, in questo ultimo caso, gli estremi della fattispecie di cui all'art. 2043 c.c. <sup>(50)</sup>

Il nesso di causalità dovrebbe, pertanto, sussistere non tra la singola condotta pericolosa e il danno, bensì tra l'attività globalmente intesa e l'evento lesivo. Quanto all'applicazione di questi principi, si deve ritenere superata la tesi <sup>(51)</sup> che escludeva a priori l'operatività dell'art. 2050 c.c. con riferimento al trasporto aereo per carenza di uno dei presupposti, ossia la lacuna *legis*, dal momento che la navigazione troverebbe già la sua fonte di regolamentazione nel relativo codice e nella legislazione speciale.

---

<sup>(49)</sup> Sulla distinzione in esame si v. Cass. civ., Sez. II, 21 dicembre 1992, n. 13530, in *Resp. civ. prev.*, 1993, 821 ss., nonché Cass. civ., Sez. III, 16 febbraio 1996, n. 1192, in *Dir. trasp.*, 1998, 465 ss.

<sup>(50)</sup> Cfr. sul punto PELLEGRINO F., *Sicurezza e prevenzione degli incidenti aeronautici*, cit., 98; GENTILE G., *Responsabilità per l'esercizio di attività pericolose*, cit., 97 ss.; COMPORTI M., *Esposizione al pericolo e responsabilità civile*, cit., 293 ss.

<sup>(51)</sup> Così FRANCHI B., *Note sulla responsabilità dell'esercente di una scuola di pilotaggio per danni arrecati a terzi dall'allievo pilota durante l'attività di prevolo*, in *Resp. civ. prev.*, 1993, 150 ss.

A tal proposito si può osservare che, nonostante la sua autonomia, non sempre la disciplina speciale della navigazione si presenta esaustiva e autosufficiente, legittimando, in presenza di lacune, il ricorso al diritto comune, con funzione integrativa.

Risulta ormai superata anche quella corrente giurisprudenziale <sup>(52)</sup> in base alla quale, per la determinazione delle attività pericolose rientranti nell'ambito di applicazione dell'art. 2050 c.c., si dovrebbe far riferimento ad una specifica previsione legislativa, che le qualifichi come tali, la quale mancherebbe con riferimento alla navigazione aerea. Tale soluzione è contraddetta dallo stesso dato normativo che, lungi dall'esigere una tipizzazione legislativa delle singole fattispecie, si limita a richiedere che la pericolosità sia insita nella natura dell'attività o nelle caratteristiche dei mezzi impiegati. L'accoglimento di tale tesi condurrebbe ad escludere l'applicazione della disposizione in esame a tutte quelle fattispecie che, pur essendo pericolose per loro natura o per i mezzi impiegati, non trovino ancora nella legge un'espressa ed organica disciplina.

La stessa Suprema Corte, in ordine a tale aspetto, ha mutato orientamento, considerando pericolose non solo le attività qualificate come tali dal legislatore <sup>(53)</sup>, ma anche tutte quelle che presentino una lesività intrinseca <sup>(54)</sup>.

Secondo un orientamento ormai consolidato, la Cassazione ha escluso che l'attività aviatoria, per sua natura, per i mezzi impiegati e per la sua intrinseca potenzialità offensiva, possa astrattamente ritenersi attività pericolosa <sup>(55)</sup>, qualora si svolga in situazioni di sicurezza, in normali condizioni atmosferiche e nell'osservanza dei

---

<sup>(52)</sup> Cfr. Cass. civ., Sez. III, 16 febbraio 1996, n. 1192, cit., 649 ss.

<sup>(53)</sup> Così Cass. civ., Sez. III, 30 marzo 1967, n. 702, in *Giur. it.*, 1968, I, 364 ss.

<sup>(54)</sup> Così Cass. civ., Sez. III, 29 maggio 1998, n. 5341, in *Giur. it.*, 1999, 707 ss.

<sup>(55)</sup> Cfr. Cass. civ., Sez. II, 21 dicembre 1992, n. 13530, cit., 823 ss.

piani di volo, non presentando un'oggettiva grave lesività, sulla base del basso indice statistico di rischio che l'impiego del mezzo aereo oggi presenta rispetto alle altre modalità di trasporto. Viceversa, tale pericolosità in concreto sussisterebbe tutte le volte in cui l'attività venga esercitata in condizioni di anormalità e di pericolo. Il fondamento della responsabilità andrebbe, pertanto, ricercato, non in singole negligenze, addebitabili agli operatori, quanto piuttosto sulla base di un accertamento *ex post*, fondato sulla gravità dei danni verificatisi nella mancata adozione di misure tecniche preventive idonee ad evitare il danno. Neppure potrebbe eccepirsi l'inidoneità di tali misure ad evitare il danno, essendo sufficiente la loro astratta idoneità ad attenuare la pericolosità, riducendo le conseguenze lesive.

Partendo dal dato normativo e definendo, alla luce della *ratio legis*, il concetto di attività pericolosa sotteso all'art. 2050 c.c., due possono essere le interpretazioni della norma: può ritenersi che il legislatore richieda che l'attività o il mezzo impiegato presentino oggettivamente una rilevante probabilità di produrre eventi dannosi <sup>(56)</sup>, oppure che venga presupposta la mera possibilità di produrre danni, anche di vasta portata <sup>(57)</sup>, indipendentemente dalla frequenza del loro verificarsi. Ove si volesse propendere per la prima soluzione, si dovrebbe escludere che la navigazione aerea costituisca attività giuridicamente pericolosa, in virtù della già evidenziata esiguità di incidenti gravi che in concreto si verificano. Accogliendo la tesi più elastica, si perverrebbe all'opposto esito di qualificare la navigazione aerea quale attività pericolosa, non potendosi ragionevolmente

---

<sup>(56)</sup> CAMARDA G., *La responsabilità per l'esercizio di attività pericolose nel campo aeronautico*, in *Il diritto aeronautico a cent'anni dal primo volo*, a cura di Antonini A., Franchi B., Milano, 2005, 80 ss.

<sup>(57)</sup> Cfr. Cass. civ. Sez. II, 21 dicembre 1992, n. 13530, cit, 823 ss.



escludere la sua capacità potenziale di provocare danni o pericoli, anche in assenza di una negligenza umana. Tuttavia, secondo tale impostazione qualsiasi attività, anche innocua, potrebbe risultare astrattamente idonea a cagionare danni. Il criterio da seguire per la qualificazione di un'attività come pericolosa, in senso giuridico, dovrebbe allora connotarsi non solo sul piano oggettivo, ma anche da un punto di vista quantitativo: il rischio andrebbe inteso come la valutazione combinata della probabilità che un evento sfavorevole si verifichi e della gravità delle sue conseguenze. Non sarebbe sufficiente la mera possibilità di provocare danni, ma occorrerebbe una probabilità almeno superiore rispetto al criterio della normalità media (*id quod plerumque accidit*). Alla luce di questo parametro, tenuto conto di come i dati statistici dimostrino che il numero dei sinistri aerei e delle vittime di essi sia notevolmente inferiore rispetto ad altri comuni mezzi di trasporto, la navigazione aerea, astrattamente considerata, resterebbe esclusa dall'ambito applicativo dell'art. 2050 c.c. <sup>(58)</sup>.

Ancora, occorrerebbe chiedersi se la pericolosità debba necessariamente essere insita nell'attività o nei mezzi impiegati, così aderendo ad un'interpretazione strettamente letterale dell'art. 2050 c.c., oppure se tale elemento si possa desumere implicitamente dall'assoggettamento della materia ad una disciplina specifica, che pur non procedendo ad una qualificazione in tal senso, sia comunque preordinata a tutelare l'incolumità pubblica e a prevenire possibili sinistri.

---

<sup>(58)</sup> Cfr. GENTILE G., *Responsabilità per l'esercizio di attività pericolose*, cit, 100 ss.

Per rispondere al quesito occorrerebbe aver riguardo alla definizione di sicurezza, intesa, tecnicamente, come condizione nella quale il rischio di danni è limitato ad un livello accettabile. Il rischio che non supera la soglia di accettabilità sarebbe quello che può qualificarsi in termini di normalità, in relazione al tipo di attività svolta. Ne consegue che la navigazione aerea potrebbe ritenersi pericolosa non in astratto, ma eventualmente sulla base delle circostanze in cui concretamente si svolge <sup>(59)</sup>.

Pertanto, qualora l'esercizio della navigazione aerea sia contenuto entro i limiti di un rischio normale, la riconducibilità nell'alveo dell'attività pericolosa sarebbe preclusa anche in rapporto alle fasi più delicate del decollo e dell'atterraggio. Solo laddove questa garanzia venisse meno, per la mancata adozione di misure di prevenzione da parte degli operatori aeronautici, potrebbe trovare applicazione l'art. 2050 c.c., con conseguente obbligo, per il soggetto responsabile, di risarcire i danni eventualmente derivati dall'esercizio dell'attività in condizioni di pericolosità, sempre che si fornisca la prova del nesso di causalità tra la condotta (anche omissiva) e l'evento lesivo.

Poste tali premesse, occorre capire quali siano in concreto le situazioni nelle quali possa applicarsi, ex art. 1 c. nav., alla navigazione aerea altra normativa estranea al corpus del diritto della navigazione, sia essa rappresentata dall'art. 2043 c.c. o dall'art. 2050 c.c.

---

<sup>(59)</sup> Cfr. MORETTI F., *Sulla pericolosità della navigazione aerea: articolo 2050 codice civile* (nota a Cass., Sez. III, 13 novembre 1997, n. 11234), in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1998, 931 ss.

Al riguardo, in applicazione dell'art. 1 c. nav., non dovrebbe dubitarsi della circostanza che ove una fattispecie ricada nel diritto speciale, essa debba essere regolata facendo applicazione della norma predisposta *ad hoc* in tale ambito <sup>(60)</sup>.

Un'esemplificazione di quanto affermato dovrebbe riscontrarsi proprio in relazione all'istituto della responsabilità dell'esercente per danni a terzi in superficie, la cui regolamentazione è affidata agli artt. 965 e ss. c. nav. <sup>(61)</sup>. Nel solo in caso in cui il diritto della navigazione, pur facendo l'interprete ricorso al primo ed al secondo comma dell'art. 1 c. nav., non sia in grado di disciplinare una determinata fattispecie, occorrerà ricorrere al diritto comune e, quindi, in ipotesi, anche al contenuto del codice civile.

La questione del coordinamento tra i due sistemi normativi, sembra porsi solo in ipotesi ben determinate che ricorrono qualora sussista, tra le parti, un'altra regolamentazione dei rapporti (come ad esempio un contratto di trasporto aereo) e, ciò nonostante, il danneggiato agisca in via extracontrattuale; ovvero nel caso in cui tra le parti non intercorra alcun rapporto, ma si verta in una situazione non riconducibile nell'ambito del diritto speciale, e, pertanto, possa farsi genericamente ricorso alla regola del *neminem laedere* <sup>(62)</sup>.

---

<sup>(60)</sup> Cfr. ROSAFIO E. G., *Il trasporto aereo di cose. Riflessioni sul nuovo regime legale*. Milano, 2007, 182 ss.

<sup>(61)</sup> In argomento si veda GRIGOLI M., *Sul regime prescrizione del diritto di risarcimento per danni a terzi sulla superficie*, (nota a Cass., 1 marzo 1986, n. 1306), in *Giust. civ.* 1986, I, 1313 ss; FRANCHI B., *Note sulla responsabilità dell'esercente di una scuola di pilotaggio per danni arrecati a terzi dall'allievo pilota durante l'attività di prevolo*, cit., 162-163.

<sup>(62)</sup> GRIGOLI G., *Responsabilità per danni a terzi sulla superficie*, cit., 200 ss.; ELIA C., *Sulle norme regolatrici per danni arrecati a terzi sulla superficie*, (nota a Cass., 12 Ottobre 1964, n. 2575), in *Riv. dir. nav.*, 1965, I, 208 ss.; GAETA D., *Ancora sulla nozione di aeromobile militare e sui danni a terzi in superficie* (nota a Cass., 12 luglio 1957), in *Riv. dir. nav.*, 1958, II, 181; VOLLI E., *Prescrizione dell'azione per danni da urto di aerei militari*, (nota a Trib. Napoli, 5 febbraio 1957), in *Foro it.*, 1957, I, 1555-1556.

Un problema analogo si poneva, prima dell'estensione della disciplina dei danni a terzi sulla superficie agli aeromobili di Stato ed a quelli equiparati, di cui agli artt. 744 e 746 c. nav., anche nei casi in cui la disciplina speciale non trovasse applicazione come, appunto, in relazione ai danni cagionati a terzi sulla superficie da aeromobili militari. In tale contesto, la giurisprudenza di legittimità, esclusa l'operatività della normativa di diritto speciale, ha ritenuto il codice civile, ed in particolare l'art. 2050 c.c., idoneo a disciplinare la navigazione aerea tutte le volte in cui la stessa potesse ritenersi esercitata in condizioni di anormalità o di pericolo <sup>(63)</sup>.

L'analisi delle sentenze di legittimità che hanno considerato il problema dell'applicabilità dell'art. 2050 c.c. o dell'art. 2043 c.c. a fattispecie astrattamente rientranti nel codice della navigazione consente di riscontrare la tendenza a non considerare assorbente la disciplina del codice della navigazione ogni qualvolta sia prospettata anche un'azione extracontrattuale, fondata su una disciplina che affondi le sue radici nel codice civile, e non nella regolamentazione del rapporto contrattuale, pur esistente, tra le parti, sia essa di lavoro o di trasporto <sup>(64)</sup>. Il problema, più ampio, sotteso a tutta la questione, è connesso a quello dell'ammissibilità di un eventuale concorso tra azioni, contrattuale ed extracontrattuale, nell'ambito delle materie interessate dal diritto speciale. Ove lo si ammetta e si ritenga non applicabile la disciplina dettata dal codice della navigazione, risulta

---

<sup>(63)</sup> Cfr. AGNINO F., *Navigazione aerea ed applicabilità dell'art. 2050 c.c.*, (nota a Cass. 19 luglio 2002, n. 10551) in *Danno e resp.*, 2002 1215 ss.

<sup>(64)</sup> MUCCIOLI N., *L'attività pericolosa: un'autonoma fonte di responsabilità tra contratto e responsabilità oggettiva* (nota a Cass., Sez. III, 18 marzo 2005, n. 5971), in *N. giur. civ. commentata*, 2006, I, 318 ss.

conseguenziale la necessità di avvalersi delle regole ordinarie in tema di illecito aquiliano <sup>(65)</sup>.

## 1.5 Natura e presupposti dell'obbligazione

Il carattere obiettivo della responsabilità emerge dalla descrizione del rischio posto a carico dell' esercente. L'imputazione dell'obbligazione risarcitoria si collega al solo fatto che il danno si sia verificato durante il volo. La disciplina convenzionale uniforme, sia nella prima formulazione della Convenzione di Roma del 1933 che, ancor più chiaramente, nella seconda del 1952, non contiene, nel testo della norma, alcun riferimento all'«*accident*» che costituiva presupposto, secondo l'art. 17 della Convenzione di Varsavia del 1929, dell'imputazione della responsabilità nei confronti del vettore nel trasporto aereo internazionale.

Il riferimento alla nozione di sinistro, infatti, implica una disfunzione o anomalia del servizio di trasporto che impone un giudizio sulla condotta del responsabile incompatibile con i principi della Convenzione stessa. Il rilievo appare particolarmente significativo in considerazione dell'evoluzione della disciplina internazionale uniforme: la Convenzione di Roma del 1933, fermo il presupposto dell'imputazione dell'obbligazione risarcitoria, consistente nella provenienza del danno dall'aeromobile in volo, (secondo una formula analoga a quella adottata dalla successiva Convenzione del 1952), quando all'art. 8 disciplina il limite di

---

<sup>(65)</sup> ROSAFIO E. G., *Navigazione aerea ed applicazione della disciplina per l'esercizio di attività pericolosa: una problematica non univocamente risolta* (nota a Cass., Sez. III, 18 marzo 2005, n. 5971), in *Dir. maritt.*, 2007, 1139.

risarcimento, afferma che la somma limite si riferisce a ciascun incidente. Il rischio di generare equivoci interpretativi sui criteri di imputazione dell'obbligazione risarcitoria è invece evitato dalla Convenzione del 1952 che, confermando all'art. 1 la definizione contenuta nell'art. 2 del testo precedente, anche in materia di limite risarcitorio, si riferisce esclusivamente al danno che dà luogo alla riparazione. Il richiamo, operato dal medesimo art. 1, all'esigenza che il danno sia conseguenza diretta del fatto che l'ha prodotto, conferma l'irrelevanza del requisito della colpa ai fini dell'imputazione dell'obbligazione risarcitoria, il cui presupposto si esaurisce nell'accertamento della sussistenza del nesso causale (<sup>66</sup>). Tale sussistenza è suscettibile di essere diversamente configurata sia in ordine ai principi vigenti nei singoli ordinamenti interni che applicano, con differenti modulazioni, il principio della *condicio sine qua non*, sia ai fini degli orientamenti giurisprudenziali che consentono di provare l'esistenza del rapporto causale anche attraverso elementi presuntivi.

Significativa, ai fini della determinazione della natura della responsabilità, appare la descrizione del rischio posto a carico dell'esercente nell'ipotesi in cui quest'ultimo possa essere esonerato dalla responsabilità (<sup>67</sup>). L'art. 5 della Convenzione del 1952 esclude, infatti, l'obbligazione risarcitoria qualora il danno sia la conseguenza diretta di un conflitto armato o di disordini civili o se l'esercente sia stato privato dell'uso dell'aeromobile in conseguenza di un atto dell'autorità pubblica. Il successivo art. 6 esclude la responsabilità anche laddove il danno sia dovuto unicamente alla colpa della persona

---

(<sup>66</sup>) TURCO BULGHERINI E., *Responsabilità per danni a terzi sulla superficie*, cit., 409 ss.

(<sup>67</sup>) Così TULLIO L., *Responsabilità per danni a terzi sulla superficie*, cit., 1428 ss.

che l'ha subito; in caso di concorso di colpa il risarcimento dovrà essere ridotto nella misura in cui tale colpa abbia concorso a determinare danno. Mentre le prime tre ipotesi operano chiaramente sul piano del nesso causale, quella del concorso di colpa lascia aperto il tema della rilevanza dell'elemento psicologico, denotando la resistenza che l'istituto della responsabilità civile presenta rispetto all'automatismo del risarcimento <sup>(68)</sup>.

## 1.6 Qualificazione del fatto dannoso

Secondo il previgente testo dell'art. 965 co. 1, c. nav., la tipologia di danno presa in considerazione dal legislatore consisteva nei «...danni cagionati dall'aeromobile a persone ed a beni sulla superficie, anche per causa di forza maggiore, dall'inizio delle manovre per l'involo al termine di quelle di approdo». La definizione della fattispecie consentiva di desumere gli elementi rilevanti per la qualificazione del fatto dannoso attraverso l'individuazione della fase temporale rilevante, anticipata alla cosiddetta fase di «involo». Ancora più esplicitiva è la norma di cui all'art. 1 della Convenzione del 1952, la quale ha incluso nella nozione di volo il tempo intercorrente tra il momento in cui è attivato il motore di propulsione per il decollo, sino al momento in cui si conclude la fase frenante dell'atterraggio <sup>(69)</sup>. Sono, pertanto, ricomprese nel concetto giuridico di volo anche alcune

---

<sup>(68)</sup> Così TURCO BULGHERINI E., *Responsabilità per danni a terzi sulla superficie*, cit., 410; ROMANELLI G., *I danni da aeromobile sulla superficie*, cit. 139; FERRARINI S., *Le assicurazioni aeronautiche*, in *Assic.*, 1985, I, 523 ss; GRIGOLI M., *L'esercizio dell'aeromobile*, cit., 499.

<sup>(69)</sup> Cfr. sul punto SPASIANO E., *Sulla disciplina della responsabilità per danni da urto e per danni a terzi sulla superficie*, cit. 1102; ROMANELLI G., *I danni da aeromobile sulla superficie*, cit., 154 ss; LEFEBVRE D'OVIDIO A., *Appunti per lo studio dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità per danni a terzi sulla superficie*, in *Assic.*, 1970, I, 111 ss; GRIGOLI M., *Responsabilità per danni a terzi sulla superficie*, cit., 195.

fasi durante le quali l'aeromobile è ancora a contatto con il suolo, purché le stesse siano funzionalmente legate alle manovre di decollo o di completamento dell'atterraggio. Rimangono, invece, escluse le manovre effettuate all'interno dell'aeroporto per il raggiungimento del punto assegnato per il decollo, ovvero per raggiungere la postazione di ricovero dell'aeromobile.

## 1.7 Il danno risarcibile

Il danno, ai fini della risarcibilità, deve verificarsi «*sulla superficie*», quindi sul suolo. La prima conseguenza di tale assunto è che non possono essere oggetto di risarcimento i danni cagionati a persone, bagagli o merci a bordo dell'aeromobile. In accordo con i principi generali del risarcimento del danno di matrice extracontrattuale è altresì richiesta la sussistenza del nesso di causalità tra evento dannoso e danno, per come effettivamente realizzatosi. La causalità fatto-danno è fortemente connotata dalla disciplina della Convenzione di Roma del 1952, che ha previsto la risarcibilità unicamente dei danni direttamente cagionati dall'aeromobile e non anche di quelli provenienti dall'aeromobile. Qualora nel processo causale si inserisse un terzo, permarrebbe in capo all' esercente, tenuto all'indennizzo del danno, il diritto di agire, ex art. 10, in rivalsa nei confronti del soggetto responsabile. La rigidità del sistema emerge dalla semplice lettura della Convenzione, la quale prevede che l' esercente sia chiamato a rispondere di tutti gli eventi non menzionati tra i cosiddetti rischi esclusi, indipendentemente dalla loro imprevedibilità. Per contro, quando l'evento è ricompreso nella lista dei rischi eccettuati, l' esercente non ne risponde, nemmeno se l'evento



si sia verificato con sua colpa o negligenza. Tali considerazioni confermano la totale estraneità dell'elemento soggettivo dai criteri di imputazione della responsabilità per il danno in esame.

In ordine al termine previsto per la richiesta di risarcimento del danno, ai sensi dell'art. 21 della Convenzione che, per effetto del rinvio disposto dall'art. 965 c. nav., nel testo riformato, si applica anche quale disciplina interna, l'azione è soggetta ad un termine di prescrizione biennale decorrente dalla data dell'incidente che ha causato il danno. Eventuali interruzioni o sospensioni di tale termine sono regolate dalla legge dello Stato nel quale è promossa l'azione. Nonostante tale correttivo, la Convenzione fissa, ex art. 21, par. 2, un termine massimo di tre anni per l'esercizio del diritto al risarcimento del danno, decorrente dalla data dell'evento lesivo.

## 1.8 Fatti impeditivi della responsabilità

Una volta individuata la fattispecie ritenuta idonea a determinare l'obbligazione risarcitoria ed altresì il soggetto cui tale obbligazione viene imputata, occorre rilevare che la stessa Convenzione del 1952 prevede delle eccezioni, il verificarsi delle quali impedisce il sorgere dell'obbligazione stessa in capo a tale soggetto. Si tratta, in sostanza, di eventi la cui prova è posta a carico dell'*operator*, che restringono l'area di rischio incombente sul medesimo riducendo, contestualmente, l'area del danno risarcibile.

Tra queste, si individua all'art. 1, par. 1 «*il mero fatto del passaggio dell'aeromobile attraverso lo spazio aereo in conformità con la vigente regolamentazione del traffico aereo*». La regolarità o meno del passaggio va valutata in base ad elementi oggettivi,

prescindendo dalla considerazione dell'elemento psicologico del soggetto che lo compia <sup>(70)</sup>. La norma mira a risolvere il problema dei danni da rumore, che risultano risarcibili soltanto nel caso di volo non regolare <sup>(71)</sup>.

Il codice della navigazione non contiene una disposizione analoga, ma alla medesima soluzione si può pervenire, sulla base dei principi che informano la disciplina delle immissioni. L'art. 823 c. nav., che costituisce un'applicazione del principio stabilito nell'art. 840, co. 3 c.c., dispone, infatti, che il limite all'attività di sorvolo da parte di terzi nello spazio sovrastante un fondo è costituito dall'interesse del proprietario dello stesso. Tale disposizione delimita l'area del rischio dell'esercente, comportandone la responsabilità, a norma degli artt. 965 ss. c. nav., solo in caso di lesione di quell'interesse. Il contenuto di quest'ultimo, sotto il profilo del rumore o di altre immissioni, si rinviene nell'art. 844 c.c. mediante ricorso al criterio della normale tollerabilità, che mira a contemperare le esigenze della produzione con quelle della proprietà <sup>(72)</sup>. Tale criterio può essere definito anche mediante norme regolamentari, come avviene nel settore della navigazione aerea, la cui osservanza implica la tollerabilità del sorvolo, escludendo la configurabilità di un danno risarcibile. In capo al proprietario del fondo si configura, pertanto, un interesse legittimo in relazione agli atti amministrativi che regolano il traffico aereo, limitando il proprio interesse individuale nei confronti

---

<sup>(70)</sup> Così ROMANELLI G., *I danni da aeromobile sulla superficie* cit., 151; TULLIO L., *Responsabilità per danni a terzi sulla superficie*, cit., 1428.

<sup>(71)</sup> ROMANELLI G., *op. ult. cit.*, 151 ss., affermava che il danno da sorvolo irregolare potesse assumere carattere continuativo, formandosi progressivamente nel corso del tempo. In senso contrario si v. GRIGOLI M., *Responsabilità per danni a terzi sulla superficie*, cit., 214.

<sup>(72)</sup> Cfr. PASANISI E., *Responsabilità dell'esercente di aeromobili e dell'esercente aeroportuale per danni a terzi in superficie provocati da rumore di aerei e suoi effetti sulla garanzia assicurativa*, in *Dir. prat. ass.*, 1966, 9.

dell'interesse pubblico all'esercizio della navigazione aerea.

Un'ulteriore causa di esclusione dell'obbligazione dell'*operator*, prevista dalla Convenzione nella prima parte dell'art. 5, si riscontra quando il danno sia diretta conseguenza di un conflitto armato o di moti civili (<sup>73</sup>). La seconda parte dell'art. 5 esclude, inoltre, la responsabilità dell'*operator* che sia stato privato dell'utilizzo dell'aeromobile da un atto della pubblica autorità (c.d. *factum principis*). Tale privazione non riguarda il controllo della navigazione dell'aeromobile, che l'*operator* conserva, ma l'utilizzo dello stesso (<sup>74</sup>). Dall'art.9 della Convenzione si desume che l'esclusione dell'obbligazione non operi in caso di dolo.

Il codice della navigazione, nella formulazione precedente alla riforma del 2005-2006 contemplava alcune cause di esclusione estranee alla disciplina uniforme. Ne costituiva esempio la fattispecie disciplinata nell'art. 879 c. nav., relativa all'uso dell'aeromobile senza il consenso dell' esercente, quando questi avesse adottato la dovuta diligenza per evitarlo. In tal caso, l' esercente titolare sarebbe stato esonerato e l'utente abusivo avrebbe dovuto rispondere secondo il diritto comune. Nella Convenzione del 1952 tale fattispecie non costituisce causa di esclusione dell'obbligazione, poiché *operator* diventa l'utente abusivo, il quale è tenuto a rispondere secondo la normativa medesima. Tuttavia, anche ai sensi della normativa uniforme, l' esercente titolare non risponde quando abbia agito con la

---

(<sup>73</sup>) Sulla rilevanza di tale esclusione in rapporto alle ulteriori concause del sinistro si v. ROMANELLI G., *op. ult. cit.*, 194 ss.,

(<sup>74</sup>) Quando invece l'atto della pubblica autorità privi l'*operator* non solo dell'utilizzazione dell'aeromobile, ma anche del controllo della navigazione, si è fuori della fattispecie prevista nell'art. 5. In tal caso il soggetto che abbia assunto il controllo dell'aeromobile (presumibilmente una pubblica amministrazione) è tenuto a rispondere per i danni a terzi sulla superficie secondo la normativa della Convenzione. In tal senso si v. ROMANELLI G., *op. ult. cit.*, 77.

dovuta diligenza al fine di prevenire l'utilizzazione abusiva.

Secondo l'art. 965, co. 2, lett. a) c. nav., nel testo anteriore alla riforma del 2006, l'esercente sarebbe stato esonerato anche nell'ipotesi in cui avesse offerto la prova della volontaria produzione dei danni, senza connessione con l'esercizio dell'aeromobile, da parte di soggetti estranei all'equipaggio, presenti a bordo, che egli medesimo e i suoi dipendenti e preposti non avessero potuto impedire. Tale ipotesi di esonero, mutuata dalla Convenzione del 1933 <sup>(75)</sup>, non è stata riprodotta nella vigente Convenzione, secondo la quale il fatto doloso del terzo può esonerare l'*operator* solo qualora sia posto in essere nell'ambito di un conflitto armato o di moti civili ex art. 5. Comune, invece, sia alla disciplina del codice, ex art. 965 co. 2 lett. b) (*pre-riforma*), che a quella della Convenzione, ex art. 6, è l'esclusione della responsabilità dell'esercente/*operator* quando questi provi che il danno sia stato causato da colpa del danneggiato.

Sempre prima della riforma del 2006, l'art. 966 c. nav. prevedeva il concorso di colpa del danneggiato, con formulazione analoga all'art. 1227 c.c. <sup>(76)</sup>; la Convenzione del 1952, all'art. 6, dispone analogamente, con la sola differenza che la diminuzione del risarcimento è realizzata sulla base, non dei due criteri consistenti nella gravità della colpa e nell'entità delle sue conseguenze, ma dell'unico criterio consistente nella misura in cui tale colpa abbia contribuito al danno. La normativa uniforme si fonda soltanto sul

---

<sup>(75)</sup> Secondo la Relazione al codice della navigazione, n. 606, « in tal caso viene meno quella connessione tra l'esercizio dell'aeromobile e il fatto dannoso, che costituisce un presupposto logico del regime della Convenzione». In senso critico rispetto a tale giustificazione si v. GRIGOLI M., *Responsabilità per danni a terzi sulla superficie*, cit., 210.

<sup>(76)</sup> Nella Relazione al codice della navigazione, n. 607, è stata rilevata la necessità di ripetere la disposizione, in quanto altrimenti, dato il sistema di responsabilità oggettiva, la norma non avrebbe potuto ricevere applicazione. Il rilievo vale solo in relazione al primo comma. Cfr. sul punto ROMANELLI G., *op. ult. cit.*, 196 ss.

grado di efficienza causale dei fatti dannosi, corrispondente al secondo dei criteri posti dal codice, mentre non considera in alcun modo la valutazione in ordine alla gravità della colpa.

Ulteriore differenza tra la disposizione del codice e quella della Convenzione del 1952 è che quest'ultima non comprende la norma contenuta nel comma 2 dell'art. 966 c. nav. La differenza, tuttavia, è solo apparente, poiché nel regime della Convenzione trova applicazione il secondo comma dell'art. 1227 c.c., suscettibile di estensione anche ai casi di responsabilità oggettiva in virtù della circostanza che, in tale fattispecie, la colpa del danneggiato vale ad interrompere il nesso causale tra il fatto dannoso imputabile all'*operator* e gli ulteriori danni che il danneggiato stesso avrebbe potuto evitare usando l'ordinaria diligenza <sup>(77)</sup>.

## 1.9 La limitazione del debito

In armonia con gli istituti presenti in buona parte della disciplina della navigazione (sia essa marittima o aerea) anche la responsabilità dell'esercente per i danni a terzi sulla superficie viene corredata di limitazioni del debito. L'istituto è sorto al fine di rendere meno gravoso l'esercizio di attività commerciali e di interesse generale che comportino, per loro stessa natura, un elevato grado di pericolosità <sup>(78)</sup>. Secondo la disciplina della Convenzione, per ottenere l'integrale risarcimento il danneggiato deve provare il dolo <sup>(79)</sup> dell'*operator* o dei suoi dipendenti o preposti, purché, in caso di dolo di questi ultimi,

---

<sup>(77)</sup> Cfr. TRIMARCHI P., *Rischio e responsabilità oggettiva*, cit., 51 ss.

<sup>(78)</sup> MASUTTI A., *Responsabilità per danni a terzi sulla superficie*, cit., 352.

<sup>(79)</sup> La Convenzione parla di danno causato da un atto compiuto con l'intenzione di provocare un danno, senza specificare se il danno che si aveva intenzione di provocare debba essere il medesimo per il quale si chiede il risarcimento.

gli stessi abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni e nei limiti delle loro attribuzioni. Questa precisazione è necessaria in quanto secondo l'art. 2 par. 2, lett. b, l'*operator* risponde dell'attività dei suoi dipendenti o preposti anche se questi abbiano agito al di fuori dei limiti delle loro attribuzioni. In questo caso, pertanto, la limitazione non può mai essere esclusa.

Risponde, inoltre, illimitatamente l'utente abusivo, purché l'illiceità del suo comportamento concerna, non solo l'utilizzo dell'aeromobile, ma anche l'impossessamento dello stesso; ciò al fine di evitare che risponda senza limite, ad esempio, il locatario che conservi abusivamente la detenzione dell'aeromobile dopo la scadenza del contratto di locazione.

Quanto alla normativa di diritto interno, il limite, previsto dal novellato art. 971 c. nav. corrisponde alle «...*somme previste dalla normativa comunitaria come copertura assicurativa minima della responsabilità verso i terzi per incidente per ciascun aeromobile*»<sup>(80)</sup>. La Convenzione invece fissa i limiti di responsabilità in ragione del peso dell'aeromobile utilizzato. Per i danni alle persone, tale limite è stabilito nella misura di 500.000 franchi oro per persona. Tanto ai sensi della normativa uniforme, quanto ai sensi della disciplina di diritto interno, il limite è previsto complessivamente per ogni incidente.

---

<sup>(80)</sup> Tra le ipotesi che costituivano causa della decadenza dal beneficio del limite risarcitorio dell'esercente, previste dall'art. 971 c. nav., ante riforma si possono annoverare: dolo e colpa grave, salvo che l'esercente non fosse riuscito a dimostrare la causa del danno da colpa di pilotaggio, condotta o navigazione, oppure l'adozione di tutte le misure necessarie per evitare il danno; omessa stipulazione dell'assicurazione obbligatoria. Il limite era fissato in centodiecimila lire per chilogrammo, così come previsto nel testo aggiornato dal d.P.R. 7 marzo 1987 n. 201, che è rimasto in vigore fino alla riforma della parte aeronautica del codice della navigazione del 2005-2006. A tal proposito, v. E. TURCO BULGHERINI, *La riforma del codice della navigazione parte aerea*, cit., 1341.

## 1.10 L'assicurazione obbligatoria: premessa

La nozione di assicurazioni aeronautiche, sulla base del dato testuale di cui all'art. 1021 c. nav., è idonea a ricomprendere tutti i contratti volti ad assicurare i rischi della navigazione aerea <sup>(81)</sup>. In particolare vi rientrerebbero le coperture contro gli eventi dannosi che possono incombere sugli aeromobili o sui mezzi ad essi equiparati, nonché contro gli eventi dannosi che si verificano in rapporto al loro utilizzo <sup>(82)</sup>. Affinché possa parlarsi di assicurazione aeronautica l'utilizzo dell'aeromobile non potrebbe costituire esclusivo termine di riferimento per l'affermazione della tipicità della fattispecie assicurativa di diritto speciale, ma rientrerebbero nella sfera di applicazione delle assicurazioni aeronautiche anche i rischi che non siano caratterizzati dal fatto nautico, ma siano relativi ad attività allo stesso strumentali. La tesi in esame ha trovato un significativo supporto nell'art. 3, lett. d) del regolamento (CE) n. 785/2004 del 21 aprile 2004, relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei ed agli esercenti di aeromobili. In ordine alla sfera di operatività dell'obbligo dell'esercente di assicurare la propria responsabilità verso i terzi, la norma in esame chiarisce che per volo di aeromobile si intende non solo il suo utilizzo dal momento in cui i motori sono accesi ai fini del rullaggio o dell'effettivo decollo e fino al momento in cui esso è al suolo ed i suoi motori sono completamente fermi, ma anche la movimentazione di aeromobili mediante veicoli da traino o spinta o per mezzo di forze appositamente utilizzate per il loro

---

<sup>(81)</sup> FERRARINI S., *Le assicurazioni aeronautiche*, cit., 523 ss; DONATI A., *Le assicurazioni per le responsabilità dell'esercente aereo*, cit., 112 ss.

<sup>(82)</sup> FOGLIANI E., *La durata della prescrizione nelle assicurazioni aeronautiche*, in *Dir. trasp.* 2013, 410 ss.

spostamento e sollevamento. Pertanto, l'assicurazione della responsabilità verso terzi, che l'esercente è tenuto a stipulare, coprirebbe anche un rischio che, pur non essendo tipico della navigazione aerea, sarebbe pur sempre relativo ad un'attività strumentale alla stessa <sup>(83)</sup>.

Le assicurazioni aeronautiche, per la natura speciale della navigazione aerea, sono oggetto di una disciplina peculiare nel codice della navigazione, novellata dal d. lgs. 9 maggio 2005, n. 96 di revisione della parte aeronautica del codice della navigazione, e dal d. lgs. 15 marzo 2006, n. 151 che l'ha emendato <sup>(84)</sup>. La riforma non ha inciso sulla disciplina dell'assicurazione obbligatoria contro i rischi di volo del personale navigante, tuttora regolata dagli artt. 935-936 c. nav., rimasti invariati. Il *novum* legislativo ha, invece, abrogato il capo I, titolo IV, libro terzo del codice (artt. 996-1000), dedicato all'assicurazione obbligatoria dei passeggeri. In ordine a tale aspetto, grava sul vettore l'obbligo di assicurare la propria responsabilità in forza dell'art. 942 c. nav. e della normativa comunitaria dallo stesso richiamata. Il riferimento è al regolamento (CE) n. 2027/1997 del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti, come modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 del 13 maggio 2002 e al già citato regolamento (CE) n. 785/2004. Quest'ultimo, a sua volta, emendato dal regolamento (UE) n. 285/2010 che ha elevato la copertura assicurativa minima prevista dal primo per quanto concerne la responsabilità del vettore aereo per i danni ai bagagli ed

---

<sup>(83)</sup> DONATI A., *Le assicurazioni per le responsabilità dell'esercente aereo*, cit., 113 ss.

<sup>(84)</sup> MASTRANDREA G., TULLIO L., *La riforma della parte aeronautica del codice della navigazione*, cit. 1201 ss; VERNIZZI S., *Brevi note sul nuovo assetto delle assicurazioni aeronautiche a seguito dei decreti legislativi nn. 96/2005 e 151/2006*, in *Resp. civ. prev.*, 2006, 11, 1946 ss.



alle merci. La riforma della parte aeronautica del codice della navigazione ha inciso in maniera limitata sulla restante parte del titolo IV (artt. 1001-1021), lasciando inalterato il capo II che disciplina le assicurazioni di cose e recando modifiche marginali al capo III, che regola l'assicurazione obbligatoria della responsabilità per danni a terzi in superficie (artt. 1010-1016) e l'assicurazione della responsabilità per danni da urto (artt. 1017-1019). Nell'ambito capo IV, rubricato «Disposizioni comuni», l'art. 1020, co. 1, non modificato in sede di riforma, rende applicabili alla prescrizione dei diritti derivanti dal contratto di assicurazione le disposizioni di cui all'art. 547 c. nav.; il secondo comma è stato invece modificato al fine di coordinarlo, quanto ai termini prescrizionali, con la modificata disciplina della responsabilità per danni a terzi in superficie. L'art. 1021, rimasto inalterato, rende applicabili alle assicurazioni contro i rischi della navigazione aerea le disposizioni del titolo delle assicurazioni della parte prima del codice della navigazione, ad eccezione degli artt. 515 co. 2, 527 e 538 c. nav. A seguito della riforma, l'art. 798 c. nav. dispone che l'aeromobile non possa circolare qualora non siano state stipulate o non siano in corso di validità le assicurazioni obbligatorie previste dal codice della navigazione e dalla normativa comunitaria. Mentre nel testo originario, la disposizione, vietando la circolazione dell'aeromobile solo nell'ipotesi in cui lo stesso non fosse assicurato per i danni a terzi in superficie, faceva riferimento, quale soggetto obbligato, all' esercente <sup>(85)</sup>, nella nuova formulazione, estendendosi il divieto a tutte le ipotesi di violazione degli obblighi assicurativi imposti dalla

---

<sup>(85)</sup> LEFEBVRE D'OVIDIO A., *Appunti per lo studio dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità per danni a terzi sulla superficie*, cit., 114 ss.

disciplina codicistica e dal diritto comunitario, dovrebbe riferirsi anche a quelli gravanti sul vettore.

Data la prevalenza della normativa comunitaria, il rapporto tra la disciplina generale del codice civile in materia di assicurazioni la disciplina speciale del codice della navigazione è definito dall'art. 1885 c.c. il quale dispone che le assicurazioni contro i rischi della navigazione siano disciplinate dalle norme del capo XX, titolo III, libro IV del medesimo codice, per quanto non espressamente regolato il codice della navigazione.

#### 1.10.1 L'assicurazione obbligatoria per i danni a terzi in superficie

Al fine di disciplinare la responsabilità dell'esercente per danni a terzi in superficie il legislatore della riforma ha operato un rinvio alle norme internazionali in vigore nella Repubblica. Il richiamo, contenuto nell'art. 965 c. nav., è inteso alla Convenzione di Roma nel 1952, la cui sfera di operatività viene estesa anche a fattispecie puramente interne e a fattispecie caratterizzate da elementi di internazionalità alle quale la convenzione di per sé non si applicherebbe, essendo la stessa applicabile *iure proprio* solo ai danni a terzi in superficie verificatisi sul territorio di uno Stato parte, prodotti da un aeromobile immatricolato in un altro Stato, parimenti contraente (art. 23) <sup>(86)</sup>. A norma dell'art. 965 c. nav., nel testo novellato, la Convenzione trova applicazione anche in rapporto ai danni provocati sul territorio nazionale da aeromobili di Stato e da quelli ad essi equiparati. Ai sensi dell'art. 1 della Convenzione

---

<sup>(86)</sup> STOLFI M., *L'assicurazione obbligatoria per danni a terzi in superficie*, in *Dir. aereo*, 1973, 283 ss.

l' esercente è responsabile per i danni a terzi sulla superficie, che derivino da un aeromobile in volo, o da una persona o cosa che cada da esso. Tuttavia la responsabilità del medesimo, pur se oggettiva, è esclusa o ridotta laddove dimostri che il danno è dovuto in tutto in parte a colpa del danneggiato o dei suoi preposti, a meno che stesso danneggiato non provi, a sua volta, che questi ultimi abbiano agito oltre i limiti delle loro attribuzioni <sup>(87)</sup>. Il richiamo operato dall' art. 965 c. nav. Alla Convenzione non risulta, tuttavia, integrale, trovando un limite nell' art. 971 c. nav. La norma, sostituita dal d. lgs. 151/2006 dispone, infatti, che il risarcimento complessivo dovuto dall' esercente responsabile per i danni a terzi è limitato alle somme previste dalla normativa comunitaria come copertura assicurativa minima della responsabilità verso i terzi, per incidente, per ciascun aeromobile. In luogo dell' art. 11 della Convenzione <sup>(88)</sup>, che fissa i limiti risarcitori a fronte della responsabilità oggettiva dell' esercente, trova applicazione l' art 7 del reg. (CE) 785/2004, a norma del quale la copertura assicurativa minima per incidente è articolata in dieci categorie sulla base della massa dell' aeromobile al decollo. In forza dell' art. 791 c. nav. i minimali, così stabiliti, costituiscono limiti massimi entro i quali l' esercente è tenuto a rispondere per danni a terzi in superficie, per danni da urto e da spostamento d' aria. Tale previsione mira a consentire che qualsiasi evento dannoso trovi, eccettuate le specifiche ipotesi di esclusione, una copertura assicurativa. Poiché l' art. 4, par. 1 del regolamento citato pone a carico dei vettori aerei e degli esercenti l' obbligo di assicurare la propria responsabilità per danni a passeggeri, bagagli, merci e terzi, entrambi i soggetti sarebbero tenuti ad

---

<sup>(87)</sup> FANARA E., *Le assicurazioni aeronautiche*, cit., 623 ss.

<sup>(88)</sup> ROSAFIO E. G., *L' assicurazione obbligatoria dei danni a terzi in superficie: una fattispecie di difficile identificazione*, in *Dir. trasp.*, 1999, 401 ss.

assicurarsi per tali danni, non solo l'esercente su cui grava la responsabilità per danni a terzi in superficie ai sensi dell'art. 2 della Convenzione del 1952, applicabile ex art. 965 c. nav. al di là del suo campo proprio di applicazione. Tuttavia nel nostro ordinamento è l'esercente il soggetto tenuto alla stipula della copertura assicurativa, che deve includere anche i rischi per atti di guerra, terrorismo, pirateria aerea, atti di sabotaggio, sequestro illegale di aeromobili, tumulti popolari, salve le eccezioni di cui all'art. 2, par. 2 del regolamento. Ciascuno Stato membro è tenuto a sanzionare l'inosservanza di tali obblighi in conformità al disposto dell'articolo 8 del medesimo. A differenza dell'art. 1, par. 2 della Convenzione del 1952, ai sensi del quale un aeromobile è considerato in volo dal momento in cui utilizza la sua forza motrice per il decollo fino al momento in cui l'atterraggio è stato completato, l'art. 3 lett d), terzo alinea, del regolamento, in relazione ai danni ai terzi, estende la nozione di volo fino a ricomprendere anche il movimento dell'aeromobile per mezzo di veicoli da traino o a spinta o mediante forze appositamente utilizzate per lo spostamento o il sollevamento di aeromobili, quali le correnti d'aria. L'assicurazione prevista dalla disciplina comunitaria copre, quindi, ipotesi di responsabilità non contemplate né dalla Convenzione di Roma, né dal codice della navigazione.

La disciplina sanzionatoria è contenuta nel d.lgs. 6 novembre 2007 n. 197, con il quale si è data attuazione all'art. 8 del reg. 785/04 e modificato l'art. 1234 c. nav., concernente l'importo della sanzione amministrativa in caso di omessa assicurazione obbligatoria. Esso prevede all'art. 2 che l'ENAC sia l'organismo responsabile dell'applicazione del regolamento stesso ed irroghi le sanzioni previste negli articoli 3, 4 e 5, ai sensi della l. 24 novembre 1981, n.

689. In merito alle sanzioni per documentazione irregolare, l'art. 3 dispone che al vettore o all'esercente comunitario che, pur avendo contratto l'assicurazione per passeggeri, bagagli, merci e terzi, non esibisca il certificato di assicurazione o altra documentazione probatoria equipollente, sia applicata una sanzione amministrativa pecuniaria di importo variabile da euro 15.000 ad euro 30.000 (comma 1). Al vettore o all'esercente non comunitario che, pur avendo stipulato l'assicurazione per passeggeri, bagagli, merci e terzi, non esibisca il certificato di assicurazione o altra documentazione probatoria equipollente, è invece vietato il decollo dal suolo italiano fino alla regolarizzazione della documentazione assicurativa. Anche in tale ipotesi, l'importo della sanzione amministrativa applicata, varia da euro 15.000 ad euro 30.000 (comma 2). Per quanto concerne le sanzioni per mancato rispetto dei requisiti minimi assicurativi, ai sensi dell'art. 4, fuori dai casi previsti dal successivo art. 5, al vettore o all'esercente che non rispetti i requisiti minimi assicurativi di cui al predetto regolamento comunitario, È applicata la sanzione amministrativa pecuniaria di importo variabile da euro 30.000 ad euro 60.000 (comma 1, lett. a). Anche in tal caso, laddove si tratti di vettore o esercente non comunitario, si applica altresì la sanzione amministrativa accessoria del divieto di operare sul territorio italiano, fino all'avvenuta regolarizzazione del contratto di assicurazione con richiamati requisiti minimi prescritti. L'art. 5 segna un'ulteriore modifica dell'art. 1234 c. nav., concernente l'ipotesi di omissione dell'assicurazione obbligatoria, secondo cui al vettore o all'esercente che faccia circolare l'aeromobile in violazione dell'art. 798 c. nav., è irrogata la sanzione amministrativa pecuniaria di importo variabile da euro 50.000 ad euro 100.000. Al fine di sanzionare in modo più severo le infrazioni ripetute, l'art. 6 ha previsto l'aumento fino al triplo delle

richiamate sanzioni pecuniarie, in ipotesi di reiterazione delle violazioni di cui agli artt. 3, 4 e 5 da parte dello stesso vettore o esercente di aeromobile, nel corso di un periodo di cinque anni dalla data in cui è stata commessa la prima infrazione. In ordine all'aggiornamento degli importi delle sanzioni l'art. 7 ha disposto che, a decorrere dal 1 gennaio 2009, ad essi si provveda mediante applicazione dell'incremento pari all'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività, rilevato nel biennio precedente dall'Istat. Con decreto del Ministro della giustizia, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro dei trasporti, da adottarsi entro il 1° dicembre di ogni biennio, si provvede all'aggiornamento degli stessi importi, che trovano applicazione dal 1 gennaio dell'anno successivo <sup>(89)</sup>.

A norma dell'art. 1011 c. nav., nel testo risultante a seguito della riforma, l'assicuratore risponde dei danni subiti dai terzi sulla superficie anche in seguito all'urto, entro i limiti e nella misura fissati negli artt. 965 e 971 c. nav. Il medesimo soggetto non risponde dei danni verificatisi al di fuori dei limiti territoriali indicati nella nota di assicurazione che, unitamente alla polizza, è tenuto a rilasciare all'esercente e che contiene gli estremi dell'assicurazione ex art. 1010 c. nav., a meno che non risultino superati per causa di forza maggiore, per assistenza o salvataggio, per errori di pilotaggio, di condotta o di navigazione. Risultano esclusi dall'assicurazione i danni derivanti da dolo dell'esercente o dei suoi dipendenti e preposti, che abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni e nei limiti delle loro attribuzioni ex art. 1012 c. nav. In ordine ai diritti esercitabili dal terzo danneggiato nei confronti dell'assicuratore, l'art. 1015, co. 1 c. nav., disciplina

---

<sup>(89)</sup> GRIGOLI M., *Evoluzione del regime assicurativo dei vettori aerei e degli esercenti di aeromobili*, in *Assic.*, 2008, I, 283 ss.

l'azione diretta per il risarcimento del danno subito, rispetto alla quale lo stesso assicuratore non può opporre alcuna causa di risoluzione né di nullità del contratto avente effetto retroattivo (art. 1015, co. 2, c. nav.) <sup>(90)</sup>. In tutte le altre ipotesi di scioglimento del contratto, l'assicuratore è obbligato verso il terzo per i sinistri che si siano verificati fino al momento in cui la nota di assicurazione venga ritirata dal Ministero dei trasporti, e comunque decorsi quindici giorni dal momento in cui l'assicurato notifichi al Ministero stesso l'avvenuto scioglimento. L'assicuratore è obbligato nei confronti del terzo anche qualora, ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 1012, il danno risulti escluso, quindi in caso di dolo dell'esercente o dei suoi dipendenti e preposti che abbiano operato nell'esercizio delle loro funzioni e nei limiti delle loro attribuzioni, secondo quanto disposto dal terzo e quarto comma dell'art. 1015 c. nav. Al di fuori di tali casi, l'assicuratore può opporre al terzo tutte le eccezioni che può far valere nei confronti dell'esercente, nonché quelle da quest'ultimo opponibili al danneggiato ex art. 1015, ultimo comma, c. nav. Nelle ipotesi contemplate dai commi secondo, terzo e quarto del medesimo articolo, l'assicuratore può esercitare l'azione di rivalsa nei confronti dell'esercente per l'importo pagato al terzo danneggiato.

Nonostante il codice della navigazione la qualifichi come assicurazione di responsabilità, la natura dell'assicurazione per danni a terzi in superficie non è pacifica in dottrina. Infatti, pur essendo in prevalenza configurata in tali termini, parte della dottrina la qualifica come assicurazione per conto o a favore del terzo danneggiato, il quale può esercitare azione diretta contro l'assicuratore, per il

---

<sup>(90)</sup> Cfr. ANTONINI A., GAGGIA A., *Le assicurazioni aeronautiche*, in *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, a cura di R. Tranquilli Leali e E. G. Rosafio, Milano, 2011, 289 ss.

risarcimento del danno subito, anche quando il rischio nei confronti dell' esercente sia per legge escluso (ferma restando la possibilità di rivalsa da parte dell'assicuratore nei confronti dell' esercente), mentre nel caso dell'assicurazione di responsabilità la tutela sarebbe meramente indiretta. Altri ancora la configura come assicurazione diretta *ex lege* dei danni subiti dai terzi in superficie, oppure come assicurazione mista. Tuttavia, sia la tesi secondo cui si tratterebbe di un'assicurazione per conto di terzi indeterminati, sia quella in virtù della quale si connoterebbe come assicurazione mista, non sarebbero condivisibili in quanto, a voler opinare diversamente, dovrebbe ritenersi applicabile l'art. 1900 c.c., mentre l'assicuratore può opporre al danneggiato tutte le eccezioni che a questi può opporre l' esercente <sup>(91)</sup>. Inoltre quest'ultimo può esimersi in tutto o in parte dalla propria responsabilità, offrendo la prova della colpa esclusiva o concorrente del danneggiato o dei suoi preposti; colpa che l'assicuratore può, a sua volta, far valere in via di eccezione nei confronti del danneggiato, ai sensi dell'art. 6 della Convenzione e dell'art. 1015, co. 4, c. nav.

Nell'ordinamento interno, si è provveduto a dare attuazione al reg. (CE) 785/04 mediante la Circolare ENAC EAL-17 del 18 febbraio 2009. Successivamente quest'ultima è stata sostituita dalla Circolare EAL-17A del 21 dicembre 2011, con cui l'ENAC ha adeguato la precedente versione del 2009 alla normativa sopravvenuta, in particolare al reg. (UE) 285/2010, che ha emendato il reg. (CE) 785/2004. La recente Circolare persegue l'obiettivo di individuare modalità e criteri per l'osservanza e l'applicazione della normativa, interna e comunitaria, tenendo conto del fondamentale obbligo, per tutti i vettori e gli esercenti, di essere assicurati

---

<sup>(91)</sup> RIZZO M. P., *Assicurazioni aeronautiche*, in *Diritto della Navigazione*, Milano, 2011, 39 ss.



specificatamente, secondo requisiti minimi uniformi, in modo da coprire la propria responsabilità nell'ambito del trasporto aereo nei confronti di passeggeri, bagagli, merci e terzi, ferma restando la vigenza delle norme in materia, derivanti da convenzioni internazionali, dal diritto comunitario e dal diritto interno. In ordine ai certificati di assicurazione, si continua a prevedere l'obbligo, per tutti i destinatari del reg. (CE) 785/2004, di possedere un certificato di assicurazione dal quale risulti il rispetto dei requisiti minimi assicurativi, da custodirsi in originale o in copia autentica all'interno dell'aeromobile, sulla base del disposto ex art. 771 c. nav. Tale adempimento si aggiunge a quello previsto dall'art. 8 della circolare (deposito presso l'ENAC del certificato di assicurazione), a sua volta fondato sul secondo comma dell'art. 778 c. nav. in materia di documentazione necessaria ai fini del rilascio della licenza d'esercizio. Diverse novità sono previste per quanto riguarda il regime sanzionatorio. L'art. 9.1 lett. a, della Circolare prevede che l'ENAC, oltre al potere di irrogare una sanzione amministrativa da cinquantamila a centomila euro in caso di omessa assicurazione al vettore o all' esercente che faccia circolare l'aeromobile sul territorio nazionale (già prevista nella Circolare del 2009), possa anche vietare il decollo dal suolo italiano fino all'avvenuta regolarizzazione della documentazione assicurativa. La sanzione della sospensione della licenza di esercizio, può ora essere comminata in due ipotesi: quando a seguito del rilievo della violazione, l'ENAC riscontri che l'operatore non abbia provveduto alla stipula dell'assicurazione nei termini assegnati (art. 9.1, lett. b), e nell'ipotesi in cui il titolare di una licenza rilasciata dall'ENAC o l' esercente di un aeromobile immatricolato in Italia non rispetti i requisiti minimi assicurativi previsti dal reg. (CE) 785/04 e non provveda all'adeguamento. In quest'ultima ipotesi,

peraltro, l'ENAC di regola commina la sanzione amministrativa pecuniaria da trentamila a sessantamila euro. La sanzione è di entità superiore nel caso di mancanza assoluta di un contratto di assicurazione, come previsto anche dall'art. 1234 c. nav. Per l'ipotesi di mancato rispetto dei requisiti minimi assicurativi, la Circolare del 2011 prevede che l'ENAC, nell'esercizio dei poteri di cui all'art. 687 c. nav. possa disporre la sanzione della "sospensione", in luogo del "ritiro" della licenza di cui alla Circolare del 2009. Sono previste, inoltre, sanzioni amministrative pecuniarie e divieti di decollo fino alla regolarizzazione della posizione assicurativa per fattispecie quali la mancata esibizione del certificato di assicurazione (o altra documentazione probatoria equipollente) e la reiterazione delle infrazioni, da parte dello stesso vettore o esercente di aeromobili, nel corso di un periodo di cinque anni. Un'ulteriore novità concerne il deferimento della questione allo Stato competente, che può disporsi nei confronti degli operatori aeronautici comunitari ed extracomunitari per il caso di omessa assicurazione, mentre è applicabile solo verso gli operatori comunitari, nel caso di mancato rispetto dei requisiti minimi assicurativi. I diversi provvedimenti normativi di rango sia comunitario che interno, hanno reso, a partire dal 2002, la materia delle assicurazioni aeronautiche più omogenea sotto il profilo della regolamentazione, e più corretta sul piano applicativo. In relazione a quest'ultimo profilo, infatti, la corretta applicazione del reg. (CE) 785/04 costituisce l'obiettivo primario della Circolare del 2011, sebbene la fonte regolamentare comunitaria trovi applicazione diretta e immediata in tutti i suoi elementi in ogni Stato membro dell'Unione, senza la necessità di un provvedimento normativo interno di

recepimento (art. 288 par. 2, TFUE) <sup>(92)</sup>.

### 1.10.2 Prescrizione nell'assicurazione per danni a terzi in superficie

La parte aeronautica del codice della navigazione non detta specifiche norme in tema di prescrizione assicurativa, limitandosi l'art. 1020 c. nav. a rinviare all'art. 547, che fissa in un anno il termine di prescrizione dei diritti nascenti dal contratto di assicurazione. La norma, a sua volta, rinvia per il resto a quanto previsto dall'art. 2952 c.c., derogato soltanto in relazione al momento in cui determinare la decorrenza della prescrizione.

I recenti mutamenti normativi, intervenuti sia in sede di riforma della parte aeronautica del codice della navigazione in relazione alle assicurazioni obbligatorie, sia in tema di prescrizione assicurativa nel codice civile, hanno mutato il quadro entro cui opera l'art. 1020 c. nav.

In particolare, nell'ambito aeronautico la riforma del 2005-2006 ha determinato l'abolizione dell'assicurazione obbligatoria per gli infortuni ai passeggeri e l'introduzione dell'azione diretta, ex art. 942, secondo e terzo comma, del danneggiato nei confronti dell'assicuratore della responsabilità del vettore e dell'esercente, assicurazione quest'ultima resa obbligatoria dal sopra citato art. 4. reg. (CE) 785/2004 del 21 aprile 2004, modificato dal successivo reg. (UE) 285/2010 del 6 aprile 2010.

In ordine alla prescrizione dei diritti nascenti dal contratto di

---

<sup>(92)</sup> GASPARI F., *La nuova circolare ENAC sui requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili e relativo regime sanzionatorio*, in *Giureta*, 2012, X, 61 ss.

assicurazione, il termine annuale previsto dall'art. 2952 c.c., in origine coincidente con quello aeronautico, è stato oggetto, di tre recenti interventi normativi all'esito dei quali è stato fissato in due anni per tutti i tipi di assicurazione, ad esclusione di quelle sulla vita, per le quali è stabilito in dieci anni.

Con il primo intervento, risalente al 2008, il termine di prescrizione è stato innalzato a due anni <sup>(93)</sup>; successivamente, nel 2012, è stato ulteriormente innalzato a dieci anni dall'art. 22, n. 14, del d.l. 18 ottobre 2012 n. 179 (c.d. «*decreto cresci Italia*»). Tuttavia, siffatto incremento ha avuto durata limitata in quanto, già con la legge 17 dicembre 2012 n. 221, di conversione del medesimo decreto, è stato riportato ai precedenti due anni, restando immutato solo in relazione alle assicurazioni sulla vita. A seguito di tali mutamenti, la dottrina è giunta a ritenere che la prescrizione annuale, prevista dall'art. 1020 c. nav. si applichi ora solamente alle assicurazioni per i danni all'aeromobile ed alle merci trasportate, mentre alle altre assicurazioni aeronautiche, tra cui figura anche quella della responsabilità dell' esercente per i danni a terzi sulla superficie, sarebbe invece applicabile un termine di prescrizione biennale, in ossequio a quanto prescritto dall'art. 21 della Convenzione del 1952 <sup>(94)</sup>.

In questa ipotesi, il diritto azionato dal danneggiato non nasce dal contratto di assicurazione, ma da un evento riconducibile all'aeromobile (e quindi all' esercente), azionato nei confronti dell'assicuratore della responsabilità dell' esercente, non in virtù di un

---

<sup>(93)</sup> La modifica in parola è stata introdotta dall'art. 3, co. 2 *ter*, del d.l. 28 agosto 2008 n. 134 «*Disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi*» (c.d. «*decreto salva Alitalia*»), nel testo introdotto dalla l. 27 ottobre 2008 n. 166 in sede di conversione.

<sup>(94)</sup> Cfr. FOGLIANI E., *La durata della prescrizione nelle assicurazioni aeronautiche*, cit., 409 ss.

rapporto contrattuale con l'assicuratore stesso, ma di una espressa previsione normativa <sup>(95)</sup>. Il contratto di assicurazione costituisce, pertanto, mero presupposto, di fatto e di diritto, della possibilità per il danneggiato di ottenere soddisfazione anche dall'assicuratore del responsabile danneggiante .

L'art. 1020 c. nav., conferma tale assunto laddove disciplina separatamente, rispettivamente al primo ed al secondo comma, la prescrizione dei diritti nascenti dal contratto di assicurazione e di quelli di risarcimento per danni subiti dal terzo sulla superficie. Ulteriormente indicativa è, inoltre, la ricorrenza, nel secondo comma, del termine «risarcimento» in luogo di «indennizzo» o «indennità», ovvero termini tecnici utilizzati per identificare la prestazione dell'assicuratore sulla base del contratto di assicurazione.

Il termine di prescrizione dei diritti nascenti dal contratto di assicurazione per danni a terzi in superficie è, pertanto, anche in questo caso, quello annuale previsto dall'art. 547 c. nav., richiamato dall'art. 1020, co. 1, ed applicabile al rapporto fra assicuratore ed esercente assicurato. Ogni possibile discrasia fra detto termine e quello di prescrizione del diritto del terzo danneggiato in superficie è risolto facendo ricorso alle modalità di decorrenza e sospensione del termine di prescrizione previste dall'art. 2952, secondo e quarto comma, del codice civile <sup>(96)</sup>. Per il termine estintivo dell'azione diretta contro l'assicuratore dell'esercente occorre avere riguardo, per effetto del richiamo diretto di cui all'art. 1020, co. 2, c. nav., all'art.

---

<sup>(95)</sup> Cfr. ROSAFIO E. G., *L'assicurazione obbligatoria*, cit., 427 ss.

<sup>(96)</sup> I due commi in argomento rispettivamente prevedono che: «*nell'assicurazione della responsabilità civile, il termine decorre dal momento in cui il terzo ha chiesto il risarcimento all'assicurato o ha promosso contro di questo l'azione*», e che «*la comunicazione all'assicuratore della richiesta del terzo danneggiato o dell'azione da questo proposta sospende il corso della prescrizione finché il credito del danneggiato non sia divenuto liquido ed esigibile, oppure il diritto del terzo danneggiato non sia prescritto*».

21 della Convenzione del 1952, che prevede un termine di prescrizione di due anni ed un successivo termine di decadenza dall'azione di tre anni, entrambi decorrenti dal giorno dell'evento <sup>(97)</sup>.

### 1.11 La riforma della disciplina uniforme

Il lungo processo di revisione <sup>(98)</sup> della normativa di diritto uniforme sui danni a terzi in superficie prodotti dal volo di aeromobili, è culminato con la firma, a Montreal il 2 maggio 2009, di due strumenti, la «*Convention on compensation for damage caused by aircraft to third parties*», cosiddetta Convenzione sui rischi generali e la «*Convention on compensation for damage to third parties, resulting from acts of unlawful interference involving aircraft*», cosiddetta Convenzione sul rischio speciale, non ancora entrate in vigore, accomunate dall'obiettivo di contemperare l'equo risarcimento di tali danni con l'esigenza di continuità e stabilità dell'aviazione civile e differenziate tra loro per la considerazione, nella comunità internazionale, a far data dall'11 settembre 2001, del terrorismo, quale causa indiretta dei danni in argomento <sup>(99)</sup>.

---

<sup>(97)</sup> Come noto, il diritto privato uniforme, sia materiale che internazionale (norme di conflitto), è il risultato di un accordo tra Stati, i quali stabiliscono concordemente che una certa questione riceva soluzione, nella medesima maniera, nei loro diversi ordinamenti. Tale questione può concernere la scelta di un determinato sistema nazionale di diritto, tra i tanti con cui una fattispecie o controversia presenta ragioni di collegamento, come il più indicato a regolare o risolvere la stessa (c.d. diritto internazionale privato uniforme) oppure condurre alla posizione di regole materiali per la diretta disciplina del caso, che tutti i Paesi partecipanti alla Convenzione si impegnano ad osservare ed a far osservare (appunto il diritto privato internazionale uniforme). La normativa, così elaborata in forma internazionalmente pattizia, attinge il carattere di uniformità dalla sua introduzione negli ordinamenti interni dei vari Stati, in misura direttamente proporzionale al numero di quelli che provvederanno in tal senso mediante i rispettivi procedimenti costituzionali.

<sup>(98)</sup> IZZI B., *Prospettive di riforma della disciplina internazionale sulla responsabilità per i danni a terzi sulla superficie*, in *Dir. trasp.*, 2004, 393 ss.

<sup>(99)</sup> BUSTI S., *La tormentata costruzione della nuova normativa internazionaluniforme sul danno a terzi dal volo di aeromobile: tanta fatica per nulla?*, cit. 500 ss.

A seguito dell'entrata in vigore della Convenzione di Roma del 1952, e del suo protocollo modificativo, siglato a Montreal nel 1978, la normativa uniforme non aveva conosciuto mutamenti di rilievo; lo spunto per un nuovo intervento in materia si ricollega alla modernizzazione del sistema di risarcimento del passeggero aereo introdotta dalla Convenzione di Montreal del 1999, in specie attraverso la soppressione dei limiti pecuniari in ipotesi di insuccesso nella dimostrazione, a carico del vettore, che l'evento dannoso non sia allo stesso imputabile <sup>(100)</sup>.

### 1.11.1 Il primo progetto di Convenzione.

Il processo di revisione della normativa uniforme ha preso formale avvio, su proposta della Svezia, in seno al Comitato giuridico dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale, l'ICAO, nella sua trentunesima sessione, tenutasi dal 28 agosto all'8 settembre 2000.

Tuttavia, l'esigenza di un ammodernamento del vigente sistema di risarcimento dei danni in questione ha tratto ulteriore ragione e stimolo negli eventi dell'11 settembre 2001 <sup>(101)</sup>, che hanno palesato

---

<sup>(100)</sup> La Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, in vigore internazionalmente dal 4 novembre 2003, ratificata dall'Italia in forza della l. 20 gennaio 2004 n. 12, contempla (art. 21) per il danno «corporeale» del passeggero un regime di responsabilità del vettore, oggettiva per la parte di danno sino all'equivalente di 100.000 d.s.p. (diritti speciali di prelievo) e contrattuale per l'eventuale eccedenza con possibilità per il vettore di dare, ma solo per la stessa, la prova liberatoria della piena imputabilità dell'evento dannoso a terzi od allo stesso danneggiato. Cfr. in proposito BUSTI S., *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001, 779 ss. Come noto, la Convenzione di Montreal del 1999 è destinata a sostituire, a seguito d'una sua massiccia ratifica ed accettazione, la convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 ed i suoi Protocolli modificativi.

<sup>(101)</sup> Va precisato che la tragedia dell'11 settembre 2001 sfugge all'ambito di applicazione della vigente Convenzione di Roma sui danni a terzi in superficie dal volo di aeromobile, mancando il requisito (art. 23 della stessa) della diversità dello Stato della bandiera (ovvero di immatricolazione del velivolo) rispetto a quello sul cui territorio si sono realizzati i predetti danni. I disastri in parola hanno visto coinvolti aeromobili e

la potenziale diffusività dei danni arrecabili da un aeromobile a terzi in superficie <sup>(102)</sup>, e nel conseguente ritiro generalizzato, dal mercato privato delle assicurazioni aeronautiche, della copertura assicurativa dell'aeromobile per rischi di guerra ed assimilati, come dirottamento forzato od illecito controllo dell'aeromobile <sup>(103)</sup>.

A distanza di quasi quattro anni dalla prima iniziativa in proposito, nel corso di un'ulteriore sessione del Comitato giuridico dell'ICAO, è stato presentato un progetto di Convenzione unitaria sul tema, il cui ambito di applicazione si estende oltre il terrorismo propriamente inteso, quale metodo di azione violenta *politica*, finalizzata a scuotere e sovvertire l'ordine esistente, al fine di costituirne un altro <sup>(104)</sup>.

Nel quadro generale degli eventi di danno in oggetto, si prospetta, infatti, una specifica considerazione per le conseguenze degli atti di «*unlawful interference*», compresi quelli di terrorismo, nei confronti dell'aviazione civile <sup>(105)</sup>.

Tali episodi, accomunati dal costituire un attacco alla *security* <sup>(106)</sup>, vengono identificati negli atti o tentativi di illecito impossessamento o controllo dell'aeromobile mediante violenza o minaccia, come descritti nella Convenzione dell'Aia del 16 dicembre 1970, o nei comportamenti, od anche solo tentativi, di cui alla

---

territorio sempre statunitensi, al pari, pertanto, della normativa ad essi applicabile.

<sup>(102)</sup> CAPLAN H., *Post 9/11-Air Carrier Liability Towards Third Parties on Land or Water as a Consequence of War or Terrorism*, cit., 5.

<sup>(103)</sup> CASANOVA M., *Le convenzioni di Montreal del 2009 sui danni a terzi in superficie*, cit., 25 ss.

<sup>(104)</sup> Si tratta dell'ICAO Doc. 9832, presentato nella 32a sessione del *Legal Committee* tenutasi a Montreal dal 15 al 21 marzo 2004 (testo in *Air & Space Law*, 2004, 300 ss. ed in *Dir. trasp.*, 2004, 672 ss.) Sul progetto in parola v. ABEYRATNE R., *Theoretical Justification for modernizing the Rome Convention of 1952*, cit., 185 ss.

<sup>(105)</sup> MENDES DE LEON P., *Liability for surface damages and collision after the World Trade Center. Is there a need for change?* In *ETL*, 2003, 579 ss.

<sup>(106)</sup> Espressione che identifica misure di prevenzione da fattori esterni rispetto ad una certa attività, tesi a comprometterne lo svolgimento e gli effetti normali.



Convenzione di Montreal del 23 settembre 1971 ed al suo Protocollo modificativo del 24 febbraio 1988 <sup>(107)</sup>, quali atti di violenza nei confronti di persone a bordo dell'aeromobile o all'interno di aeroporti internazionali, distruzione o danneggiamento di aeromobile in servizio tale da renderlo inidoneo al volo, collocamento di esplosivi sul velivolo, distruzione o danneggiamento di installazioni o servizi di navigazione aerea nonché di aeromobili non in servizio all'interno di aeroporti internazionali, comunicazione di informazioni false, idonee a compromettere la sicurezza del volo o nel perimetro dell'aeroporto.

Per il risarcimento dei danni cagionati a terzi da tali eventi, diversi rispetto a quelli contemplati dall'art. 5 della Convenzione del 1952 (coinvolgimento dell'aeromobile nei conflitti armati o disordini civili o provvedimenti dell'autorità civile) come causa di esonero dalla responsabilità in capo all'*operator*, è previsto, per ciascun evento illecito, un massimale rapportato esclusivamente al peso massimo dell'aeromobile nel momento del decollo, secondo le risultanze del certificato di navigabilità (art. 4.1 del progetto).

Ai sensi dell'art. 4.3 del progetto tale beneficio può escludersi solo a seguito dalla dimostrazione, a carico dell'interessato, di un comportamento particolarmente riprovevole dell'*operator* dell'aeromobile o dei suoi *servants or agents* <sup>(108)</sup>, cioè dipendenti e preposti. Lo stesso beneficio non trova applicazione, nel progetto in

---

<sup>(107)</sup> Tali Convenzioni sono state ratificate dal nostro Paese entrambe in forza di l. 22 ottobre 1973 n. 906. Il protocollo modificativo della Convenzione di Montreal del 1971 è stato ratificato dall'Italia in forza di l. 30 novembre 1989 n. 394. Il rinvio consente l'applicazione della fonte convenzionale a nuove forme di offesa dall'esterno nei confronti dell'aviazione civile. Esso prescinde dall'adesione del Paese da colpito alle Convenzioni dell'Aia del 1970 e di Montreal del 1971 ed ai successivi emendamenti ad esse, rilevando solo la loro vigenza internazionale.

<sup>(108)</sup> Sulla difficoltà di rintracciare negli ordinamenti di *civil law* l'equivalente dell'espressione *servants or agents*, impiegata negli ordinamenti di *common law* per indicare i soggetti del cui operato l'esercente dell'aeromobile si avvale, rispondendone di conseguenza, cfr. COMENALE PINTO M. M, *La nozione di «servant or agent»*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, Napoli, 2006, 285 ss.

parola, in relazione agli eventi comuni di danno a terzi dal volo di aeromobile, riassumibili nel concetto di *safety* <sup>(109)</sup>).

Per tali eventi si è proposta la soluzione adottata anni prima, ex art. 21 della Convenzione di Montreal del 1999, a proposito del danno alla persona del passeggero aereo, ovvero l'inderogabilità dell'obbligazione di risarcimento per quel pregiudizio, o parte di esso, non superiore ad un determinato importo <sup>(110)</sup> e l'esclusione della responsabilità per l'eventuale eccedenza qualora il vettore per l'attività di trasporto o l'esercente del velivolo, per l'argomento in oggetto, dimostri l'estraneità propria o dei propri dipendenti e preposti all'evento dannoso (art. 3 del progetto).

A differenza di quanto previsto per le conseguenze degli atti di illecita interferenza, per i quali il risarcimento si prospetta limitato ad un massimale, per evento ed aeromobile, da ripartirsi tra i vari danneggiati in proporzione all'entità del rispettivo pregiudizio, con priorità per il ristoro del danno alla persona rispetto a quello alle cose (art. 7 del progetto), per la generalità degli episodi di danno a terzi cagionato dal volo dell'aeromobile la responsabilità dell'esercente è normalmente prevista come illimitata. Per questi eventi, incombe su tale soggetto, qualora voglia evitare di rispondere anche della parte di danno superiore a quella per cui vale il criterio di responsabilità inderogabile, ovvero sostanzialmente oggettiva <sup>(111)</sup>, l'onere di

---

<sup>(109)</sup> Espressione che identifica l'attività di salvaguardia dai rischi intrinseci all'impiego dell'aeromobile, come difetti strutturali e di manutenzione del velivolo, nonché l'inottemperanza alle istruzioni impartite dagli organi di assistenza al volo.

<sup>(110)</sup> L'importo in questione, sia nella Convenzione di Montreal per il vettore aereo, che nel progetto in esame per l'esercente, è l'equivalente, in valuta nazionale, di 100.000 d.s.p.

<sup>(111)</sup> Oppure di un'obbligazione di natura indennitaria oppure risarcitoria, propria della garanzia, per quella dottrina, ricordata da CASANOVA M., BRIGNARDELLO M., *Diritto dei trasporti. La disciplina contrattuale*, Milano, 2007, 123 ss., che manifesta perplessità di fronte ad una duplicazione del regime di responsabilità in funzione dell'entità del danno

dimostrare l'estraneità, propria e dei propri dipendenti e preposti, rispetto alla determinazione del danno <sup>(112)</sup>.

Per gli eventi di illecita interferenza contro l'aviazione civile, grava invece sul danneggiato, il quale voglia ottenere il risarcimento della parte di danno per la quale il massimale risulti incapiente, l'onere della relativa prova.

Ai sensi dell'art. 6 del progetto l'esercente può comunque offrire la prova liberatoria dell'imputabilità, in tutto o in parte, del danno allo stesso danneggiato.

In linea con quanto previsto nella Convenzione, ex art. 2, la responsabilità per i danni a terzi in superficie viene ancora canalizzata <sup>(113)</sup> sul suo *operator* (art. 3 del progetto), individuato sempre in colui il quale utilizzi il velivolo, personalmente o per mezzo dei propri preposti operanti nell'esercizio delle loro funzioni, pur disattendendone regole ed obiettivi, indipendentemente da una qualsiasi colpa dello stesso. È considerato esercente colui che, avendo conferito direttamente o indirettamente il diritto di utilizzare l'aeromobile, si sia riservato la direzione della sua navigazione (art. 1, lett. c, del progetto). Pertanto, anche per il progetto in esame esercente è il noleggiante e non il noleggiatore dell'aeromobile <sup>(114)</sup>.

Conferma tale canalizzazione la proposta, con riserva di ulteriore discussione (come indica la chiusura tra parentesi quadre del testo

---

provocato, pur nell'unicità del fatto dannoso e del soggetto a cui si riferisce il meccanismo d'imputazione.

<sup>(112)</sup> CASANOVA M. A., *Algunos apuntes respecto al «Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves»*, cit., 61 ss.

<sup>(113)</sup> Il concetto di canalizzazione del rischio indica la puntuale identificazione, da parte del legislatore, dei soggetti chiamati a risarcire i danni prodotti da certi eventi, se del caso escludendo altri soggetti ai quali gli stessi fatti fossero, in ipotesi, da attribuirsi sotto un profilo strettamente materiale.

<sup>(114)</sup> BUSTI S., *I progetti di nuova normativa internazionale uniforme sui danni cagionati a terzi dal volo di aeromobile: evoluzione o involuzione*, in *Nuovi profili di responsabilità e di assicurazione nel diritto aeronautico*, a cura di Leopoldo Tullio, Napoli, 2009, 83 ss.

dell'art. 10 *bis* del progetto), di esonerare da responsabilità, per i danni a terzi, il proprietario, il locatore finanziario, il finanziatore o titolare di diritti reali o di garanzia sul velivolo, in quanto gli stessi sono normalmente estranei all'esercizio dell'aeromobile e nemmeno possono considerarsi *servants or agents* dell'*operator*, su cui si canalizza la responsabilità in oggetto. Tuttavia, siffatta canalizzazione dell'obbligazione indennitaria è ancora relativa (<sup>115</sup>), in quanto nemmeno nella progettata Convenzione si afferma che l'esercente sia responsabile necessario in via esclusiva. Il danneggiato può, infatti, invocare la responsabilità di soggetti diversi, dimostrando l'imputabilità agli stessi dell'evento dannoso, secondo le regole non della normativa uniforme sul danno a terzi dal volo di aeromobile ma della particolare legislazione nazionale indicata dalle regole di conflitto del foro adito in tema di illecito.

Dal progetto viene espunta l'ipotesi di responsabilità solidale dell'esercente abituale con quello temporaneo, prevista nell'art. 3 della Convenzione del 1952, così come quella, prevista nel successivo art. 4, dell'avente diritto all'utilizzo del velivolo con l'illegittimo utilizzatore, qualora il primo di tali soggetti non dimostri di aver impiegato la diligenza richiesta per evitare di essere privato del controllo dell'aeromobile. L'attribuzione in via esclusiva della responsabilità all'utente temporaneo od illegittimo del velivolo riduce, infatti, le aspettative di risarcimento per i terzi danneggiati dal volo, meglio garantiti dalla corresponsabilità dell'utilizzatore abituale e legittimo.

Il requisito dell'internazionalità della fattispecie regolata viene ampliato ai sensi dell'art. 2 del progetto rispetto a quanto stabilito ex

---

(<sup>115</sup>) Sulla limitata canalizzazione della responsabilità ai sensi della Convenzione di Roma del 1952 cfr. ROMANELLI G., *I danni da aeromobile sulla superficie*, cit., 213 ss.

art. 23 della Convenzione. La diversità che deve a tal fine sussistere riguarda lo Stato contraente in cui si verifica l'evento dannoso e quello non solo della bandiera ma altresì della principale sede d'affari o della permanente residenza dell'esercente (<sup>116</sup>).

L'art. 2 del progetto prospetta, inoltre, la possibilità, rimessa alle scelte dei legislatori nazionali degli Stati contraenti, di applicare la normativa sui danni a terzi in superficie anche a fattispecie esclusivamente interne, indipendentemente da ogni previsione da parte della normativa richiamata.

Innovazioni di rilievo contenute nel progetto riguardano la previsione uniforme di una copertura assicurativa o finanziaria (ad es., bancaria), rimessa dalla Convenzione, ex art. 15, alla discrezionalità degli Stati contraenti, per gli eventuali danni che possano derivare in superficie dal volo nei propri cieli; la possibilità per il Consiglio dell'ICAO di raccomandare agli Stati contraenti di non applicare la progettata Convenzione qualora un atto di illecita interferenza contro l'impiego dell'aeromobile provochi il ritiro dal mercato delle coperture assicurative per i danni a terzi in superficie (art. 5 del progetto); la previsione di una revisione periodica dei previsti risarcimenti (art. 12 del progetto); l'esclusione, ex art. 9, della possibilità, contemplata nella Convenzione, agli artt. 7 e 13 par. 2, per il danneggiato di sfruttare la moltiplicazione dei massimali per il numero dei diversi aeromobili coinvolti nella causazione del medesimo danno, qualora il suo ammontare superi il più elevato dei massimali riferiti a ciascun apparecchio, restando invece invariata, entro il massimale pertinente al singolo velivolo, la previsione della responsabilità solidale di ciascuno degli esercenti degli aeromobili

---

(<sup>116</sup>) Tale ampliamento non appare, peraltro, innovativo, in quanto già previsto dal Protocollo modificativo della Convenzione di Roma del 1952, ex art. XII dello stesso.

coinvolti; la canalizzazione sull'*operator* della responsabilità per i predetti danni, anche qualora gli stessi fossero una diretta conseguenza di conflitti armati o di disordini civili o di provvedimenti della pubblica autorità coinvolgenti l'aeromobile, contrariamente alla scelta della Convenzione del 1952, ex art. 5, di non accollare tali rischi all' esercente del velivolo; la previsione, rimessa alla legge nazionale dell' esercente, di acconti sul risarcimento del danno per morte o lesioni, senza che tale pagamento, di cui non viene indicato alcun importo, costituisca riconoscimento di responsabilità (art. 23); l'ampliamento della definizione di terzo (art. 1, lett. e), idonea a ricomprendere non soltanto chi patisca un danno in superficie ma, nell'ipotesi di collisione tra aeromobili, anche l' esercente, il proprietario, l'equipaggio, i passeggeri dell'altro velivolo ed i mittenti e destinatari del carico ivi imbarcato, colmando l'assenza di una normativa uniforme sulla responsabilità nell'ipotesi di collisione tra velivoli <sup>(117)</sup>.

Siffatta applicazione non contrasta con l'imperatività della normativa sul trasporto aereo internazionale (di cui agli artt. 24 della Convenzione di Varsavia del 1929 o 29 della Convenzione di Montreal del 1999), poiché la stessa si applica al rapporto tra il vettore contrattuale o, ricorrendone l'impiego, di fatto <sup>(118)</sup>, e gli utenti dell'aeromobile impiegato da tali vettori <sup>(119)</sup>, mentre la progettata

---

<sup>(117)</sup> Sull'inutilità degli sforzi per giungere ad una Convenzione internazionale sulle responsabilità in caso di collisione tra aeromobili in volo si v. BALLARINO T., BUSTI S., *Diritto aeronautico e spaziale*, Milano, 1988, 311 ss.

<sup>(118)</sup> È ben nota la distinzione tra il vettore contrattuale, che stipula il contratto con passeggero o mittente delle merci o vi aderisce come il vettore successivo, e quello di fatto che, come il noleggiante, esegue, senza essere ausiliario del vettore contrattuale e dietro autorizzazione dello stesso, in tutto o in parte il trasporto pattuito (artt. 39-48 Convenz. di Montreal del 1999). Si v. per tutti ZUNARELLI S., *La nozione di vettore. Contracting carrier e actual carrier*, Milano, 1987.

<sup>(119)</sup> Non si deve dimenticare che l'applicabilità delle fonti convenzionali sul trasporto aereo internazionale postula un contratto appartenente a tale tipo contrattuale, sia

Convenzione sul danno dal volo di aeromobile autoesclude la propria applicabilità a siffatto rapporto, riferendosi a «terzi» rispetto ad esso.

La definizione di terzo danneggiato nel progetto di Convenzione unitaria esclude tale qualità in capo ad esercente, passeggero e mittente del carico, con implicito riferimento all'aeromobile che abbia cagionato il danno (prima parte della lett. e dell'art. 10), senza alcuna menzione del proprietario e dell'equipaggio dello stesso velivolo, i quali, in caso di collisione, sono espressamente considerati terzi in rapporto all'altro aeromobile.

La posizione della prospettata normativa materiale uniforme come «*exclusive cause of action o remedy*», ricalca il dettato della Convenzione del 1952 (art. 9), potendo il terzo danneggiato invocare solo tale disposto contro l'*operator*, salva la ricorrenza del comportamento particolarmente riprovevole in capo a quest'ultimo, ex art. 10 del progetto, che estende il beneficio anche ai *servants or agents* dell'*operator*, se chiamati in causa.

L'espressa esclusione ex art. 3 par. 6 del progetto, dei danni c.d. «punitivi», (<sup>120</sup>) rappresenta la conseguenza della risarcibilità, ex art. 3 par. 4, delle sole conseguenze dirette dell'evento dannoso, in linea con il dettato dell'art. 1 par. 1 della Convenzione del 1952.

In esso viene altresì riproposta (art. 24) l'inapplicabilità della

---

pure con peculiari caratteristiche (art. 1 par. 2 Convenz. Varsavia e Montreal 1999). Da tale quadro non prescindono le regole sulla responsabilità anche quando si riferiscono al vettore di fatto (art. I e II Convenz. Guadalajara del 18 settembre 1961, ratificata in forza di l. 11 giugno 1967 n. 459 e complementare a quella di Varsavia, nonché artt. 39 ss. Convenz. Montreal del 1999).

(<sup>120</sup>) I danni punitivi sono talvolta riconosciuti dalle Corti americane sotto forma di una somma di denaro in favore della vittima di un illecito, in aggiunta al ristoro del danno reale. A differenza dei *compensatory damages*, patiti dal danneggiato, quelli punitivi sono subiti, sotto forma di loro inflizione, dal danneggiante, risultando così evidente la loro diversa natura rispetto agli altri. Sul punto si v. BUSTI S., *Contratto di trasporto aereo*, cit., 488 ss.

normativa uniforme per i danni, pur oggetto della stessa, che vedano una concorrente responsabilità contrattuale dell'esercente nei confronti del danneggiato, in ragione di un rapporto di lavoro tra gli stessi, ex art. 25 Convenzione del 1952.

Una serie di ulteriori analogie tra la vigente e la progettata disciplina uniforme si riscontrano in relazione ai seguenti aspetti: l'assunzione d'una posizione neutra circa eventuali azioni di rivalsa del soggetto ritenuto responsabile nei confronti di altri (art. 10 della Convenzione e 8 del progetto); la priorità del soddisfacimento delle richieste di risarcimento tempestive, rispetto a quelle presentate decorso un certo lasso di tempo dall'evento dannoso (art. 19 della Convenzione e 14 del progetto); il riconoscimento della giurisdizione dello Stato contraente in cui il danno si è prodotto (art. 20 par. 1 della Convenzione e 15 del progetto); il termine entro cui far valere i propri diritti, e le ragioni per la sua sospensione od interruzione (art. 21 sia della Convenzione che del progetto); la trasmissione della legittimazione passiva agli aventi diritto dal responsabile, in caso di suo decesso (art. 22 sia della Convenzione che del progetto); il possibile ricorso all'arbitrato per la risoluzione delle controversie (art. 20.1 della Convenzione e 16 del progetto); i criteri per dare riconoscimento ed esecuzione alle decisioni giudiziarie od arbitrali nella materia in esame (art. 20 della Convenzione e 19 ss. del progetto); l'esclusione, dalla sfera di influenza della normativa uniforme, dei danni derivanti dal semplice sorvolo (art. 1.1 della Convenzione e 2.4 del progetto), e dei danni nucleari (art. 27 della Convenzione, come introdotto dal Protocollo modificativo del 1978 per i Paesi ad esso aderenti, e 26 del progetto).



### 1.11.2 Il meccanismo di indennizzo supplementare

Il primo tentativo di revisione del sistema di risarcimento dei danni a terzi contempla il passaggio dal generale regime di responsabilità dell' esercente, di regola illimitata e senza possibilità di prova liberatoria entro un determinato importo (art. 3), ad uno di responsabilità normalmente limitata, per i danni cagionati dai c.d. atti di illecita interferenza (art. 4).

La disciplina generale della responsabilità dell' *operator* non si applica, per la stessa progettata normativa, agli attacchi alla *security* dell' aviazione civile.

La severità della prova liberatoria prevista in favore dell' esercente dell' aeromobile per la generalità dei danni a terzi e la sostanziale difficoltà della prova, posta a carico delle vittime, per ottenere un risarcimento al di sopra del massimale fissato per aeromobile ed evento lesivo della *security*, hanno indotto a prevedere, in un Protocollo <sup>(121)</sup>, c.d. *Draft Protocol*, da annettersi al progetto di Convenzione unitaria, un Fondo, provvisoriamente denominato Meccanismo di indennizzo supplementare.

Allo stesso, dotato di personalità giuridica, viene attribuita la funzione di provvedere al ristoro di tali danni, nella misura eccedente la copertura assicurativa obbligatoria della responsabilità dell' esercente l' aeromobile. A tale Meccanismo sono ammessi tutti gli esercenti di aeromobili registrati in un Paese contraente il Protocollo stesso o in esso aventi la sede principale d' attività o la residenza, nonché altri soggetti, non previamente identificati, comunque

---

<sup>(121)</sup> Il *Draft Protocol* in questione è stato preparato dal *Chairman* dello *Special Group* per l' ammodernamento della Convenzione di Roma del 1952 ed ha costituito oggetto di un incontro informale degli «Amici del *Chairman*» tenutosi a Bruxelles dal 25 al 27 ottobre 2005.

interessati all'aviazione civile.

Il Fondo avrebbe dovuto essere alimentato dagli Stati aderenti al Protocollo, proporzionalmente alla propria quota di partecipazione al *budget* dell'ICAO, con facoltà di trasferire, in tutto o in parte, tale onere sui soggetti aventi la nazionalità dello Stato stesso (art. 8).

Il controllo del Fondo (artt. 4 e 5) spetta ad una Conferenza costituita dagli Stati ad esso aderenti, chiamata a definire il livello dei versamenti necessari per il suo funzionamento, in rapporto alla sua massima esposizione risarcitoria (<sup>122</sup>), oltre che ad adottare misure idonee ad evitare il ripetersi dell'evento dannoso o a ridurre le conseguenze (art. 3 par. 2, lett. *b*).

La Conferenza delle Parti può consentire che il Meccanismo di indennizzo supplementare operi anche nell'ambito del risarcimento a carico dell'esercente e della relativa, obbligatoria copertura assicurativa, qualora la stessa venga ritirata o i suoi costi risultino insostenibili per l'impresa aeronautica (art. 10 par. 3); essa può, inoltre, autorizzare il Fondo ad erogare anticipi sull'indennizzo, senza riconoscimento di responsabilità, al fine di consentire al danneggiato di ovviare alle proprie immediate necessità economiche (art. 12).

Laddove i due livelli di risarcimento risultino comunque insufficienti, si invoca la solidarietà della Comunità internazionale oltre che del singolo Stato colpito dagli attacchi alla *security* dell'aviazione civile (<sup>123</sup>), prescindendo da qualsiasi riferimento alla responsabilità, anche solo potenziale, dell'esercente o di altri soggetti del cui operato il predetto si sia avvalso anteriormente od in occasione

---

(<sup>122</sup>) Indicata, nell'art 10 par. 2 del Protocollo in parola, in 3.000.000.000 d.s.p. per ogni evento, quale (art. 1 del Protocollo) atto di illecita interferenza, ai sensi dell'art. 4 del riferito progetto di Convenzione unitaria.

(<sup>123</sup>) Cfr. CAPLAN H., *Modernization of the 1952 Rome Convention and Protocol*, in *Air & Space Law*, 2007, 19 ss.; KJELLIN H., *The new international regime for third party liability*, *ivi*, 2008, 63 ss.

dell'evento di danno.

Il *Draft Protocol*, si inserisce sulla progettata, unitaria Convenzione sui danni a terzi, lasciando immutata la previsione (art. 4 par. 4) della possibilità, per i danneggiati da attività di *unlawful interference*, di ottenere un risarcimento nel complesso superiore ai limiti della normale esposizione debitoria dell'*operator*, per aeromobile ed evento, e di quella aggiuntiva del Meccanismo di indennizzo supplementare, attraverso la prova del comportamento particolarmente riprovevole dell'*operator* stesso o dei suoi *servants or agents* <sup>(124)</sup>.

La funzione di solidarietà attribuita al Meccanismo di indennizzo supplementare in favore delle vittime di attacchi alla *security* dell'aviazione civile induce all'ampliamento della sfera di applicazione del Protocollo (art. 2 e 10 par. 5 dello stesso) rispetto a quella del progetto di Convenzione unitaria in materia, consentendo l'intervento del Fondo anche in relazione ai danni cagionati, in un Paese aderente al Protocollo, dal volo di un aeromobile avente la nazionalità di un qualsiasi altro Paese, pur non contraente, ed a quelli prodotti in uno Stato terzo da un aeromobile impiegato da un soggetto avente sede commerciale in un Paese contraente, qualora lo Stato terzo, pur non partecipando ai finanziamenti necessari al funzionamento del Meccanismo di indennizzo supplementare, riconosca espressamente lo stesso ed i principi in tema di risarcimento

---

<sup>(124)</sup> Tale comportamento viene identificato nel dolo di danno nonché nella consapevolezza della probabilità di un conseguente danno, equiparandosi a tale consapevolezza il mancato rispetto della normativa sulla *security*. Peraltro il regresso del Fondo verso l'esercente, per un importo superiore al massimale di risarcimento a carico di quest'ultimo, è consentito solo per il più grave dei predetti atteggiamenti (art. 14.par. 1 del *Draft Protocol*). Inoltre, mentre il progetto di Convenzione unitaria attribuisce rilevanza, per il superamento del massimale risarcitorio a carico dell'esercente, definito per aeromobile e conseguenze dell'atto contro la *security*, ai comportamenti di qualsiasi dipendente e preposto dell'esercente, il *Draft Protocol* considera solo l'operato dei collaboratori a livello dirigenziale di tale soggetto.

dei danni a terzi in conseguenza di atti contrari alla *security* dell'aviazione civile.

### 1.11.3 I progetti di normative separate

La particolare considerazione dei danni da illecita interferenza nei confronti dell'aviazione civile rispetto alla generalità dei rischi connessi all'esercizio dell'aeromobile ha indotto a scindere le regole previste in relazione ai rischi «generali», concernenti la safety, rispetto a quelli «speciali», ricondotti nell'ampia dicitura di «atti di terrorismo»<sup>(125)</sup>.

Ciò ha comportato la proposizione, in sede ICAO, di due distinti testi convenzionali, uno sui danni a terzi da illecita interferenza nel volo dell'aeromobile e l'altro sui rischi riferibili alla sicurezza in generale<sup>(126)</sup>.

L'adesione ad una delle proposte Convenzioni non comporta accettazione anche dell'altra, fatta salva la precisazione per cui la disciplina del Meccanismo di indennizzo supplementare è indissolubile da quella del ristoro dei danni a terzi in conseguenza di atti di terrorismo.

Il progetto per una specifica Convenzione relativa ai danni causati da aeromobile a terzi, non conseguenti ad atti di *unlawful interference*, non comporta innovazioni di rilievo rispetto alla precedente proposta di Convenzione unitaria.

---

<sup>(125)</sup> BRITTON J., *Roads from Montreal do not Lead to Rome: Criticism and Alternatives to the Draft Convention on Third Party Liability*, in *Air & Space Law*, 2005, 279 ss.

<sup>(126)</sup> Cfr. CASANOVA M., *Le convenzioni di Montreal del 2009 sui danni a terzi in superficie*, cit., 26 ss.

L'ambito di applicazione viene, infatti, definito (art. 2) senza che si debba tener conto del luogo di immatricolazione del velivolo, restando invariati gli altri criteri in proposito adottati nel precedente progetto di Convenzione unitaria, ex art. 2 di quest'ultimo, compreso, ex art. 3, il regime di responsabilità dell'*operator*.

L'art. 1, lett. c), del nuovo progetto ridefinisce il concetto di volo con riferimento alla chiusura o apertura delle porte esterne del velivolo, successivamente o in funzione dell'imbarco o sbarco di persone o cose. Qualora dal volo derivino danni «generali» a terzi in più Stati contraenti, la giurisdizione appartiene a quello nel cui spazio aereo o territorio si trovava il velivolo al momento dell'evento dannoso, consentendosi, in proposito, a ciascuno Stato contraente di adottare misure provvisorie o preventive (artt. 12 par. 2 e 3).

Si prevede la possibilità di concludere accordi, anche multilaterali, più favorevoli ai fini del riconoscimento e dell'esecuzione delle sentenze sui danni a terzi in generale (art. 14).

Una novità di rilievo è rappresentata dall'eliminazione, ex art. 9, dell'eccezione al principio secondo cui la normativa uniforme costituisce *exclusive cause of action or remedy* per i danni «generali» in oggetto; come stabilito nel progetto di Convenzione unitaria (art. 10) il comportamento particolarmente riprovevole del responsabile legittimava il danneggiato ad invocare qualsiasi normativa utile alla propria posizione.

Infine, è la legge del luogo in cui si è verificato il danno, e non più quella nazionale dell' esercente, ad essere richiamata per gli eventuali anticipi d'indennizzo da parte dello stesso in favore dei soggetti danneggiati (art. 7).

Alla Convenzione sui rischi generali, si affianca la specifica fonte convenzionale proposta in ordine al rischio «speciale» della *unlawful interference*, in cui confluiscono le regole già previste al riguardo nel precedente progetto di Convenzione unitaria e nel *Draft Protocol* aggiuntivo, per il Meccanismo di indennizzo supplementare, con l'introduzione di una serie di differenze e precisazioni.

L'ambito di applicazione delle prospettate regole uniformi viene ampliato; infatti, pur permanendo l'identificazione dell'internazionalità della fattispecie, oggetto delle stesse, nella diversità tra lo Stato contraente in cui si sia prodotto il danno e quello in cui l'*operator* abbia la propria sede commerciale principale o la residenza, non è più richiesta l'adesione di quest'ultimo Paese a tali regole, a differenza di quanto prospettato nella nuova normativa in ordine ai rischi ordinari e, prima ancora, nel progetto di Convenzione unitaria.

A differenza di quanto previsto nel progetto di Convenzione uniforme, che faceva riferimento all'*operator* dell'aeromobile ed eventualmente ad altri operatori del settore dell'aviazione civile <sup>(127)</sup>, i

---

<sup>(127)</sup> Di altri soggetti interessati al settore dell'aviazione civile diversi dall'esercente dell'aeromobile, come i proprietari, costruttori, locatori finanziari o titolari di diritti di garanzia sul velivolo, gestori aeroportuali, fornitori di servizi di navigazione aerea o di assistenza a terra o di sicurezza, si parla anche in questi primi progetti di separate Convenzioni sui danni a terzi dal volo dell'aeromobile: in quella sui rischi generali, limitatamente a locatore anche finanziario e titolare di diritti sul velivolo (art. 9 *bis*), per escludere espressamente ed in generale, se ritenuto opportuno nel prosieguo dei lavori (in tal senso il disposto in questione viene racchiuso tra parentesi quadre), ogni loro esposizione indennitaria per tali rischi, non essendo i soggetti in questione l'esercente del velivolo; in quella sul rischio particolare (art. 5.2, anch'esso tra parentesi quadre), per arrivare sostanzialmente alla stessa conclusione, escludendosi la responsabilità dei predetti soggetti, salvo il disposto degli art. 3, 4, 6 e 19 del *Draft* in questione. Queste ultime disposizioni o riguardano esclusivamente l'esercente e allora sono applicabili ai riferiti soggetti solo se ed in quanto essi siano anche esercenti dell'aeromobile, o pongono soltanto (art. 19) il regresso dell'esercente contro gli stessi, se colpevoli di comportamenti particolarmente contrari alla *security* dell'aviazione civile, sostanzialmente rinvigorendo il principio della normale canalizzazione sull'esercente della responsabilità per i danni cagionati a terzi dal volo dell'aeromobile.

finanziamenti del Fondo di indennizzo supplementare vengono posti espressamente a carico di passeggeri e mittenti di merci in partenza da un Paese aderente alla prospettata Convenzione sul rischio speciale, con un volo anche solo nazionale, se tale Stato scelga di applicare la Convenzione in parola alle fattispecie meramente interne di danno cagionato nello Stato contraente da un aeromobile il cui esercente ivi abbia la sede d'affari o, in mancanza di questa, la permanente residenza (art. 2 Convenzione sul rischio speciale, analogamente alla corrispondente disposizione della progettata Convenzione sui rischi ordinari).

Tali contributi vengono determinati, sia per il suo avvio che per la sua stabilità, in misura proporzionata alle concrete e contingenti esigenze del Fondo stesso, in ordine agli indennizzi da erogare (art. 13 da *bis* a *quinquies*).

Viene espunta dal progetto in parola la previsione di una piena responsabilità dell'esercente in caso di comportamenti particolarmente riprovevoli di tale soggetto o dei suoi *servants or agents*, a differenza di quanto previsto nel progetto di Convenzione unitaria ex art. 4 par. 4. Si ribadisce, invece, ex art. 19, il diritto di regresso del Meccanismo di indennizzo supplementare per gli importi dallo stesso erogati ai danneggiati in presenza di siffatti comportamenti da parte dell'esercente o, se questi sia persona giuridica, dei suoi dirigenti, come già contemplato nel Protocollo aggiuntivo (art. 14 par. 1) alla Convenzione unitaria, includendovi anche l'atteggiamento temerario e consapevole della probabilità del conseguente danno a terzi.

Il ristoro degli stessi viene, quindi, compreso entro la sommatoria dei limiti fissati per l'esposizione rispettivamente dell'esercente e del Meccanismo di indennizzo supplementare, rispondendo il primo di essi oltre il proprio massimale di

responsabilità (art. 4) solo in caso di regresso dell'altro per gli indennizzi dallo stesso erogati entro l'importo massimo complessivo contemplato a carico del medesimo (art. 15 par. 2) <sup>(128)</sup>.

Tratto comune alle due proposte fonti convenzionali è quello di essere fondate su cause indirette del danno, riferibili alla *safety* piuttosto che alla *security*, e non sull'effettiva ragione del pregiudizio cagionato a terzi dal volo dell'aeromobile, rappresentata dalla caduta sulla superficie dell'apparecchio o di parti di esso o di persone o cose che si trovassero a bordo, o dall'urto tra velivoli per l'esercente, il proprietario, l'equipaggio ed i passeggeri o gli aventi diritto al carico, imbarcati su ciascuno degli apparecchi entrati in collisione.

#### 1.11.4 La revisione dei progetti.

I progetti delle due Convenzioni sui danni a terzi dal volo di aeromobile sono stati successivamente modificati ad opera dello *Special Group* sino alla presentazione al Consiglio ICAO di una versione ritenuta da quest'ultimo matura per la sottoposizione al giudizio del Comitato giuridico di tale Organizzazione <sup>(129)</sup> e poi di una Conferenza internazionale, in funzione della definitiva adozione.

L'ampliamento del concetto di terzo danneggiato in superficie, espresso già nel primo progetto di Convenzione in materia, ha determinato l'espunzione dai progetti in esame dell'espressa

---

<sup>(128)</sup> Ancora 3.000.000.000 di d.s.p., in aggiunta a quanto dovuto dall'esercente dell'aeromobile coinvolto nell'evento dannoso. Tale importo, ex art. 4, continua ad essere rapportato al peso massimo dell'aeromobile al momento del decollo, secondo il certificato di navigabilità.

<sup>(129)</sup> L'ultima versione dei progetti, elaborata dallo *Special Group* dal 26 al 29 giugno 2007, è stata dal Consiglio ICAO, nella sua Sessione del 7 dicembre 2007, trasmessa al *Legal Committee* dell'Organizzazione per la discussione e revisione nel corso della Sessione dello stesso, indetta per il 21 aprile 2008.



inapplicabilità, qualora la responsabilità risulti già regolata da un contratto tra il predetto danneggiato e l' esercente o avente diritto ad utilizzare l'aeromobile al tempo dell'evento dannoso, oppure dalla normativa applicabile al rapporto di lavoro tra i medesimi soggetti (art. 25 Convenzione di Roma del 1952, art. 30 primo progetto di Convenzione sul rischio speciale e art. 17 primo progetto di Convenzione sui rischi ordinari).

Rispetto al primo progetto di entrambe le Convenzioni, lo *Special Group* aggiunge (art. 3 par. 5 secondo progetto di Convenzione sul rischio speciale e art. 3 par. 6 secondo progetto di Convenzione sui rischi generali) la considerazione del danno mentale, ritenuto risarcibile solo se cagionato da una «riconoscibile» malattia della psiche conseguente ad una lesione corporale o al «ragionevole» timore di subire, in occasione dell'evento dannoso, morte o traumi fisici.

Il danno psichico ricade, pertanto, sotto le progettate fonti convenzionali, anche se non incide negativamente sull'organismo di chi lo subisce, qualora le circostanze giustifichino in tale soggetto un senso d'angoscia per la propria incolumità fisica (130).

Viene altresì rimessa alla *lex fori* la liquidazione, in aggiunta al risarcimento, delle spese di lite e degli interessi, salvo che sia stata fatta pronta offerta del ristoro del danno (art. 22 secondo progetto di Convenzione sui rischi speciali e 5 secondo progetto di Convenzione sui rischi ordinari) <sup>(131)</sup>.

---

<sup>(130)</sup> Sotto questo profilo la portata della proposta normativa internazionaluniforme è più favorevole al danneggiato dal volo di aeromobile rispetto al dettato della ricordata Convenzione di Montreal 1999 per il passeggero aereo, la quale postula, per un risarcimento al danneggiato, almeno la sussistenza di negativi riflessi somatici come conseguenza di una situazione di panico od angoscia per tale soggetto durante il volo.

<sup>(131)</sup> In entrambi i progetti in parola è il *carrier* ad essere chiamato a proporre la transazione. MUTTI A. H., *Report of the Rapporteur to the Draft Convention on*

La canalizzazione dell'obbligazione risarcitoria sull'*operator* ed il primato delle fonti convenzionali nella materia che ne occupa vengono ribaditi anche nel secondo progetto delle stesse (artt. 3 par. 1 e art. 10 secondo progetto Convenzione sui rischi generali nonché artt. 3 par. 1 e 27 par. 1 secondo progetto Convenzione sul rischio speciale), introducendosi nuovamente l'eccezione al principio dell'esclusività del dettato internazionaluniforme per chi abbia intenzionalmente compiuto un atto di *unlawful interference* (art. 27 par. 2 secondo progetto Convenzione sul rischio speciale), mentre tale eccezione non è prevista con riguardo ai rischi generali, attinenti alla *safety* (art. 10 secondo progetto Convenzione in proposito). Pertanto ogni autore di deliberati attacchi alla *security* dell'aviazione civile, a prescindere che operi o meno nell'ambito o in connessione a quest'ultima, può essere convenuto in giudizio sulla base di qualsiasi normativa applicabile secondo le regole di conflitto del foro adito, mentre la responsabilità per danni a terzi, in conseguenza dell'inosservanza delle regole sulla *safety*, resta fondata sulla progettata normativa internazionaluniforme <sup>(132)</sup>.

Nel secondo progetto di Convenzione sulle conseguenze degli atti di *unlawful interference* viene ripristinato il principio della piena responsabilità dell'*operator* qualora il medesimo o, se persona giuridica, i suoi più alti dirigenti compiano intenzionalmente un tale

---

*Compensation for damage caused by aircraft to third parties (The general risks Convention)*, in *Annals of Air and Space Law*, XXXIV, 2009, 571 ss., 580, osserva come il disposto andrebbe, invece, riferito all'*operator* dell'aeromobile.

<sup>(132)</sup> Conforme H. KJELLIN, *op. ult. cit.*, 72. Occorre evidenziare che il primo comma dell'art. 27 del secondo progetto di Convenzione sul rischio speciale esplicita la canalizzazione, praticamente totale, della responsabilità per i danni da illecita interferenza sull' esercente dell'aeromobile, con la sola eccezione (secondo comma dello stesso articolo) dell'azione contro chiunque compia o tenti di compiere un attacco alla *security* dell'aviazione civile, come definito col riferito rinvio alle Convenzioni dell'Aia del 1970 e di Montreal del 1971.

atto o vi contribuiscano in maniera determinante nell'ambito della propria sfera di operatività e senza tener conto di un probabile ed imminente rischio di danno a terzi. Tale ultima circostanza viene peraltro esclusa, nel progetto in esame (art. 24), nell'ipotesi di certificata applicazione, ad opera degli organi competenti, della normativa sulla *security* in occasione dell'evento dannoso.

Quanto al secondo progetto di Convenzione sui rischi generali, l'esenzione dell'*operator* dall'obbligazione indennitaria è ancora subordinata all'imputabilità del danno allo stesso danneggiato o ai suoi aventi diritto, con l'aggiunta, rispetto al primo progetto (art. 7), della consapevolezza del proprio comportamento temerario e delle sue possibili conseguenze dannose, al pari di quanto previsto a proposito del rischio speciale (art. 21 del secondo e 17 del primo progetto di Convenzione ad esso relativa)

#### 1.11.5 Il contributo dell'ICAO

Il Comitato giuridico dell'ICAO, chiamato a rivedere i progetti (<sup>133</sup>), così come modificati, ha introdotto a sua volta una serie di cambiamenti anche sostanziali.

In primo luogo ha reso comune ad entrambe le proposte Convenzioni il requisito dell'internazionalità del volo, anche solo per uno scalo intermedio, espungendo il requisito della diversità dello Stato di immatricolazione dell'aeromobile o della sede d'affari o residenza dell'esercente, rispetto al Paese in cui si verifichi il danno. Quest'ultimo, deve aderire alle progettate Convenzioni ai fini della

---

<sup>(133)</sup> Nel corso della sua 33<sup>a</sup> Sessione, tenutasi a Montreal dal 21 aprile al 2 maggio 2008.

loro applicazione, in luogo di quelli collegati dal volo dell'aeromobile. Resta salva la possibilità per ogni Stato contraente di optare per l'applicazione di una o di entrambe le proposte fonti anche ai voli interni.

Il ristoro del danno psichico viene subordinato, oltre che alla sua dipendenza da una lesione corporale, all'effettiva esposizione del terzo ad un probabile danno fisico e non più al timore, sia pur «ragionevole», di poter riportare un tale pregiudizio.

L'intervento del Comitato giuridico incide anche sul limite dell'obbligazione indennitaria a carico dell'esercente per gli eventi di danno riferibili alla *safety*. Questo viene, infatti, stabilito per aeromobile e complesso delle conseguenze dannose per i terzi, derivanti dal volo dello stesso, in misura proporzionale alla massa del velivolo, con scaglioni decrescenti rispetto alla maggior massa considerata, analogamente a quanto già stabilito per il limite dell'obbligazione indennitaria a carico dell'esercente per i danni derivanti da atti contrari alla *security* dell'aviazione civile.

Viene espunto ogni riferimento al massimale individuale, riferito al singolo danneggiato, sempre presente nei lavori di revisione del dettato uniforme per i rischi generali. La limitazione del debito risarcitorio a carico dell'*operator* per tali rischi è ritenuta un beneficio eccezionale conseguente alla dimostrazione che il danno non sia dipeso da colpevole atto od omissione propria o dei propri dipendenti e preposti, oppure che lo stesso sia dovuto al riprovevole comportamento di terzi o alla condotta colposa dello stesso danneggiato. (artt. 3, 3 bis e 8 del rivisitato secondo progetto di Convenzione sui rischi generali).

Per i danni conseguenti ad attacchi alla *security* dell'aviazione civile si propone la richiesta di un contributo finanziario per il

funzionamento del Meccanismo di indennizzo supplementare anche ad altre componenti dell'aviazione civile, oltre che all'esercente, semplice collettore dei contributi a carico di passeggeri e mittenti (artt. 12 ss. del rivisto progetto).

In previsione della difficoltà dell'*operator* di ottenere una copertura assicurativa rispetto a ciascun evento dannoso, a seguito di episodi di illecita interferenza, il Comitato giuridico consente all'*operator* di assicurare la propria responsabilità ricorrendo ad un'assicurazione globale, stipulata per tutti gli eventi di danno a terzi conseguenti ad attività contraria alla *security* che riguardino, nel corso dell'anno, l'assicurato (o gli assicurati) per quel tipo di eventi, entro il massimale di polizza stabilito, a seguito della progressiva corresponsione degli indennizzi (<sup>134</sup>).

In ordine al diritto di regresso, sia dell'*operator* che del Meccanismo di indennizzo supplementare, si subordina l'esercizio del diritto alla definizione di tutte le richieste dei danneggiati dal medesimo attacco alla *security* e, limitatamente al regresso del Fondo contro persona diversa dall'*operator* e da chi abbia contribuito intenzionalmente o colposamente all'evento dannoso, anche alla condizione che l'esito dell'azione appaia verosimilmente garantito da una copertura assicurativa in favore di chi la subisce. Il regresso resta escluso nei confronti del proprietario, locatore anche solo finanziario, titolare di un diritto di garanzia sull'aeromobile o costruttore dello stesso, data l'estraneità di tali figure all'esercizio del velivolo.

Si esclude, inoltre, l'esercizio dell'azione da parte dell'*operator*

---

(<sup>134</sup>) Sul punto si rinvia a GUERRERO LEBRÓN M. J., *La evolución del regimen de responsabilidad extracontractual del transportista aéreo: apuntes sobre los nuevos Convenios por riesgos generales y por actos de interferencia ilícita que involucren a aeronaves*, in *Rev. der. transp.*, 2009, III, 57.

per gli indennizzi dallo stesso erogati oltre il normale limite della propria obbligazione debitoria in conseguenza di un proprio atto volontario o di un temerario e consapevole concorso nella determinazione dell'evento di illecita interferenza contro l'aviazione civile. Il regresso del Meccanismo di indennizzo supplementare è invece escluso qualora lo stesso sia intervenuto per pagare indennizzi in sostituzione di un *operator* trovatosi nell'oggettiva difficoltà a reperire un'adeguata copertura assicurativa a seguito delle turbative del relativo mercato, recate da episodi contrari alla *security* dell'aviazione civile (artt. 24 e 24 *bis* del secondo progetto di Convenzione sul rischio speciale, nel testo modificato dal Comitato giuridico dell'ICAO).

Nel secondo progetto di Convenzione sui rischi generali (art. 13 del testo rivisto), il Comitato giuridico affianca la giurisdizione dello Stato in cui l'*operator* ha sede principale a quella del Paese contraente in cui il danno si verifica.

#### 1.11.6 Le modifiche operate in sede di Conferenza diplomatica.

A seguito delle modifiche apportate ai due progetti di normativa uniforme, il Comitato giuridico dell'ICAO ha ritenuto maturi i tempi per una Conferenza internazionale <sup>(135)</sup> che varasse ed aprisse alla

---

<sup>(135)</sup> Tenutasi a Montreal dal 20 aprile al 2 maggio 1999, giorno in cui sono state aperte alla firma la Convenzione sul risarcimento del danno causato da un aeromobile a terzi relativo ai c.d. rischi generali, cioè a quelli ordinari o di base, diversi dal rischio speciale di *unlawful interference involving aircraft*, cui è dedicata l'altra Convenzione varata dalla predetta Conferenza internazionale. Entrambe le fonti Convenzionali in parola sono redatte in sei testi, inglese, francese, spagnolo, russo, cinese, arabo, tutti egualmente autentici. Di tale autenticità è fatta garante la Segreteria della stessa Conferenza diplomatica, sotto il controllo del Presidente di quest'ultima. Depositaria delle due Convenzioni è l'ICAO. Nell'atto finale della predetta Conferenza diplomatica sono state

firma i testi delle stesse.

In tale contesto si è confermata l'ossatura delle due separate Convenzioni, con la previsione del trattamento di favore per i danni a terzi, nell'ipotesi di coinvolgimento dell'aeromobile in attacchi alla sicurezza dell'aviazione civile rispetto a quanto previsto per le vicende contrarie alla *safety*.

Per queste ultime l'*operator* risponde, entro un importo globale fissato per evento ed aeromobile, eccettuata l'ipotesi della piena o concorrente responsabilità dello stesso danneggiato o dei suoi aventi diritto. Per la parte di danno eccedente il predetto importo è consentita all'*operator* la prova liberatoria della assoluta non imputabilità del danno a volontà, negligenza o comunque illecito comportamento propri o dei suoi dipendenti ed ausiliari.

Per i danni derivanti da episodi contrari alla *security*, lo stesso risponde nei confronti dei terzi entro un importo stabilito in rapporto alla massa dell'aeromobile utilizzato, con possibilità di intervento del Fondo internazionale dell'aviazione civile per il risarcimento dei danni (nuova dicitura del Meccanismo di indennizzo supplementare), per la parte del danno complessivo eccedente la predetta cifra, fino ad un tetto indicato unitariamente per evento, senza alcuna distinzione in rapporto alle dimensioni del velivolo in esso coinvolto. L'unica eccezione è rappresentata dall'ipotesi di volontaria determinazione, esclusiva o anche solo concorrente, dell'evento dannoso da parte del danneggiato o dei suoi aventi causa.

Laddove la sommatoria di tali importi risulti incapiente rispetto

---

altresì adottate due risoluzioni: la prima per invitare, attraverso la segreteria generale dell'ICAO, gli Stati interessati a ratificare al più presto le Convenzioni in parola; l'altra per l'istituzione di una Commissione Preparatoria per l'operatività del Fondo internazionale di indennizzo supplementare, nel quadro della Convenzione sul rischio speciale di interferenza illecita nelle attività dell'aviazione civile.

alle legittime pretese dei soggetti danneggiati a seguito di attività contrarie alla *security*, gli stessi possono ottenere dall'*operator* il ristoro della parte insoddisfatta del proprio danno, dimostrandone l'intenzione di cagionare l'evento o la consapevolezza del comportamento temerario e delle probabili conseguenze dannose proprie o dei suoi dipendenti.

Vengono inserite le disposizioni finali in tema di firma ed adesione a ciascuna Convenzione, anche da parte delle Organizzazioni territoriali di integrazione economica (art. 21 della Convenzione sui rischi generali e 38 ss. della Convenzione sul rischio speciale).

In ordine all'entrata in vigore delle Convenzioni in parola, si richiede, per quella riferita agli episodi di illecita interferenza, che il numero minimo di ratifiche od adesioni sia rappresentativo di un consistente volume di traffico di passeggeri (art. 23 della Convenzione sui rischi generali e 40 della Convenzione sul rischio speciale); denuncia di tali fonti (art. 24 della Convenzione sui rischi generali e 41 della Convenzione sul rischio speciale); riserve sul loro testo (rispettivamente artt. 27 e 46); possibilità, per lo Stato comprendente territori soggetti a distinti regimi giuridici, di applicare le nuove regole in esame ad uno solo di tali territori (rispettivamente artt. 26 e 45); prevalenza, per ogni Paese contraente, delle nuove regole rispetto al testo attualmente vigente, indipendentemente dalla denuncia che di quest'ultimo possa fare il predetto Paese (rispettivamente artt. 25 e 44).

La Convenzione sul danno a terzi conseguente ad attività contraria alla *security* del volo dell'aeromobile stabilisce (artt. 42 ss.) che cesserà di essere in vigore quando il numero dei Paesi aderenti, a seguito di denunce da parte di altri Stati già contraenti, sia inferiore ad otto, o qualora tale cessazione venga decisa a maggioranza qualificata



dalla Conferenza delle Parti. In tali ipotesi occorrerà procedere alla liquidazione del Fondo internazionale, senza compromettere il ristoro dei danni cagionati a terzi dagli eventi in precedenza accaduti.

La Conferenza internazionale interviene su pochi aspetti, ma in maniera considerevole al riguardo.

Viene espunta la considerazione, quale terzo danneggiato, dell'esercente, del proprietario e dell'equipaggio dell'altro aeromobile in volo, coinvolto in una collisione, e dei passeggeri o aventi diritto al carico di tale velivolo, nell'erroneo presupposto di una conflittualità tra tale ampio concetto di terzo danneggiato e la valenza di *exclusive cause of action* della fonte convenzionale sul trasporto aereo internazionale (<sup>136</sup>), senza, tuttavia ripristinare il vecchio dettato, per tornare ad escludere chiaramente dall'applicazione della nuova normativa i danni ad ogni aeromobile in volo, a persone e cose che si trovino a bordo ed agli aventi diritto sullo stesso.

La definizione di terzo, come soggetto diverso dall'*operator*, passeggero od avente diritto al carico, può essere, nella sua genericità, intesa in rapporto a tutti gli aeromobili in volo entrati in collisione tra loro, a prescindere da quello che poi generi il danno in superficie.

Per i danni cagionati insieme dal volo di due o più aeromobili, impiegati da un medesimo *operator*, il massimale della responsabilità incombente su tale soggetto è individuato in riferimento a quello, tra tali velivoli, con la maggior massa (art. 4 par. 2 di entrambe le Convenzioni).

---

(<sup>136</sup>) Si elimina in tal modo l'esigenza di coordinamento tra le normative sul danno a terzi dal volo di aeromobile e sul trasporto aereo, ad evitare che il passeggero di un aeromobile coinvolto in una collisione con altro velivolo ottenga, agendo sul piano aquiliano contro l'esercente di quest'ultimo e magari anche contro il Fondo di indennizzo, un ristoro superiore a quello ottenibile dal proprio vettore sulla base della Convenzione di Montreal del 1999, che non riconosce, secondo opinione comune, il danno psicologico non collegato a trauma fisico.

Nella Convenzione sui rischi generali (art. 3 par. 8) trovano nuovamente riconoscimento i conflitti armati ed i disordini civili, escludendo ogni responsabilità dell' esercente per le loro dannose conseguenze dirette. Tale esclusione di responsabilità si estende (art. 12 par. 2) anche gli altri soggetti ai quali sia potenzialmente addebitabile la compromissione della *safety*, limitatamente alla canalizzazione della responsabilità sull'*operator*.

Sempre nella medesima Convenzione si riafferma (art. 16 par. 1) l'unicità della giurisdizione del Paese contraente in cui si sia verificato il danno, con esclusione della competenza dello Stato della sede principale dell' esercente.

Nella Convenzione sui rischi generali la Conferenza internazionale puntualizza (art. 9 par. 1) l'importo della copertura assicurativa o garanzia finanziaria minima richiesta per i danni a terzi in generale, in linea con quanto già previsto per il rischio speciale in entrambi i progetti di Convenzione allo stesso relativi (art. 8 del primo e 7 del secondo progetto). Il minimale assicurativo obbligatorio per entrambe le Convenzioni corrisponde al normale limite della responsabilità di natura oggettiva dell'*operator*, coincidendo numericamente con i requisiti assicurativi minimi prescritti dal Regolamento n. 785/2004/Ce del 21 aprile 2004 per gli esercenti di aeromobili operanti in ambito comunitario, anche solo per il sorvolo.

Nella Convenzione sul rischio speciale il regresso dell'*operator* e del Fondo di indennizzo contro il responsabile del danno a terzi non viene più subordinato alla definizione di tutte le domande dei danneggiati.

La Conferenza diplomatica sancisce chiaramente il diritto di regresso dell' esercente e del Fondo internazionale nei confronti di chiunque abbia commesso, organizzato o finanziato l'attività contraria

alla *security* del volo, nonché del Fondo verso l'*operator*, qualora lo stesso o i suoi dipendenti abbiano contribuito all'evento dannoso volontariamente o con un consapevole atteggiamento temerario.

L'esercizio dello stesso diritto nei confronti di «ogni altro soggetto» (artt. 24 e 25 della Convenzione sul rischio speciale), ne impone la copertura mediante «un'assicurazione disponibile a condizioni commerciali ragionevoli» (art. 26 par. 1). Si precisa inoltre (art. 26 par. 2) che la condizione dell'assicurabilità del rischio non assiste, nei confronti del Fondo, chi abbia contribuito all'evento dannoso temerariamente e con la consapevolezza di un probabile, conseguente danno.

Nessuna azione di regresso è ammessa verso il proprietario, il locatore finanziario dell'aeromobile o il titolare di diritti reali o di garanzia su di esso, in quanto estranei al suo esercizio, nonché nei confronti del costruttore del velivolo che dimostri di aver osservato le regole relative all'ideazione dell'apparecchio; costui può essere soggetto passivo dell'azione in parola, laddove errori di progettazione e costruzione dell'aeromobile abbiano anche solo agevolato l'atto di illecita interferenza, subordinatamente all'assicurabilità della propria responsabilità al riguardo. Va evidenziato come per il medesimo, nel contrarre tale copertura assicurativa, non siano previste limitazioni di debito risarcitorio in tutta la nuova normativa uniforme, con una palese disparità di trattamento rispetto all'esercente.

Ulteriore novità è rappresentata dalla possibilità, riconosciuta alla Conferenza delle Parti, di decidere, nella fascia di esposizione debitoria del Fondo, un intervento per l'indennizzo anche dei passeggeri dell'aeromobile originante il danno, nell'ipotesi in cui l'ammontare del relativo risarcimento, in forza della normativa sul trasporto aereo, risulti inferiore a quanto spettante al terzo danneggiato

in superficie (art. 8 par. 2, lett. *b*), ed art. 9, lett. *j*), della Convenzione sul rischio speciale). La norma è applicabile anche nell'ipotesi in cui all'atto di illecita interferenza consegua una collisione tra aeromobili, a beneficio dei passeggeri di ciascuno di essi (art. 5 della Convenzione sul rischio speciale).

Quest'ultima scelta della Conferenza internazionale, oltre a comportare il rischio di una riduzione dell'indennizzo, a causa della concorrenza dei passeggeri dello stesso aeromobile, che ha cagionato i danni, nella ripartizione del massimale dell'esposizione debitoria a carico del Fondo, altera l'ambito di applicazione della Convenzione sul rischio speciale; infatti, le regole dettate su modalità e limiti dell'intervento del Fondo appaiono estensibili anche al ristoro di danni normalmente esclusi dalla valenza della fonte in parola (art. 1, lett. *j*), e art. 2 par. 1).

La Convenzione sul rischio speciale rimette alla Conferenza delle Parti la delibera, a maggioranza qualificata (artt. 9 lett. *b*), 10.4 e 15.1), in ordine al Regolamento del Fondo internazionale, specie con riguardo alla raccolta dei contributi ad esso, al fine di garantire la continuità del suo funzionamento, pur nella indeterminatezza del numero e della sequenza temporale degli eventi dannosi che lo stesso dovrà fronteggiare.

L'assoluto potere conferito alla Conferenza delle Parti in relazione alla Convenzione sul rischio speciale e l'inappellabilità delle scelte dalla stessa adottate, talvolta anche a semplice maggioranza, lasciano allo Stato dissenziente solo la via estrema del ritiro dalla partecipazione alla normativa uniforme, attraverso la denuncia della stessa (art. 41).

### 1.11.7 Le nuove Convenzioni e l'UE

L'Unione europea impone agli Stati che la compongono di eliminare discriminazioni tra i cittadini aventi nazionalità diverse nell'accesso ai sistemi di equo indennizzo che ciascuno di essi è chiamato ad adottare in favore delle vittime di reati intenzionali commessi nei rispettivi territori, rimettendo alle legislazioni nazionali la scelta di porre o meno un siffatto sistema indennitario pubblico (<sup>137</sup>). La Convenzione sul rischio speciale, se ratificata dal nostro Paese e dopo la sua entrata in vigore, finirebbe per disciplinare *ex se* la responsabilità dell' esercente per danni a terzi in superficie, anche in rapporto a fattispecie meramente interne, in forza del rinvio dinamico alle norme internazionali vigenti nella Repubblica espresso nell'art. 965 c. nav., *post* riforma.

Il rinvio in parola, in quanto circoscritto alla responsabilità dell' esercente, non investe il sistema di indennizzo supplementare. Pertanto, in ipotesi di ratifica ed adesione alla citata fonte, in fattispecie soggette alla predetta disposizione, graverebbe sugli stessi danneggiati la parte di danno ulteriore rispetto al limite della normale obbligazione indennitaria dell' esercente, fino al massimo di quella a carico del Fondo di indennizzo, con l'ulteriore possibilità di chiedere allo stesso *operator* l'*additional compensation*, di cui all'art. 23 della medesima Convenzione, qualora l'importo complessivo dei danni subiti superi la sommatoria dei massimali dell'esposizione debitoria

---

(<sup>137</sup>) Prima la l. 20 ottobre 1990 n. 302 e poi quella 3 agosto 2004 n. 206 prevedono un parziale ristoro del danno per morte o invalidità permanente delle vittime del terrorismo e delle stragi di tale matrice. Si tratta di elargizioni per un importo massimo individuale, rapportato, in caso di invalidità permanente, alla misura percentuale della stessa, con una considerevole franchigia al riguardo. È prevista l'opzione per un assegno vitalizio, sia da parte dell'invalido che dei superstiti della vittima dell'attentato terroristico.

dello stesso e del Fondo.

In ordine alla compatibilità della prospettata disciplina uniforme con quella di matrice europea, la Commissione ha lamentato, rispetto ad entrambe le Convenzioni, che la prevista esclusività del *locus damni* quale giurisdizione competente (art. 32 della Convenzione sul rischio speciale e 16 di quella sui rischi generali) contrasti con le scelte dell'Unione che privilegiano, in ordine alla giurisdizione, lo Stato di domicilio del convenuto (art. 2 Reg. n. 44/2001/Ce del Consiglio del 22 dicembre 2000) <sup>(138)</sup>.

Per tal motivo la medesima Commissione, in occasione della Conferenza internazionale per il varo della nuova normativa uniforme, ha proposto, pur senza successo, di inserire nella stessa la possibilità, per gli Stati contraenti e membri di un'Organizzazione regionale di integrazione economica, di applicare le proprie regole in tema di giurisdizione alle fattispecie interne alla predetta Organizzazione.

## **2. Danni a terzi in superficie ed aeromobili militari**

### **2.1 La disciplina prima e dopo la riforma della parte aeronautica del codice della navigazione**

Come noto, anteriormente al codice della navigazione, per disposizione espressa (art. 21), la Convenzione di Roma del 29 maggio 1933 non si applicava agli aeromobili militari, ai quali si riteneva applicabile l'art. 40 del R.d. 20 agosto 1923, n. 2207, sulla

---

<sup>(138)</sup> In argomento cfr. BOLLWEG H. G., MOLL K., *Die Drittschadenshaftung im internationalen Luftverkehr nach der Revision des Römer Haftungsabkommens*, in *ZLW*, 2009, 587 ss., 602 ss.

navigazione aerea, mai espressamente abrogato. La disposizione in parola stabiliva, nel primo comma la responsabilità solidale del proprietario, dell'esercente del trasporto e dell'autore del danno, in caso di danni arrecati alle persone o alle cose, «sia per effetto del contratto di lavoro, sia per effetto del contratto di trasporto, sia verso i terzi»; nel secondo comma fissava il principio dell'applicabilità delle «norme del diritto comune» nel caso di concorso di colpa da parte del danneggiato <sup>(139)</sup>.

La dottrina si occupò ampiamente del problema di stabilire se la disposizione in argomento avesse accolto o meno il principio della responsabilità oggettiva. L'opinione affermativa, accolta da una parte degli studiosi <sup>(140)</sup>, si scindeva in due diverse tendenze, che facevano rispettivamente capo alle teorie della responsabilità incolpevole e della presunzione *iuris tantum* di colpa <sup>(141)</sup>.

Entrambe queste concezioni sono state poi superate mediante l'affermazione che, in ordine alla responsabilità dell'autore del danno, l'art. 40, rettammente interpretato, non potesse considerarsi una deroga al principio generale sancito dall'art. 1151 del codice civile del 1865. La maggiore garanzia offerta al danneggiato nell'ambito del diritto aeronautico consisteva nella circostanza che, una volta accertata la colpa dell'autore, dovessero ritenersi responsabili, in solido, con lui, anche il proprietario e l'esercente il trasporto <sup>(142)</sup>.

---

<sup>(139)</sup> FERRARA SANTAMARIA M., *Danni arrecati a terzi da aeromobili militari*, in *Riv. dir. nav.* 1940, I, 401ss.

<sup>(140)</sup> SPASIANO E., *Urto di nave e idrovolante. Responsabilità dell'autore del danno in diritto aeronautico*, in *Riv. dir. nav.*, 1935, II, 64 ss.

<sup>(141)</sup> PESCATORE G., *Sulle norme regolatrici della responsabilità per danni arrecati a terzi da aeromobili militari* (nota a Cass., Sez. Un., 9 gennaio 1943), in *Riv. dir. nav.*, 1943-48, I, 196 ss.

<sup>(142)</sup> GIANNINI A., *Danni a terzi arrecati da aeromobili militari*, (nota a App. Bari, 20 febbraio 1948), in *Riv. dir. nav.*, 1949, II, 233.

Con l'entrata in vigore del codice della navigazione si è posto, pertanto, il problema dell'individuazione delle norme regolatrici della responsabilità per danni inferti a terzi da aeromobili militari.

In base all'originaria formulazione dell'art. 748 c. nav., le norme in esso contenute non erano suscettibili di applicazione agli aeromobili militari, salva diversa disposizione (<sup>143</sup>).

La disposizione sanciva il principio secondo il quale soltanto in casi eccezionali, ovvero qualora ricorresse un espresso richiamo, le norme del codice avrebbero potuto trovare applicazione agli aeromobili militari. Tale assetto rendeva palese l'inapplicabilità agli stessi delle norme in materia di responsabilità per danni a terzi sulla superficie, stante l'assenza di un'esplicita disposizione che richiamasse, rispetto ai medesimi, la disciplina stabilita nel codice (<sup>144</sup>). Risultava precluso anche il ricorso all'analogia, a norma dell'art. 1 c. nav., posto che le disposizioni sulla responsabilità per i danni a terzi inferti da aeromobili privati non risultavano suscettibili di applicazione al caso analogo di danni inferti da aeromobili militari, essendo il medesimo ricorso espressamente vietato dalla norma che sanciva l'inapplicabilità ai medesimi delle disposizioni contenute nel codice (<sup>145</sup>). Pertanto, l'unica soluzione adottabile consisteva nel ricorso alla disciplina di diritto comune (<sup>146</sup>). Nell'indagine volta ad individuare le disposizioni del codice civile, suscettibili di applicazione nella specie, si imponevano all'attenzione gli artt. 2043,

---

(<sup>143</sup>) Risultava precluso anche l'ulteriore ricorso all'art. 40 citato, in quanto abrogato dall'art. 1329 c. nav.

(<sup>144</sup>) BENTIVOGLIO L. M. *Sulla nozione di "aeromobile militare"*, in *Studi in onore di Giuseppe Chiarelli*, Milano, 1974, 3109 ss.

(<sup>145</sup>) CARBONE P., *Sulla definizione di aeromobile militare e sulla prescrizione del diritto al risarcimento dei danni provocati dallo stesso in superficie* (nota a Trib. Torino, 16 marzo 1954, n. 1791), in *Giur. compl. C. Cass.*, 1954, 529.

(<sup>146</sup>) GAETA D., *Ancora sulla nozione di aeromobile militare e sui danni a terzi in superficie*, cit., 178 ss.



2050 e 2054 c.c.

Gli orientamenti dottrinali e giurisprudenziali in ordine alla scelta della disposizione in concreto applicabile alle ipotesi in esame sono stati oscillanti. In tale contesto ha avuto origine quel filone interpretativo che, partendo dal presupposto della ritenuta pericolosità della navigazione aerea, ha sostenuto l'applicabilità dell'art. 2050 c.c. Tuttavia, come già evidenziato, siffatta impostazione è stata oggetto di contestazioni fondate sulla constatazione di come la navigazione aerea, in virtù dei continui progressi della tecnica, non potesse annoverarsi fra le attività pericolose, pur facendo salva l'indagine sulla pericolosità del mezzo di volta in volta adoperato <sup>(147)</sup>.

La problematica in argomento ha, tuttavia, perso la propria rilevanza pratica a seguito della novella legislativa del 2005-2006. La già menzionata riforma della parte aeronautica del codice della navigazione ha, infatti, esteso agli aeromobili di Stato e a quelli equiparati, dunque, agli aeromobili militari, il medesimo regime dei danni a terzi in superficie (art. 965, comma 2, c. nav., nel testo vigente), ponendo un'eccezione alla deroga generale di cui all'art. 748 c. nav. e riconducendo nell'alveo della disciplina speciale la regolamentazione in precedenza rimessa al diritto comune.

---

<sup>(147)</sup> ELIA C., *Sulle norme regolatrici della responsabilità per danni arrecati a terzi sulla superficie da aeromobili militari*, cit., 208 ss.

### 3. Responsabilità per danni da rumore

#### 3.1 L'inquinamento acustico: inquadramento del problema

Nel nostro ordinamento, nonostante il crescente manifestarsi della problematica dell'inquinamento ambientale, la produzione normativa è stata a lungo frammentaria e disorganica.

Tra i provvedimenti più importanti in materia rilevano la legge del 13 luglio 196 n. 615 recante provvedimenti contro l'inquinamento atmosferico e la legge del 10 maggio 1976 n. 319 sulla tutela delle acque.

L'intervento di maggior rilievo è costituito dalla legge 8 luglio 1986 n. 349, istitutiva del Ministero dell'ambiente, che ha introdotto, all'art. 18, il concetto di «danno ambientale», inteso quale danno allo Stato, suscettibile di essere posto a carico di chiunque comprometta l'ambiente mediante una condotta illegittima <sup>(148)</sup>. L'intera disciplina contenuta nel citato articolo è stata sostituita dal d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 (T.U. ambientale), il quale, nel recepire la direttiva 2004/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulla responsabilità ambientale in materia di prevenzione e riparazione del danno ambientale, lo identifica, all'art. 300 in «qualsiasi deterioramento significativo e misurabile, diretto o indiretto, di una risorsa naturale o dell'utilità assicurata da quest'ultima».

Nello specifico ambito dell'inquinamento acustico, il primo intervento di rilievo risale al d.P.C.M. 1 marzo 1991, «sui limiti

---

<sup>(148)</sup> GIAMPIETRO F., *La valutazione del danno all'ambiente: i primi passi dell'art. 18, l. n. 349 del 1986*, in *Foro amm.*, 1989, III, 2957 ss.

massimi di esposizione al rumore (<sup>149</sup>) negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno», emanato in attuazione dell'art. 2 della citata legge 349/1986, al quale si deve la fissazione dei limiti massimi di esposizione al rumore, sulla base di una classificazione del territorio comunale in differenti zone con specifico riferimento alle esigenze acustiche.

La disciplina in oggetto è stata successivamente innovata dalla legge quadro del 26 ottobre 1995 n. 447 sull'inquinamento acustico, la quale, oltre a stabilire i principi fondamentali in materia, ha previsto, in un'ottica pianificatoria, la realizzazione di interventi finalizzati alla limitazione delle emissioni sonore, demandando ai vari livelli di governo il compito di dare attuazione alle relative prescrizioni. L'ambito di applicazione della normativa concerne tutte le emissioni sonore prodotte da sorgenti fisse o mobili. L'art. 2 definisce l'inquinamento acustico e lo individua nel rumore, introdotto nell'ambiente abitativo o in quello esterno, idoneo a recare disturbo al riposo o alle attività umane, nonché pericolo per la salute umana, possibile deterioramento degli ecosistemi, dei beni materiali, dei monumenti, dell'ambiente abitativo o di quello esterno, o comunque tale da interferire con la legittima fruizione degli stessi.

---

(<sup>149</sup>) Il rumore, fonte dell'inquinamento acustico, può essere definito come « [...] qualunque suono che provochi sull'uomo effetti indesiderati, disturbanti o dannosi di tipo somatico e/o psicologico, interferendo negativamente sulle condizioni di benessere e di salute delle persone e delle comunità esposte, e anche sulle diverse attività umane [...]»; cfr. PASQUALINI SALSA C., *Diritto ambientale*, Repubblica San Marino, 1999, 271. Appare evidente come la nozione di rumore non sia giuridica, ma si caratterizzi per una notevole componente soggettiva; cfr. CACCIN R., MAUCERI C., PANASSIDI G., ZUCCHETTI A., *L'inquinamento acustico*, Milano, 1996, 2 ss.

### 3.2 Il rumore nell'esercizio del trasporto aereo: l'evoluzione normativa

Nella prospettiva di contemperare l'interesse generale della collettività ad usufruire di un servizio di trasporto aereo efficiente e tecnologicamente avanzato, con quello individuale del singolo a non subire molestie in virtù del rumore (<sup>150</sup>), l'attuazione dei principi delineati dalla citata legge quadro ha realizzato un sistema di misurazione, gestione e controllo del rumore derivante dall'attività aeroportuale (<sup>151</sup>).

Inoltre, la rilevanza del problema ha comportato, in sede di riforma del codice della navigazione, l'espressa previsione, all'art. 716, secondo cui la realizzazione di opere e l'imposizione di nuove destinazioni urbanistiche nelle vicinanze degli aeroporti debbano subordinarsi all'osservanza delle norme vigenti in materia di inquinamento acustico (<sup>152</sup>).

Anche in ambito comunitario la crescita della domanda di trasporto aereo, specie a partire dai primi anni Ottanta, ha posto in luce la necessità di adottare un approccio globale alla tematica, basato

---

(<sup>150</sup>) Cfr. FITZGERALD G. F., *Aircraft noise in the vicinity of aerodromes and sonic boom*, in *Univ. Toronto Journal*, vol. 21, 1971, 226 ss.; CAMARDA G., *Aeroporti e tutela ambientale*, ne *Il nuovo diritto aeronautico*, Milano, 2002, 281 ss.; GRIGOLI M., *La difesa dal rumore aeroportuale nell'aggiornamento regolamentare*, ne *Il nuovo diritto aeronautico*, Milano, 2002, 313 ss.; MAFFEO D., *Aeroporti e territorio: l'irrisolto conflitto tra le esigenze del traffico e i diritti dei residenti. Un'analisi comparativa con gli U.S.A.*, in *Dir. trasp.*, 2002, 7 ss.

(<sup>151</sup>) Per un'ampia disamina relativa al problema in esame, con specifico riferimento alla riorganizzazione del sistema aeroportuale milanese di Linate e Malpensa si v. BRIGNARDELLO M., *L'impatto ambientale nel sistema aeroportuale di Milano-Linate e Milano-Malpensa: un problema ancora prioritario?*, in *Ec. dir. terz.*, 3, 2001, 892 ss.

(<sup>152</sup>) MASTRANDREA G., TULLIO L., *La riforma della parte aeronautica del codice della navigazione*, cit., 1201 ss. Cfr. BARILÀ E., *Le immissioni da opere pubbliche come espropriazioni larvate indennizzabili*, (nota a Cass. Sez. III, 3 luglio 2014, n. 15223) in *Urban. appalti*, 2014, 1035.

sull'attuazione di azioni finalizzate alla riduzione, alla fonte, del rumore prodotto dagli aerei, ma anche alla pianificazione del territorio e all'adozione di procedure tese alla riduzione del rumore, nonché all'eventuale applicazione di tasse sul medesimo.

Merita segnalare, tra i provvedimenti più recenti, le direttive 2002/30/CE del 26 marzo 2002 e 2002/49/CE del 25 giugno 2002. La prima concerne l'istituzione di procedure per l'introduzione di restrizioni operative <sup>(153)</sup> ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità; la seconda ha ad oggetto la determinazione e la gestione del rumore ambientale <sup>(154)</sup>.

Al fine di rendere più omogeneo l'approccio al problema, la Commissione nel 2011 ha elaborato, in sostituzione della direttiva 2002/30/CE, una proposta di regolamento, al fine di conseguire una completa armonizzazione delle discipline proprie di ciascuno Stato membro <sup>(155)</sup>.

---

<sup>(153)</sup> In G.U.C.E. l. 28 marzo 2002, n. 085, modificata dal regolamento (Ce) n. 1137/2008 del Parlamento e del Consiglio del 22 ottobre 2008 che adegua alla decisione 1999/468/Ce del Consiglio determinati atti soggetti alla procedura di cui all'articolo 251 del Trattato, per quanto riguarda la procedura di regolamentazione con controllo (G.U.U.E. L 311 del 21 novembre 2008). Le restrizioni operative cui fa riferimento la direttiva consistono nelle misure relative alle emissioni acustiche, mediante le quali si limita l'accesso dei velivoli subsonici civili a reazione ad un determinato aeroporto. Vi rientrano sia le restrizioni operative intese a vietare l'esercizio di velivoli marginalmente conformi in aeroporti determinati, sia quelle parziali che incidono sull'esercizio dei velivoli subsonici civili a reazione secondo il periodo di tempo considerato.

<sup>(154)</sup> In G.U.C.E. l. 18 luglio 2002, n. 189, modificata dal regolamento (Ce) n. 1137/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2008 (in G.U.U.E. l. 21 novembre 2008, n. 311), attuata nel nostro ordinamento con d. lgs. 19 agosto 2005 n. 194 (in G.U. n. 222 del 23 settembre 2005). Il rumore ambientale oggetto della direttiva è quello cui è esposto l'essere umano, specie nelle zone edificate, nei parchi pubblici, in altre zone silenziose degli agglomerati o in aperta campagna, nei pressi delle scuole, degli ospedali e di altri edifici e zone sensibili al medesimo. Non riguarda, invece, il rumore generato dalla persona stessa, dalle attività domestiche o dal vicinato, sul posto di lavoro o a bordo dei mezzi di trasporto o dovuto ad attività militari svolte nelle zone destinate.

<sup>(155)</sup> Proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti dell'Unione, nell'ambito di un approccio equilibrato, e abroga la direttiva 2002/30/Ce del Parlamento europeo e del Consiglio, COM (2011), 828 def.. La proposta, presentata dalla Commissione nel dicembre 2011, fa parte del c.d. «Pacchetto aeroporti» che contiene anche proposte sui servizi di assistenza a terra e sull'assegnazione

La proposta intende favorire il raggiungimento degli obiettivi ambientali specifici di riduzione dell'inquinamento acustico, come definiti nelle normative nazionali e locali, consentendo la scelta delle misure di riduzione del rumore sulla base del rapporto costi/efficacia, al fine di favorire uno sviluppo sostenibile delle capacità aeroportuali e delle reti di gestione del traffico aereo. Gli Stati membri, nella scelta delle misure dirette a contenere il rumore, devono optare per quelle che offrano il miglior rapporto costi/benefici, tra cui la riduzione alla fonte del rumore prodotto dai velivoli e la pianificazione e gestione del territorio. Il compito di determinare periodicamente il rumore degli aeroporti sul loro territorio, è attribuito alle autorità competenti, in conformità a quanto prescritto dalla direttiva 2002/49/CE ed in base alla normativa nazionale o locale. Si accentua l'interdipendenza tra le varie misure di mitigazione del rumore; l'adozione di restrizioni operative, costituisce una sorta di *extrema ratio*, cui ricorrere eventualmente in forma complementare rispetto alle misure improntate al principio costi/efficacia.

Si conferiscono ampi poteri alla Commissione la quale può, di propria iniziativa o su richiesta di uno Stato membro, riesaminare la procedura seguita dall'autorità competente per introdurre la restrizione, prima della sua attuazione. Tale scelta consente di perseguire l'obiettivo dell'armonizzazione delle legislazioni, adattandosi al contempo alle caratteristiche specifiche di ogni aeroporto, e senza pregiudicare il livello di protezione accordato da ciascuno Stato membro ai propri cittadini (<sup>156</sup>).

---

di bande orarie ed affronta due problemi fondamentali: la capacità aeroportuale e la qualità dei servizi aeroportuali.

(<sup>156</sup>) Cfr. SALERNO F., *Aeroporti e ambiente. L'inquinamento acustico*. Napoli, 2013, 90 ss.

### 3.3 Danno da rumore: disciplina delle immissioni e tutela della salute

Prima dell'emanazione di tali disposizioni, la giurisprudenza ha per lungo tempo applicato disposizioni codicistiche che, sebbene dettate dal legislatore per fini diversi, sono state ritenute applicabili a tutela del diritto alla salute ed all'integrità psicofisica dell'individuo.

Il riferimento è alle norme civili e penali volte a disciplinare i rapporti di vicinato, in particolare all'art. 659 c.p. e all'art. 844 c.c. <sup>(157)</sup>

Sotto il profilo civilistico, la giurisprudenza ha ritenuto di assimilare l'inquinamento acustico aeroportuale alle immissioni di cui all'art. 844 c.c., aderendo ad un'interpretazione evolutiva della norma che, affrancata dalla sua *ratio* originaria <sup>(158)</sup>, e riletta alla luce dei valori costituzionali, è stata considerata uno strumento di protezione della salute <sup>(159)</sup>. Per la dottrina tradizionale, un ruolo predominante nella ricostruzione dell'art. 844 c.c. è svolto dal criterio della «normale tollerabilità», che risolve il conflitto tra gli interessi fissando un limite al diritto di proprietà e, contestualmente, un canone di tolleranza delle immissioni. Occorre una duplice indagine, per definire la normalità e la tollerabilità. Il primo canone postulerebbe un apprezzamento che prescinderebbe dalla destinazione del fondo; sarebbe da

---

<sup>(157)</sup> Sul tema, cfr. TINCANI C., *Attività aeroportuali ed immissioni di rumore aereo*, in *Dir. trasp.*, 1996, 415 ss.; MICCICHÉ R., *Rassegna di giurisprudenza in materia di inquinamento acustico*, in *Riv. giur. ambiente*, 2001, 875 ss.; SALERNO F., *Attività aeroportuale e inquinamento acustico*, in *Studi in memoria di Elio Fanara*, a cura di U. La Torre, G. Moschella, F. Pellegrino, M. P. Rizzo e G. Vermiglio, I, Milano, 2006, cit., 467 ss.

<sup>(158)</sup> La *ratio* della norma, introdotta nel codice del 1942 quale strumento per risolvere i conflitti tra proprietari di fondi vicini per le influenze derivanti da attività svolte nei rispettivi fondi, risiede nella protezione di interessi del tutto diversi da quelli, comunque interessati dall'attività immissiva, quali la salute e l'ambiente.

<sup>(159)</sup> SALVI C., *Legittimità e razionalità dell'art. 844 c.c.* (nota a C. Cost. 23 luglio 1974, n. 247), in *Giur. it.*, 1975, IV, 585 ss.

valutare la destinazione complessiva della zona in cui l'area si trova, in base al tipo di attività svolta e alle abitudini di vita <sup>(160)</sup>.

Indicativa della tollerabilità, sarebbe, invece, la reattività dell'uomo medio, nonostante le particolari condizioni psico-fisiche delle persone interessate. Le immissioni nocive secondo canoni riferiti alle abitudini consuete pregiudicherebbero il godimento, nel suo contenuto economico. Le ingerenze superiori alla normale tollerabilità sarebbero lecite, se causate da una attività produttiva, nel contemperamento con le ragioni della proprietà. In questa situazione, si configurerebbe un fatto lecito dannoso, in cui il sacrificio personale sarebbe giustificato da esigenze sociali connesse, in prevalenza, con il mantenimento del livello occupazionale.

L'impostazione tradizionale ha risentito di una visione restrittiva della proprietà, avulsa dall'inquadramento nel sistema costituzionale e poco consona a raccogliere le nuove esigenze sociali. Tali rilievi hanno indotto la dottrina ad accogliere una diversa accezione di godimento che ne esprimesse la funzionalità alla realizzazione della personalità e della dignità del proprietario, come nel caso frequente dell'uso abitativo. Le immissioni nocive alla salute o inquinanti si ripercuotono inevitabilmente sul godimento, ma non si giustifica più la prevalenza assegnata alle esigenze produttive <sup>(161)</sup>. Ad esse, infatti, si contrappone la ragione di essere delle proprietà personali, non più la mera diminuzione della rendita fondiaria, intesa come minore sacrificio rispetto agli interessi collettivi coinvolti nell'attività produttiva <sup>(162)</sup>.

---

<sup>(160)</sup> SALVI C., voce *Immissioni*, in *Enc. giur. Treccani*, XV, Roma, 1989, 8 ss.

<sup>(161)</sup> Cfr, per tutti, VISINTINI G., *Immissioni e tutela dell'ambiente*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1976, 689 ss.; SCALISI V., *Immissioni di rumore e tutela della salute*, in *Riv. dir. civ.* 1982, I, 130 ss.

<sup>(162)</sup> Cfr. VISINTINI G., *Le immissioni nel quadro dei conflitti di vicinato*, I:



Parallelamente a siffatta impostazione, si afferma il riconoscimento del fondamento costituzionale del diritto alla salute nell'art. 32 Cost (<sup>163</sup>) e della sua diretta applicabilità, anche qualora l'invocata tutela si basi sull'art. 844 c.c. La connessione tra proprietà e salute è stata rafforzata dalla legge quadro sull'inquinamento acustico laddove ha previsto la salvaguardia dell'ambiente abitativo da rumori provenienti da attività economiche idonee a provocare fastidio, disturbo al riposo o pericolo per la salute umana. In tal modo la riconducibilità della salute tra le componenti del godimento ha trovato esplicito riconoscimento normativo.

La dottrina aveva sottolineato, anche in precedenza, come la legislazione sull'inquinamento testimoniassse la rilevanza dell'aspettativa alla preservazione dell'ambiente salubre. Il riconoscimento legislativo ha, tuttavia, rafforzato la considerazione di questi beni nel contemperamento delle esigenze della produzione con la proprietà.

Infatti, sia il diritto alla salute che l'inquinamento acustico sono fattori da contemperare, in quanto riguardano le aspettative del proprietario.

La valorizzazione degli interessi della persona viene rafforzata dalla legge n. 447/1995. Proprio perché la salute rileva nella nozione di godimento, nel contemperamento con le esigenze della produzione queste ultime non possono prevalere necessariamente. Inoltre, non è più necessario rimettere la valutazione di merito all'autorità

---

*l'esperienza francese, I.I: l'esperienza italiana*, in *Riv. dir. civ.*, 1975, I, 29 ss.

(<sup>163</sup>) Risale al 1979 il riconoscimento da parte della giurisprudenza dell'interesse alla salute e all'ambiente quali diritti assoluti e incompressibili, aventi il proprio fondamento nell'art. 32 Cost; in questo senso, v.: Cass. 9 marzo 1979 n. 1463, in *Foro it.*, 1979, I, 939; Cass. 6 ottobre 1979 n. 5172, *ibidem*, I, 2032; C. Cost. 26 luglio 1979 n. 88, *ibidem*, I, 2542.

giudicante; l'equilibrio tra le opposte esigenze è affidato all'individuazione degli indici specifici la cui violazione integra un fatto illecito e qualifica come illegittime le immissioni. Resta ferma la possibilità di agire ai sensi degli artt. 2043 ss. c.c. Il pregiudizio all'integrità psico-fisica può, infatti, rilevare anche per la responsabilità extracontrattuale. La lesione riceve tutela autonoma, non più strumentale alla piena conservazione della godibilità del bene. Le due azioni, l'una prevista dall'art. 844 c.c., l'altra dagli artt. 2043 ss. c.c., a difesa dello stesso bene, sono cumulative <sup>(164)</sup>. Al soggetto leso è rimessa la scelta tra il considerare la salute quale requisito della capacità di godimento oppure come posizione soggettiva autonoma, protetta dal sistema della responsabilità extracontrattuale, alla stregua degli altri diritti. Peraltro, l'azione contro le immissioni rileva solo a favore del proprietario, con precise conseguenze sull'identificazione dei titolari delle pretese azionabili.

Ai fini indennitari, l'impostazione dottrinale che ritiene applicabili gli artt. 2043 ss. c.c., si è contrapposta a quella che pone l'accento sulla semplice volontarietà della condotta. Più accreditata, in quanto maggiormente conforme alla struttura dell'art. 844 c.c., è l'impostazione che conferisce carattere oggettivo a tale responsabilità, sussistente a prescindere dalla colpa; in tale prospettiva, occorrerebbe accertare solo l'illegittimità delle immissioni, laddove eccedenti la normale tollerabilità.

Tuttavia, la necessità di realizzare il giusto temperamento delle esigenze della produzione con le ragioni della proprietà ha spesso indotto i giudici a consentire le immissioni eccedenti il limite

---

<sup>(164)</sup> In tal senso si v. FRANZONI M., *Dei fatti illeciti*, in *Commentario al codice civile*, a cura di Scialoja e Branca, Bologna 1993, 202.

di tollerabilità laddove la loro cessazione potesse pregiudicare l'attività produttiva, riconoscendo al proprietario del fondo interessato un indennizzo per il danno derivante da un'attività lecita, analogamente ai casi disciplinati dall' art. 44 del d.P.R. 8 giugno 2001, n. 327 <sup>(165)</sup>.

La disposizione in parola regola l'istituto della c.d. espropriazione larvata, affermando il diritto ad una indennità in capo al proprietario del fondo che, dall'esecuzione dell'opera pubblica o di pubblica utilità, sia gravato da una servitù o che, venga a patire una permanente diminuzione di valore per la perdita o la ridotta possibilità di esercizio del diritto di proprietà <sup>(166)</sup>.

Pertanto, il giudice potrebbe correttamente riquilibrare come domanda di indennizzo da espropriazione larvata quella con cui il privato chieda un indennizzo ex art. 844 c.c., ponendo a fondamento l'intollerabilità delle immissioni con prevedibile durata *sine die*, e l'irreversibile diminuzione del valore originario della proprietà, atteso che ad entrambe le norme individuate è riferibile l'indennizzo richiesto in connessione a danni derivanti da attività lecita.

L'articolo 659 c.p. è inserito nel codice penale tra le contravvenzioni lesive dell'ordine pubblico e della tranquillità

---

<sup>(165)</sup> L'articolo, al primo comma, testualmente dispone: «È dovuta una indennità al proprietario del fondo che, dalla esecuzione dell'opera pubblica o di pubblica utilità, sia gravato da una servitù o subisca una permanente diminuzione di valore per la perdita o la ridotta possibilità di esercizio del diritto di proprietà».

<sup>(166)</sup> Cfr. sul tema BARILÀ E., *Le immissioni da opere pubbliche come espropriazioni larvate indennizzabili*, cit., 1035 ss; BUONAURO C., *Responsabilità da atto lecito dannoso*, Milano, 2012, 513; MAGNANI L., *Responsabilità della pubblica amministrazione ai sensi dell'art. 46 della l. n. 2359 del 1865* (nota a Trib. Ariano Irpino 15 gennaio 2009), in *Giur. merito*, 2009, 2277; Cass. 20 agosto 1999, n. 8802, in *Giust. civ.*, 1999, I, 1824; Cass. 4 settembre 2009, n. 19229, in *Giust. civ. mass.*, 2009, 1278; Cass. 29 settembre 2011, n. 19936, in *Riv. giur. edil.*, 2011, I, 1585; Cass. 18 novembre 2011, n. 24304, in *Giust. civ. Mass.*, 2011, 1637.

pubblica, da intendersi quest'ultima come aspetto particolare del primo.

Giurisprudenza e dottrina hanno sempre ritenuto che la disposizione preveda due autonome ipotesi di reato: l'una, contemplata dal primo comma, punisce chiunque, mediante schiamazzi o rumori, ovvero abusando di strumenti sonori o di segnalazioni acustiche, ovvero suscitando o non impedendo strepiti di animali, disturba le occupazioni o il riposo delle persone, ovvero gli spettacoli, i ritrovi o i trattenimenti pubblici; l'altra, disciplinata dal secondo comma, punisce chi esercita una professione o un mestiere rumoroso contro le disposizioni della legge o le prescrizioni dell'autorità <sup>(167)</sup>.

È pacifica, secondo la giurisprudenza, la natura di reato di pericolo della contravvenzione di cui al primo comma, con la conseguenza che ai fini dell'integrazione del reato, è sufficiente provare la realizzazione di una condotta idonea ad arrecare disturbo ad un numero indeterminato di persone. Quanto all'elemento soggettivo, posto che la contravvenzione in oggetto intende punire ogni abuso di strumenti sonori, sarebbe sufficiente la mera volontarietà del fatto, a nulla rilevando la sussistenza o meno del dolo, tanto meno specifico.

La fattispecie prevista dal secondo comma è invece applicabile a tutte le attività lavorative rumorose che, indipendentemente dal disturbo arrecato in concreto, si svolgano in contrasto con disposizioni di legge o prescrizioni dell'autorità. Affinché si configuri il reato è sufficiente che la professione o il mestiere sia in sé rumoroso e venga esercitato irregolarmente, ovvero in contrasto con le prescrizioni

---

<sup>(167)</sup> Cfr. RAMACCI L., *Inquinamento da rumore e tutela penale*, in *Giur. merito*, 2007, 3250.

legislative o dell'autorità. Anche tale fattispecie costituisce reato di pericolo, in quanto rileva la mera potenzialità offensiva del fatto, presunta nel caso di violazione di disposizioni di legge o di prescrizioni amministrative. Si tratta, inoltre di norma imperfetta o in bianco, il cui precetto deve essere integrato da altre leggi, regolamenti, atti amministrativi che concorrano a determinare l'esatta consistenza della condotta penalmente rilevante. In ordine all'elemento soggettivo, anche in relazione al secondo comma, ciò che rileva è solo l'intenzione dell'agente di arrecare disturbo alla quiete pubblica, essendo sufficiente la volontarietà della condotta, desumibile da circostanze obiettive.

A seguito dell'entrata in vigore dell'art. 10 della legge quadro, che prevede l'applicazione di una sanzione amministrativa a chi superi determinati valori limite, stabiliti dal d.P.C.M 1 marzo 1991, nell'esercizio o nell'impiego di una sorgente fissa o mobile di emissioni sonore, la fattispecie di cui al secondo comma dell'art. 659 dovrebbe, secondo costante giurisprudenza, intendersi depenalizzata, quando l'addebito riguardi solo il superamento dei limiti stabiliti <sup>(168)</sup>.

Per contro, il dettato della legge quadro non interferirebbe con la previsione di cui al primo comma del medesimo articolo, in quanto le due disposizioni tutelerebbero beni giuridici differenti <sup>(169)</sup>. Recentemente, tuttavia si è affermato che, quando si tratti di disturbo delle occupazioni o del riposo delle persone, determinato dall'esercizio di una professione o di un mestiere rumorosi, il rispetto dei limiti di tollerabilità, fissati dalla normativa speciale di cui alla l. 447/1995, e successive modifiche introdotte con il d.P.R. 30 marzo

---

<sup>(168)</sup> Cfr. Cass. pen., Sez. I, 21 gennaio 1997-12 marzo 1997 n. 2359, in *Cass. pen.*, 1998, p. 88.

<sup>(169)</sup> Cfr. Cass., Sez. I, 10 novembre 1997-3 dicembre 1997, n. 11113, in *Cass. pen.*, 1998, 2929.

2004, n. 142 e relativi allegati che stabiliscono limiti diversi per le varie fasce in considerazione, esclude la sussistenza anche del reato di cui all'art. 659 co. 1, c.p.

### 3.4 La legittimazione

L'applicazione dell'articolo 844 c.c. al fenomeno dell'inquinamento acustico ha posto la necessità di individuare i soggetti legittimati ad agire. Le differenti interpretazioni della norma possono, infatti, condurre all'ammissibilità della legittimazione attiva e passiva a soggetti diversi dal proprietario <sup>(170)</sup>. Un orientamento giurisprudenziale reputa superata la tesi della natura reale dell'azione, ritenendo ammissibile la legittimazione del conduttore sia il rapporto al risarcimento del danno che alla pretesa di cessazione dell'attività immissiva. La tesi, tuttavia, non è condivisa da parte della dottrina, secondo la quale si porrebbe in contrasto con l'art. 1585 c.c. in base al quale il locatore non garantisce il conduttore dalle molestie dei terzi che pretendano di vantare diritti sulla cosa locata <sup>(171)</sup>. In ordine alla legittimazione passiva l'orientamento in esame ammette anche quella solidale del proprietario, laddove la sua condotta abbia contribuito al verificarsi dell'evento dannoso.

Con specifico riferimento all'attività aeroportuale, legittimati attivi sarebbero i proprietari ed i conduttori degli immobili siti nelle vicinanze dell'aeroporto. Tuttavia, aderendo all'impostazione sopra enunciata secondo cui la disposizione di cui all'art. 844 c.c.

---

<sup>(170)</sup> Cfr. DELL'AQUILA E., *La legittimazione attiva e passiva nelle immissioni immateriali indirette*, in *Resp. civ. prev.*, 1988, 329 ss.

<sup>(171)</sup> Cfr. LUISO F. P., *La tutela contro l'inquinamento: problemi di legittimazione*, in *Riv. dir. proc.*, 1979, 445 ss.

tutelerebbe la proprietà e, in via del tutto autonoma, la salute, la legittimazione dovrebbe estendersi a chiunque risulti danneggiato dall'attività immissiva, a prescindere dalla titolarità di un diritto di godimento fondiario.

### 3.5 I danni risarcibili

Il problema del rumore si è posto in relazione all'indennizzo da corrispondere ai proprietari dei terreni compresi nelle zone di rispetto aeroportuale, sulla base delle norme che tutelano la proprietà, e della disciplina relativa ai danni a terzi in superficie causati dal sorvolo di aeromobili (<sup>172</sup>).

In particolare occorre avere riguardo a due disposizioni del codice della navigazione, quali gli artt. 823 e 965 (<sup>173</sup>). La prima testualmente dispone: «*Il sorvolo dei fondi di proprietà privata da parte di aeromobili deve avvenire in modo da non ledere l'interesse del proprietario del fondo*»; la seconda, nel rinviare alla disciplina prevista dal diritto uniforme applicabile nel territorio della Repubblica, sancisce, a carico degli esercenti degli aeromobili, un regime di responsabilità oggettiva per i danni cagionati a terzi in superficie. La *ratio*, comune alle disposizioni in esame, risiede nella necessità di offrire un'adeguata tutela del diritto di proprietà dei soggetti danneggiati dal volo, impossibilitati ad opporsi al passaggio degli aeromobili al di sopra dei loro beni. Entrambe, in linea con quanto espressamente sancito dall'art. 1 della Convenzione di Roma del 1952, escludono tuttavia la risarcibilità del danno derivante dal semplice sorvolo.

---

(<sup>172</sup>) TINCANI C., *Attività aeroportuali ed immissioni di rumore aereo*, cit., 420 ss.

(<sup>173</sup>) SALERNO F., *Attività aeroportuale e inquinamento acustico*, cit., 470 ss.

Nel sistema della Convenzione la problematica dei danni da rumore è rimessa al diritto nazionale (<sup>174</sup>).

In relazione alle ipotesi che rientrano nel campo di applicazione del codice della navigazione incide l'intervenuta estensione agli aeromobili militari e di Stato del regime della responsabilità per i danni a terzi in superficie (<sup>175</sup>), operata dall'art. 965, co. 2, c. nav., come modificato dall'art. 15 del d. lgs. 15 marzo 2006, n. 151.

Il problema non può essere affrontato solo dalla prospettiva, di stampo privatistico, di protezione del terzo in superficie; esso si caratterizza, infatti, per la duplice necessità, di stampo pubblicistico, di non penalizzare lo sviluppo dell'aviazione civile garantendo, al contempo, la tutela dell'ambiente.

Il danno cagionato dalle immissioni di rumore rileva sia sotto il profilo patrimoniale che sul piano non patrimoniale (<sup>176</sup>). Sotto il primo profilo, il risarcimento corrisponde al minor godimento dell'immobile da parte del proprietario, o del titolare di altro diritto reale. Infatti, le limitazioni di tali diritti, connesse all'espletamento di un'attività produttiva considerata lecita, conferiscono al soggetto leso il titolo per ricevere un indennizzo, al pari di quanto si verifica nel caso di espropriazione per pubblica utilità, ove lo stesso si ritiene spettante laddove l'opera pubblica abbia determinato una compressione del diritto dominicale, per effetto di immissioni

---

(<sup>174</sup>) PASANISI E., *Responsabilità dell'esercente di aeromobili e dell'esercente aeroportuale per danni a terzi in superficie provocati da rumore di aerei e suoi effetti sulla garanzia assicurativa*, cit., 7 ss.

(<sup>175</sup>) L'estensione in parola diverge dalla soluzione adottata ex art. 26 della Convenzione, come deroga espressa rispetto al principio generale formulato nell'art. 748, co. 1, c. nav.

(<sup>176</sup>) CHINDEMI D., *I danni non patrimoniali da emissioni con particolare riferimento al danno esistenziale: prova del danno e criteri risarcitori*, in *Dir. econ. assic.*, 2005, 455 ss.



intollerabili di rumori, vibrazioni, gas di scarico e simili, idonea a tradursi in una oggettiva riduzione del valore economico dell'immobile (<sup>177</sup>). Ai fini della quantificazione del diritto all'indennità rileva l'effettiva diminuzione del valore del fondo, ossia il danno emergente, mentre non si tiene conto dei danni derivanti dal mancato reddito, il lucro cessante (<sup>178</sup>), valutabile, ai fini reintegrativi, solo nei limiti del sacrificio realmente subito.

In relazione al profilo del danno non patrimoniale, prima di giungere all'elaborazione del concetto di danno biologico, inteso come menomazione dell'integrità psicofisica della persona (<sup>179</sup>), la giurisprudenza ne ha ripetutamente affermato la risarcibilità limitatamente a due profili: il peggioramento delle capacità produttive del soggetto (lucro cessante) ed i patimenti sopportati a causa delle lesione (c.d. danno morale). L'invalidità permanente del soggetto comportava il riconoscimento di un danno di natura patrimoniale collegato alla capacità reddituale del medesimo, con gravi disparità di trattamento tra persone che, pur subendo le stesse lesioni dell'integrità fisica, percepissero reddito lavorativo di diversa entità.

A far data dalla nota sentenza C. Cost., 14 luglio 1986, n. 184 (<sup>180</sup>) il danno biologico è stato configurato come «*l'evento consistente nel fatto lesivo della salute*», risarcibile indipendentemente dalla circostanza che il fatto che abbia prodotto il danno costituisca reato, sulla base del comb. disp. dell'art. 2043 c.c. con l'art. 32 Cost.

---

(<sup>177</sup>) Cfr. Cass. civ., 17 luglio 2012, n. 12213, in *Giust. civ. Mass.*, 2012, 7-8, 921.

(<sup>178</sup>) L'art. 44 del d.P.R. 8 giugno 2001 n. 327 stabilisce, infatti, che l'indennità sia calcolata senza tenere conto del pregiudizio derivante dalla perdita di una utilità economica, alla quale il proprietario non ha diritto.

(<sup>179</sup>) ALPA G., *Il danno biologico*, Padova, 1993, 653 ss.

(<sup>180</sup>) PONZANELLI G., *La Corte costituzionale, il danno non patrimoniale e il danno alla salute*, in *Foro it.*, 1986, I, 2976 ss.

Il principio ha trovato applicazione anche con riguardo alle immissioni; sia quelle idonee ad arrecare un danno biologico alla persona, che quelle suscettibili di provocare un mero turbamento del benessere psicofisico, purché di intensità tale da risultare non tollerabili, comportando l'immediata cessazione dell'attività produttrice delle stesse tutte le volte in cui non sia possibile ricondurle entro la soglia della normale tollerabilità. Infatti, le immissioni di rumore che superino tale soglia, specie se prolungate nel tempo, sono suscettibili, non solo di cagionare lesioni organiche dell'individuo, ma anche di alterarne l'equilibrio psicologico necessario all'espletamento delle attività lavorative e relazionali. Nell'aderire a tale impostazione, la giurisprudenza ha ritenuto di poter riconoscere automaticamente il risarcimento alle vittime di immissioni, una volta accertato il superamento della soglia di normale tollerabilità <sup>(181)</sup>. La lesione del bene salute, infatti, si verificherebbe nel momento stesso della realizzazione del fatto illecito, con conseguente risarcibilità del danno biologico a prescindere dalla prova dell'esistenza di patologie e dalla dimostrazione dell'avvenuto impedimento delle ordinarie attività extra-lavorative non retribuite, che esprimono la salute in senso fisico-psichico.

In contrasto con tale orientamento, la risarcibilità del danno biologico è stata ricondotta alla prova, a carico del danneggiato, della sussistenza del danno. In tema di immissioni tale concetto, affermato dalla Cassazione <sup>(182)</sup>, è stato più volte ribadito dalla giurisprudenza di merito, secondo cui «il diritto al risarcimento del danno biologico non sorge con l'accertamento di un pericolo alla salute derivante da un

---

<sup>(181)</sup> SALERNO F., *Aeroporti e ambiente. L'inquinamento acustico*, cit. 129 ss.

<sup>(182)</sup> Cfr. Cass. civ., 6 maggio 1988, n. 3367, in *Giust. civ. Mass.*, 1988, 800.

ambiente malsano, ma con la verifica specifica dell'esistenza di una compromissione della salute»<sup>(183)</sup>.

Con le note pronunce del 2008 la Corte di Cassazione, nell'intento di ricondurre ad unità la categoria del danno non patrimoniale, ha ribadito che ogni sofferenza fisica o psichica costituisce, per sua stessa natura, componente del danno biologico, per cui si incorrerebbe in un'inaccettabile duplicazione risarcitoria laddove si riconoscessero congiuntamente il danno biologico e ed il danno morale<sup>(184)</sup>. L'art. 2059 c.c. è, secondo il *dictum* della Corte, l'unica disposizione deputata alla riparazione di tutti i danni non patrimoniali, così scardinandone la tutela dal tradizionale paradigma fondato sul collegamento tra l'art. 2043 c.c. e l'art. 32 Cost.

L'intervento della Corte di legittimità, ha ricondotto il sistema della responsabilità aquiliana nell'ambito della bipolarità tra danno patrimoniale ex art. 2043 c.c. e danno non patrimoniale ex art. 2059 c.c. Infatti, nell'ambito della struttura dell'illecito, le due ipotesi risarcitorie si differenziano in relazione alla lesione dell'interesse protetto. Sotto tale aspetto, il risarcimento del danno patrimoniale da fatto illecito è connotato da atipicità, postulando l'ingiustizia del danno di cui all'art. 2043 c.c., la lesione di qualsiasi interesse giuridicamente rilevante, mentre quello del danno non patrimoniale è connotato da tipicità, in quanto è risarcibile solo nei casi determinati dalla legge e qualora si traduca nella lesione di specifici diritti inviolabili della persona.

---

<sup>(183)</sup> Cfr. Trib. Savona 31 gennaio 1990, in *Resp. civ. prev.*, 1990, 604.

<sup>(184)</sup> Cfr. CASTRONOVO C., *Danno esistenziale: il lungo addio*, in *Danno resp.*, 2009, 5; GAZZONI F., *Il danno esistenziale, cacciato, come meritava, dalla porta, rientrerà dalla finestra*, (nota a Cass., Sez. Un., 11 novembre 2008 n. 26972) in *Dir. fam.*, 2009, 1, 100; LANDINI S., *Danno biologico e danno morale soggettivo nelle sentenze della Cass., Sez. Un. 26972, 26973, 26974, 26975/2008*, in *Danno resp.*, 2009, 45.

In linea l'esposto indirizzo avviato nel 2008, in una recente pronuncia la Corte ha affermato che il danno non patrimoniale, anche quando consegua alla lesione di diritti inviolabili della persona, non si identifica con l'evento dannoso, ma costituisce conseguenza del medesimo, il cui onere della prova incombe sul danneggiato. Posto che la tutela della salute è da considerarsi ormai immanente all'attività di produzione, nel contemperamento con le ragioni della proprietà, alla luce di un'interpretazione costituzionalmente orientata dei beni protetti dall'art. 844 c.c., il diritto alla prima prevale sulle esigenze della seconda <sup>(185)</sup>.

## **4. Responsabilità per danni da urto di aeromobili**

### 4.1 L'urto di aeromobili: definizione ed inquadramento

Sebbene agli albori del diritto aeronautico l'urto tra aeromobili apparisse più come caso scolastico che come possibilità concreta <sup>(186)</sup>, lo sviluppo del traffico aereo ha costituito l'origine di una casistica di collisioni in aria e sul suolo. L'evoluzione quantitativa e qualitativa del traffico ha, pertanto, comportato il mutamento dell'attività aviatoria, da un insieme di regole di condotta oggettiva per i comandanti di aeromobili, ad un sistema fondato su un'assistenza al volo basata a terra, anche al fine di separare il traffico per prevenire le collisioni.

---

<sup>(185)</sup> MAZZOLA M. A., *Immissioni intollerabili, danno non patrimoniale e lettura costituzionalmente orientata dell'art. 844 c.c.*, (nota a Cass., 8 marzo 2010, n. 5564), in *Resp. civ. prev.*, 2010, 1519.

<sup>(186)</sup> COSÌ ROMANELLI G., COMENALE PINTO M. M., *Urto di aeromobili*, in *Dig. disc. priv., sez. comm.*, XVI, Torino, 1999, 319.

La disciplina dell'urto fra aeromobili e dell'urto misto (ovvero dell'urto fra una nave ed un aeromobile), dettata dal codice della navigazione, si incentra su un rinvio alle disposizioni del medesimo codice in materia di urto di navi (artt. 482-487) <sup>(187)</sup>. La citata disciplina, su cui non ha sostanzialmente inciso la recente riforma del 2005-2006, è stata espressamente estesa anche alle ipotesi in cui l'urto non si sia concretizzato in una collisione materiale, ricondotte nella definizione di «urto equiparato» ex art. 967 c. nav. Infine, ex art. 968 c. nav. <sup>(188)</sup>, sono dettate alcune specificazioni in tema di danni a terzi in superficie in seguito ad urto e di limitazione risarcitoria ex art. 972 c. nav. <sup>(189)</sup>.

I primi tentativi di predisporre una normativa uniforme sulla responsabilità per urto di aeromobili risalgono al 1931. Con l'istituzione dell'ICAO, il suo Comitato legale proseguì gli studi a suo tempo intrapresi dal CITEJA., esaminando la possibilità di disciplinare congiuntamente urto e danni a terzi in superficie. Tuttavia, prevalse la tesi che non si potesse adottare un'unica convenzione per i due istituti, e nel 1953 fu costituita un'apposita commissione per la predisposizione di un testo di convenzione in materia di urto; il testo provvisorio venne esaminato durante la XV Sessione del Comitato legale dell'ICAO. tenutasi a Montréal nel 1964 <sup>(190)</sup>. A partire da tale momento i lavori in materia subirono una battuta d'arresto, ad oggi mai interrotta.

Sotto il profilo della legge applicabile, nel caso in cui l'urto

---

<sup>(187)</sup> Cfr. ROMANELLI G., COMENALE PINTO M. M., *Urto di aeromobili*, cit., 318 ss.

<sup>(188)</sup> La previsione corrisponde a quella dell'art. 978 c. nav., nel testo precedente alla modifica apportata dall'art. 15 del d.lgs. 15 marzo 2006, n. 151.

<sup>(189)</sup> Anteriormente alla novella apportata dall'art. 15 del d.lgs. 15 marzo 2006, n. 151, la materia era regolata dagli artt. 975 ss. del codice, mentre attualmente si risolve nel richiamo della corrispondente disciplina dettata per i danni a terzi in superficie.

<sup>(190)</sup> Sulla vicenda si v. MATEESCO MATTE N., *Treatise on Air-Aerial Law*, Montreal-Toronto, 1981, 581 ss.

avvenga nello spazio aereo italiano le obbligazioni risarcitorie sono regolate secondo le disposizioni del codice della navigazione sopra illustrate. Se lo Stato nel cui territorio si verifica l'urto è membro dell'Unione Europea ci si deve richiamare al reg. (CE) n. 864/2007 (ROMA II) in tema di obbligazioni extracontrattuali, il quale prevede il ricorso alla legge del Paese in cui si è verificato il danno, a prescindere dal luogo in cui sia avvenuto l'evento che lo ha cagionato e a prescindere dal Paese in cui si siano verificate le conseguenze indirette dello stesso, salva l'applicazione della legge nazionale di residenza se comune ai soggetti coinvolti o della legge della nazione con la quale l'evento illecito presenta i collegamenti più stretti (art. 4); è altresì prevista la possibilità per le parti di scegliere la legge applicabile con un accordo successivo al verificarsi dell'evento (art. 14, comma 1). Viceversa, se l'urto si verifica nello spazio aereo soggetto alla giurisdizione di un Paese non europeo si deve ricorrere alla legge sul diritto internazionale privato ( l. 31 maggio 1995, n. 218), ai sensi della quale la responsabilità da fatto illecito è regolata dalla legge dello stato in cui si è verificato il danno o, su richiesta del danneggiato, dalla legge dello Stato in cui si è verificato il fatto che ha causato il danno, salva l'applicazione della legge comune qualora l'evento abbia coinvolto i soggetti residenti nella stessa nazione. Infine qualora l'urto di aeromobili avvenga in uno spazio aereo non soggetto alla sovranità di uno Stato, in virtù dell'articolo 12 c. nav. si applica la legge nazionale degli aeromobili, qualora comune; diversamente si applica la normativa italiana.

L'armatore per la nave l'esercente per l'aeromobile, sono i soggetti che hanno assunto il rischio inerenti alla navigazione ed all'esercizio e rispondono per tutti i fatti, leciti ed illeciti, dell'equipaggio, e per le conseguenti obbligazioni assunte in relazione

a tale esercizio ex artt. 274 e 878 c. nav. L'armatore e/o l'esercente del mezzo urtante risponde dei danni causati a terzi per colpa dei propri dipendenti e preposti. Fra i soggetti responsabili sono da annoverare naturalmente gli autori del fatto colposo. La mancata previsione dei proprietari della nave o dell'aeromobile tra i soggetti debitori, operata dal codice della navigazione, ha indotto la dottrina ad escludere la responsabilità solidale dei proprietari per l'evento dannoso causato dalla condotta colposa del soggetto che ne assume l'esercizio. Tuttavia, va evidenziata la responsabilità per garanzia del patrimonio del proprietario, poiché i crediti da urto sono assistiti da privilegio speciale marittimo sulla nave in colpa (si vedano l'art. 552, n. 5, c. nav. e l'art. 2, n. 4, della Convenzione di Bruxelles del 10 marzo 1962, sui privilegi e ipoteche marittime). La medesima garanzia reale è prevista per i crediti per danni da urto assistiti da privilegio sull'aeromobile in colpa ex art. 1023, n. 5 c. nav. L'armatore è responsabile dei danni da urto anche nell'ipotesi di collisione avvenuta, durante il pilotaggio, per colpa del pilota, ex art. 5 della Convenzione di Bruxelles del 1910.

#### 4.2 Applicabilità della disciplina di diritto speciale

Qualora si applichi la legge italiana, il quadro normativo vigente richiede, ai fini dell'integrazione dell'ipotesi di urto fra aeromobili o di urto misto, e a differenza di quanto richiesto per l'ipotesi di urto tra navi, il requisito del movimento di entrambi i mobili coinvolti, ex art. 966 c. nav. <sup>(191)</sup>.

In conformità a quanto prescritto dall'art. 1 par. 2 della

---

<sup>(191)</sup> Tale difformità di disciplina non è, peraltro, mai stata unanimemente condivisa in dottrina. Sul punto si v. SPASIANO E., *Ancora in tema di urto tra aeromobili* (nota a App. Milano, 14 marzo 1939), in *Riv. dir. nav.* 1940, II, 180.

Convenzione di Roma del 1952, ai sensi del secondo comma dell'art. 966 c. nav., l'aeromobile si considera in volo «*dall'inizio delle manovre per l'involò al termine di quelle di approdo*».

Pertanto, la disciplina speciale, vigente per l'urto aeronautico, trova applicazione anche per gli aeromobili a motore dal momento dell'accensione al momento dello spegnimento dell'apparato propulsivo per le finalità del volo e, dunque, anche nella fase in cui l'apparecchio si trovi a contatto con il suolo.

L'inclusione di tali fasi nell'ambito di applicazione della disciplina speciale è giustificata dalla loro rischiosità; tale circostanza ha trovato effettiva conferma nella casistica di incidenti catastrofici che ha visto coinvolti aeromobili, proprio in tali fasi (<sup>192</sup>).

La collisione tra un aeromobile in volo ed un altro fermo rientra nella disciplina dei danni a terzi in superficie. Poiché la limitazione risarcitoria di cui può avvalersi l'esercente è riferita alla sola responsabilità per urto, che richiede il movimento di entrambi i mobili coinvolti, qualora la collisione sia da ascrivere a colpa imputabile all'esercente dell'aeromobile fermo, tale da renderlo responsabile sulla base delle regole di diritto comune e, al contempo, escludendo la responsabilità per danni a terzi in superficie dell'altro esercente, non si potrà far luogo ad alcuna limitazione (<sup>193</sup>). Analogamente, la collisione fra aeromobile in volo e nave non in movimento rientra nella disciplina dei danni a terzi in superficie, mentre l'ipotesi opposta, di collisione fra nave in movimento ed aeromobile fermo, ricade nell'ambito della disciplina di diritto comune (<sup>194</sup>).

---

(<sup>192</sup>) Un esempio in tal senso si riscontra nella nota vicenda accaduta presso l'aeroporto di Tenerife il 27 marzo 1977 su cui si veda DAMIANO P., *L'incidente di Tenerife: una lezione di incomunicabilità?*, in *Dir. aereo* 1978, 17 ss.

(<sup>193</sup>) Sul punto si veda ancora FANARA E., *Le assicurazioni aeronautiche*, cit., 486.

(<sup>194</sup>) SPASIANO E., *Intorno alla protesta per urto tra aeromobili*, (nota a Trib.



### 4.3 La responsabilità

La disciplina speciale della responsabilità per danni da urto, contenuta nella parte prima del codice della navigazione, relativa alla navigazione per acqua, non apporta deroghe significative al regime generale della responsabilità extracontrattuale recato dal codice civile <sup>(195)</sup>. Ciò si deve al tentativo, esplicitamente affermato nella Relazione del Ministro Guardasigilli al codice della navigazione, di trasporre nel medesimo la disciplina dettata dalla Convenzione di Bruxelles del 23 settembre 1910 <sup>(196)</sup>, la quale ha avuto maggior rilievo in quegli ordinamenti cui era sconosciuto il principio della proporzionalità della colpa nel caso di urto per colpa comune. Anche l'art. 662, prima parte, del previgente codice di commercio del 1882, prima della novella di cui alla l. 14 giugno 1925, n. 938, di adeguamento ai principi della Convenzione in parola, prevedeva che: «*Ove non risulti a quale tra le navi urtate sia imputabile la colpa, o se la colpa risulti comune, ognuna sopporta i danni e le perdite che ha sofferto, senza diritto a ripetizione*».

A tale disciplina è stato improntato anche il trattamento riservato all'urto nella parte seconda del codice della navigazione, pur con l'esigenza di delinearne il campo di applicazione, al fine di differenziarlo da quello della responsabilità per danni a terzi in superficie, secondo le indicazioni contenute nel Progetto di convenzione di diritto uniforme elaborato nell'ambito del CITEJA,

---

Milano, 8 novembre 1937), in *Riv. dir. nav.*, 1938, II, 238.

<sup>(195)</sup> Si vedano, sul punto ROMANELLI G., COMENALE PINTO M. M., *Urto di aeromobili*, cit., 320; ROMANELLI G., SILINGARDI G., *Urto di navi o aeromobili*, in *Enc. dir.*, XLV, Milano, 1992, 907.

<sup>(196)</sup> Tale convenzione fu resa esecutiva in Italia con legge 12 giugno 1913, n. 606. Relativamente alla tendenza del legislatore italiano del codice della navigazione del 1942 a trasporre nel diritto interno le norme del diritto uniforme.

secondo cui il movimento di tutti i mobili coinvolti segna la linea di demarcazione fra l'urto di aeromobili e misto, da un lato, e l'urto fra navi dall'altro <sup>(197)</sup>.

Sulla base del rinvio di cui all'art. 974 c. nav., come per l'urto fra navi, occorre distinguere fra urto per colpa unilaterale, urto per colpa comune ed urto fortuito <sup>(198)</sup>, e valgono le medesime presunzioni di non imputabilità della causa e di uguaglianza della colpa. La disciplina in questione non apporta elementi di novità rispetto a quelli già desumibili alla stregua del diritto comune, salvo per quanto concerne la presunzione dell'equivalenza della colpa di cui non possa determinarsi la proporzione <sup>(199)</sup> e l'affermazione della responsabilità solidale per i danni alle persone nell'urto per colpa comune, contenute entrambe nell'art. 484 c. nav. <sup>(200)</sup>.

Come già evidenziato, la disciplina sui danni da urto di aeromobili non ha subito cambiamenti significativi a seguito della riforma del 2005-2006. L'art. 966 c. nav. mantiene, infatti, il rinvio alle speculari norme della parte marittima (artt. 482-487) in tutti i casi di urto fra aeromobili in volo o fra aeromobili in volo ed una nave in movimento. Di rilievo appare l'estensione della disciplina agli aeromobili di Stato di cui all'art. 744 e quelli equiparati ai sensi dell'art. 746 c. nav. (nuovo testo art. 765, co. 2, c. nav.). Tale

---

<sup>(197)</sup> Cfr. ROMANELLI G., SILINGARDI G., *Urto di navi o aeromobili*, cit., 917.

<sup>(198)</sup> Tale distinzione si rinviene anche nelle legislazioni che hanno espressamente disposto sull'urto aeronautico, sebbene le conseguenze sulla responsabilità non coincidano integralmente con quelle del diritto italiano Cfr. ARROYO MARTÍNEZ I., *Curso de derecho aéreo*, Madrid, 2006, 232.

<sup>(199)</sup> Costituiscono applicazione del medesimo principio, nel codice civile, la regola per la distribuzione interna del risarcimento fra condebitori solidali, dettata dall'ultimo comma dell'art. 2055 e quella di cui all'art. 2054, co. 2, c. c., nell'ambito della disciplina relativa alla responsabilità per la circolazione di veicoli senza guida di rotaia, nel concorso di responsabilità in caso di urto.

<sup>(200)</sup> Ai sensi della Relazione al codice della navigazione, n. 291, la disciplina dell'urto per colpa comune costituirebbe una deroga rispetto al principio dell'art. 2055 c.c., che postulerebbe la solidarietà fra gli autori del danno.

ampliamento determina, infatti, la sottrazione della fattispecie al diritto comune e la conseguente applicazione della disciplina internazionale prevista per i danni a terzi sulla superficie. L'adeguamento della normativa codicistica alla disciplina internazionale in materia ha determinato, come effetto, la modifica del regime della responsabilità per i danni da urto. Il novellato testo dell'art. 965 c. nav., contiene, infatti, un semplice rinvio alle «*norme internazionali in vigore nella Repubblica, che si applicano anche ai danni provocati sul territorio nazionale da aeromobili immatricolati in Italia*».

#### 4.4 Danni a terzi in superficie cagionati da urto

L'art. 968 c. nav. detta la disciplina dei rapporti fra gli esercenti nel caso di risarcimento dovuto per danni a terzi sulla superficie a seguito di urto. Esso viene ripartito sulla base del criterio dell'entità delle colpe e delle conseguenze addebitabili a ciascuno di essi. Nell'ipotesi in cui il danno sia stato causato da forza maggiore o se non sia possibile accertare la sussistenza della colpa, ovvero la gravità o l'entità delle relative conseguenze, il danno viene ripartito tra gli esercenti in parti uguali. Nella nuova formulazione dell'art. 968 c. nav. scompare la previsione della solidarietà degli esercenti, indirettamente confermata, tuttavia, dal successivo art. 969 c. nav. che mantiene l'applicabilità dei limiti del risarcimento complessivo anche nei «*rapporti tra gli esercenti solidalmente obbligati ai sensi dell'art. 484, secondo comma, e 968 c. nav.*». L'esercente decade dal diritto di regresso nei confronti degli altri esercenti coobbligati solidali per i danni a terzi Sulla superficie derivanti da urto qualora non notifichi a costoro, entro tre mesi, l'intimazione ricevuta dal terzo danneggiato. Il

diritto di regresso si prescrive decorso un anno dal giorno del pagamento al medesimo, ex art. 970 c. nav <sup>(201)</sup>.

#### 4.5 L'assicurazione obbligatoria ed il limite risarcitorio

Per quanto concerne i danni da urto l'assicurazione della relativa responsabilità non era prevista come obbligatoria nel regime previgente, né il legislatore della riforma ha innovato a riguardo. L'art. 1017 c. nav., appena ritoccato dalla riforma per coordinarlo, quanto ai rischi esclusi dalla copertura, con il modificato art. 1012 c. nav., dispone che l'assicuratore risponda delle somme dovute dall'esercente per i danni arrecati dall'aeromobile in volo per urto contro altro aeromobile in volo o contro nave in movimento, anche laddove non ci sia stata collisione materiale ed il danno sia cagionato da spostamento d'aria o da causa analoga. A differenza di quanto previsto per il caso dei danni a terzi in superficie, l'assicuratore non è tenuto a risarcire il terzo dei danni esclusi a norma dell'art. 1012 c. nav. Il comma secondo dell'art. 1017 pone a carico dell'assicuratore le spese sopportate dall'esercente per resistere, con il consenso dell'assicuratore, alle pretese del terzo. L'art. 1018 c. nav., rimasto inalterato, dispone che nei casi previsti dall'articolo precedente l'assicuratore non risponda per i danni arrecati dall'aeromobile a terzi sulla superficie. Il successivo art. 1019, anch'esso immutato, precisa la durata del rischio, che comincia con l'inizio delle manovre di involo e termina con quelle di approdo. Se nel sistema del codice della navigazione l'assicurazione per danni da urto è prevista come

---

<sup>(201)</sup> Cfr. COMENALE PINTO M. M., *La responsabilità per i danni da urto fra aeromobili*, in *Nuovi profili di responsabilità e di assicurazione nel diritto aeronautico*, a cura di Leopoldo Tullio, Napoli, 2009, 129 ss.

facoltativa, a diversa conclusione dovrebbe pervenirsi nel quadro del reg. (CE) 785/2004, in quanto l'assicurazione obbligatoria per danni a terzi, data la genericità della formulazione, dovrebbe estendersi anche ai danni derivanti da urto. In questo quadro, la sfera dei rischi coperti risulta più ampia rispetto all'ambito dell'art. 1019 c. nav., data la nozione di aeromobile in volo, così come risultante dall'art. 3 del citato regolamento (<sup>202</sup>).

Anche per le ipotesi di danno derivante da urto, il testo vigente dell'art. 971 c. nav. determina il limite risarcitorio a carico dell'esercente, analogamente a quelle di danni a terzi in superficie, con riferimento «alle somme previste dalla normativa comunitaria come copertura assicurativa minima della responsabilità verso i terzi per incidente per ciascun aeromobile», ovvero ai massimali di cui all'art. 7 del regolamento (CE) 785/2004, relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili.

Non è prevista alcuna ipotesi di decadenza dell'esercente dal beneficio di tale limitazione, non essendo stata riprodotta una norma di contenuto analogo a quella dell'originario art. 971 c. nav., e del richiamo ad essa di cui all'art. 977 c. nav., nel testo antecedente alla novella dettata dall'art. 15 del d. lgs. 15 marzo 2006, n. 151. Il medesimo art. 15 ha, inoltre abrogato la norma contenuta nell'originario art. 976 c. nav., che prevedeva un limite risarcitorio per i danni alle persone in caso di responsabilità per urto, di medesimo importo rispetto a quello accordato al vettore aereo per i danni da morte e lesioni personali subite dai passeggeri, alla stregua del precedente testo dell'art. 943 c. nav., quindi in misura inferiore a quella cui era commisurato il limite per i danni subiti da ciascuna

---

<sup>(202)</sup> Cfr. RIZZO M. P., *Assicurazioni aeronautiche*, cit., 41 ss.

persona dal testo originario dell'art. 968, co. 1, c. nav. La necessità di tale specifica limitazione, tesa a scoraggiare un'amplificazione del contenzioso, con la promozione di giudizi volti ad eludere i limiti risarcitori nel trasporto aereo di persone, è tuttavia venuta meno con l'eliminazione di tali limiti ad opera del reg. (CE) 2027/1997 sulla responsabilità del vettore aereo nel trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli del 9 ottobre 1997, così come emendato dal successivo reg. (CE) 889/2002 del 13 maggio 2002 e della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 <sup>(203)</sup>.

#### 4.6 L'azione risarcitoria per i danni da urto

In mancanza di una specifica normativa speciale, la liquidazione dei danni da urto è disciplinata dai principi generali del diritto civile. Le notevoli divergenze esistenti nella prassi e nella giurisprudenza hanno portato in campo maritimo all'elaborazione, da parte di un'apposita commissione di studio in seno al *Comité maritime international* (CMI), di alcuni criteri certi ed adeguati (le c.d. Regole di Lisbona 1985), finalizzati all'individuazione e delimitazione dei danni risarcibili e, quindi, dell'ammontare del risarcimento. Tali principi possono essere adottati in seguito all'accordo scritto tra le parti interessate, sia in via preventiva, che in via successiva, ovvero a seguito del verificarsi del sinistro, mediante una clausola di richiamo. I soggetti cui spetta la legittimazione attiva all'esercizio dell'azione risarcitoria sono: il proprietario della nave o dell'aeromobile danneggiati senza colpa; le persone fisicamente danneggiate in

---

<sup>(203)</sup> Sul regolamento n. 2027 del 1997, v. in generale ROMANELLI G., *Il regime di responsabilità del vettore aereo per infortunio al passeggero in base al regolamento CE del Consiglio n. 2027/97*, in *Studi in memoria di Maria Luisa Corbino*, Milano, 1999, 749 ss.

conseguenza dell'urto, ovvero l'equipaggio, i passeggeri ed i loro eredi; i proprietari delle merci trasportate sulla nave o sull'aeromobile investiti, riguardo ai danni da perdita ed avaria conseguenti all'urto; l'armatore non proprietario della nave investita (ma l'azione è ammessa anche da parte dell'esercente non proprietario), limitatamente alla perdita di utile conseguente al fermo del mezzo. Il diritto risarcimento dei danni cagionati da urto di navi e di aeromobili o misto si prescrive con il decorso di due anni dal giorno in cui il danno si sia verificato ex art. 487 co. 1, c. nav. Quando il fatto sia considerato dalla legge come reato e per lo stesso sia prevista una prescrizione più lunga, questa si applica anche all'azione civile. Qualora il reato si estingua per causa diversa dalla prescrizione o intervenga una sentenza penale irrevocabile nel giudizio penale, il diritto al risarcimento si prescrive nel termine di due anni, con decorrenza dalla data di estinzione del reato o da quella in cui la sentenza sia divenuta irrevocabile ex art. 2947 co. 3, c.c. Nell'ipotesi di colpa comune il diritto di rivalsa spettante alla nave o all'aeromobile che abbia pagato l'intero risarcimento si prescrive con il decorso di un anno dal giorno del pagamento ex art. 487 co. 2, c. nav.

In presenza di collisioni che non rientrino nelle previsioni della normativa speciale, trovano applicazione i termini e le regole di prescrizione previste dal diritto comune. Nel caso di collisione tra aeromobili in volo ed aeromobili non in volo e tra aeromobili in volo e navi in movimento, si applica il termine di prescrizione annuale previsto dall'art. 970 co. 2, c. nav <sup>(204)</sup>.

---

<sup>(204)</sup> VOLLI E., *Prescrizione dell'azione per i danni da urto di aerei militari*, cit., 1554 ss.

## 5. Responsabilità nell'ambito del volo da diporto o sportivo

### 5.1 Considerazioni introduttive

L'art. 743, co. 4, c. nav., così come modificato dall'art. 8, co. 1, d.lgs. 15 marzo 2006, n.151, prescrive che *«Agli apparecchi costruiti per il volo da diporto o sportivo, compresi nei limiti indicati nell'allegato annesso alla legge 25 marzo 1985, n. 106, non si applicano le disposizioni del libro primo della parte seconda del presente codice»*. Il disposto introduce tale tipologia di volo nell'ambito del codice della navigazione, innovando il quadro delineato dalla l. 25 marzo 1985, n. 106 e del relativo regolamento di attuazione emanato con il d.P.R. 5 agosto 1988, n. 404, successivamente modificato dal d.P.R. 28 aprile 1993, n. 207.

La modifica in parola si deve ad un innovativo, quanto repentino, mutamento di rotta del legislatore nazionale, il quale, in sede di prima modifica dell'art. 743 c. nav., aveva riaffermato quanto originariamente previsto dall'art. 1, l. n. 106/1985, ovvero che gli apparecchi per il volo da diporto o sportivo non potessero considerarsi aeromobili, se compresi entro i limiti di cui all'allegato annesso alla legge citata <sup>(205)</sup>. Con la novella del 2006, invece, vengono ritenuti

---

<sup>(205)</sup> La prima modifica dell'art. 743 c. nav. è stata introdotta con l'art. 5, co. 1, d.lgs. n. 96/2005, il quale prevedeva che *«Non sono considerati aeromobili gli apparecchi utilizzati per il volo da diporto o sportivo, di cui alla legge 25 marzo 1985, n. 106»*. Successivamente, come già visto, l'art. 8, comma 1, d.lgs. n. 151/2006 ha nuovamente modificato lo stesso art. 743, introducendo la novità *de qua*. Lo stesso art. 8 d.lgs. n. 151/2006, al comma 2, ha, coerentemente, modificato l'art. 1 l. n. 106/1985 stabilendo quanto segue: *«1. Agli apparecchi costruiti per il volo da diporto o sportivo, compresi nei limiti indicati nell'allegato annesso al presente codice. 2. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, determina le modifiche e le integrazioni da apportare all'Allegato annesso alla presente legge, che si rendano necessarie in relazione*



aeromobili anche gli apparecchi *de quibus* <sup>(206)</sup>.

In generale, si definisce da diporto quel tipo di navigazione effettuato per scopi ricreativi o sportivi, ovvero che non perseguono una finalità di lucro. Benché elaborata in relazione alla navigazione marittima ed interna, tale definizione si presta ad essere estesa anche all'ambito della navigazione aerea, data l'assenza di analoga descrizione nell'ordinamento aeronautico <sup>(207)</sup>. Infatti, la l. 106/1985 continua a limitarsi, anche a seguito della novella legislativa, ad individuare gli apparecchi allo stesso destinati, considerando tali quelli dotati dei caratteri individuati nel citato allegato <sup>(208)</sup>.

Gli aspetti operativi dell'attività in esame sono disciplinati dal regolamento di attuazione della l. n. 106/1985, di cui al d.P.R. 5 agosto L988, n. 404, così come modificato dal d.P.R. 28 aprile 1993, n. 207 che, prima della riforma del 2006, costituiva fonte esclusiva

---

*all'evoluzione della tecnica e alla sicurezza della navigazione e del volo da diporto o sportivo. ».*

<sup>(206)</sup> Nella Relazione di accompagnamento al d.lgs. n. 151/2006, si legge, al punto 9, quanto segue: «Una notevole innovazione è la considerazione come aeromobili anche degli apparecchi per il volo da diporto o sportivo, di cui all'allegato annesso alla legge 25 marzo 1985 n. 106, pur escludendo per essi l'applicabilità del libro primo della parte seconda del codice, cioè di tutta la parte che riguarda l'ordinamento amministrativo della navigazione aerea. Ciò ha comportato la conseguente modificazione dell'articolo 1 della legge suddetta».

<sup>(207)</sup> La definizione in questione è rintracciabile nell'art. 1, comma 2, d.lgs. 18 luglio 2005, n. 171 (Codice della nautica da diporto).

<sup>(208)</sup> Sul regime antecedente alla novella del 2005-2006 cfr. GRIGOLI M., *Qualificazione e disciplina del deltaplano*, in *Dir. aereo*, 1978, 3 ss. DE STEFANI G., *Manuale teorico pratico sulle infrazioni alle norme della navigazione aerea*, Roma, 1980, 665 ss. e 156; DE STEFANI G., *Navigazione aerea. Manuale giuridico amministrativo*, Roma, 1985, 148 e 168; GAETA D., *L'odierna situazione della legislazione aeronautica italiana*, in Paris (a cura di), *Atti del convegno «Il volo a vela nel diritto della navigazione»* (Cittaducale, 22-23 giugno 1985), Rieti, 1985, 25 ss.; RUSSO A., *Regolamentazione degli ultraleggeri in Italia*, in Paris (a cura di), *Atti, cit.*, 95 ss.; SANTACROCE G., *La legge 25 marzo 1985 n. 106 e la realtà tecnica del deltaplano*, in Paris (a cura di), *Atti, cit.*, 99 ss.; Trib. Tortona, 12 novembre 1986, in *Arch. giur. circ.*, 1987, 229 ss.; COLLETTA G., *In tema di disciplina dei velivoli c.d. ultraleggeri* (nota a Pret. Muravera, 27 aprile 1987), in *Dir. trasp.*, II, 1988, 289 ss.; DEIANA M., *L'estraneità dei c.d. ultraleggeri alla normativa penale dettata per gli aeromobili* (nota a Pret. Muravera, 27 aprile 1987), in *Riv. giur. sarda*, 1988, 811 ss.; MORANDI F., *Attività di navigazione da diporto esercitata a mezzo di velivoli c.d. «ultraleggeri»: controlli pubblici e profili sanzionatori*, in *Dir. trasp.*, II, 989 ss.

della stessa, prevedendo un regime semplificato rispetto a quello contemplato dal codice della navigazione per gli aeromobili.

A seguito della modifica apportata dall'art. 8, co. 1 del d. lgs. n. 151/2006 all'art. 743, co. 4, c. nav., gli apparecchi per il volo da diporto o sportivo sono considerati aeromobili, in linea con gli orientamenti normativi esistenti in ambito internazionale, dove gli apparecchi in questione sono sempre stati ritenuti tali, almeno se provvisti di motore. ( Tale inclusione, pur non espressamente enunciata, si desume dalla scomparsa, nella relativa definizione, dell'inciso «non sono considerati aeromobili ai sensi dell'art. 743 del codice della navigazione».

Il comma 4 dell'art. 743 c. nav., nella sua attuale formulazione, nel ricondurre alla categoria degli aeromobili gli apparecchi per il volo da diporto o sportivo, non distingue tra apparecchi provvisti o meno di motore. Entrambe le tipologie devono, pertanto, considerarsi aeromobili.

La disposizione precisa che agli apparecchi in esame non si applicano le disposizioni del libro primo della parte seconda del codice della navigazione, ovvero quelle relative all'ordinamento amministrativo della navigazione, che, per contro, continuano a trovare applicazione nei confronti dei restanti aeromobili. Tale scelta si pone in linea di continuità con disposizioni previgenti, che sottraevano gli apparecchi in questione, per le loro specificità tecniche ed operative, al tradizionale regime organizzativo degli aeromobili.

Nel silenzio della norma dovrebbero, invece, trovare applicazione le disposizioni contenute negli altri libri della parte seconda del codice, così come quelle contenute nella parte terza (disposizioni penali e disciplinari) del medesimo. In particolare sarebbero applicabili le disposizioni di cui al libro secondo (della

proprietà e dell'esercizio dell'aeromobile) della parte seconda, al libro terzo (delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione) della parte seconda ed al libro quarto (disposizioni processuali) della parte seconda.

Tuttavia, dall'analisi delle norme contenute nei citati libri secondo, terzo e quarto della parte seconda del codice della navigazione emerge come non tutte possano trovare semplice applicazione nei confronti degli apparecchi per il volo da diporto o sportivo, in virtù della diversa realtà tecnica ed operativa che connota questo settore dell'aviazione civile.

Al fine di risolvere tale problematica la dottrina ha elaborato alcuni criteri interpretativi cui attenersi per verificare, di volta in volta, quali norme del codice risultino compatibili con la realtà del volo da diporto o sportivo e, conseguentemente, siano effettivamente applicabili a questo comparto.

In primis dovrebbe valere il principio dell'effettiva applicabilità della norma, in relazione alla sua compatibilità con il fenomeno e con la sua realtà operativa. Il riscontro di compatibilità dovrebbe operarsi distinguendo a seconda che si tratti di apparecchi provvisti o meno di motore. Non può escludersi, infatti, che una medesima disposizione del codice risulti applicabile agli apparecchi dotati di motore, ma non a quelli che ne siano sprovvisti, essendo questi ultimi, di fatto, dei meri attrezzi sportivi. Tali disposizioni, laddove applicabili, potrebbero tuttavia necessitare, di un coordinamento con la normativa speciale in relazione al diverso regime organizzatorio ed amministrativo dalla stessa previsto.

## 5.2 La responsabilità

Antecedentemente alla novella codicistica, le responsabilità derivanti dall'utilizzazione degli apparecchi per il volo da diporto o sportivo erano rette dal diritto comune ( <sup>209</sup> ). In particolare, nel caso di eventuali danni al passeggero, il pilota rispondeva ai sensi dell'art. 1681 c.c. in ipotesi di trasporto gratuito, ovvero di trasporto avente comunque natura contrattuale, o ai sensi dell'art. 2043 c.c. nel caso di trasporto amichevole; nel caso di danni a terzi in superficie, il pilota rispondeva ai sensi dell'art. 2050 c.c.; nel caso di danni da urto, i piloti rispondevano ai sensi dell'art. 2043 c.c.; in tutte le ipotesi considerate non sussistevano limiti nell'entità del risarcimento dovuto ai soggetti danneggiati.

A seguito delle novità introdotte dall'art. 743 co. 4, c. nav., la responsabilità civile derivante dalla navigazione effettuata a mezzo di apparecchi per il volo da diporto o sportivo è oggi regolata prevalentemente, anche se non esclusivamente, dal codice della navigazione, stante l'applicabilità anche a siffatti apparecchi delle disposizioni contenute nel libro terzo della parte seconda (delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione).

Il nuovo regime di responsabilità può essere così delineato: nell'ipotesi di trasporto di persone a titolo oneroso o gratuito, fattispecie di natura contrattuale, abitualmente estranea alle caratteristiche del volo da diporto o sportivo, la responsabilità per lesioni personali del passeggero è regolata dalle norme comunitarie ed internazionali in vigore nella Repubblica, così come previsto dall'art.

---

(<sup>209</sup>) Per un'approfondita disamina del regime di responsabilità caratterizzante il volo da diporto o sportivo prima della novella codicistica si veda ANTONINI A., *Il sistema della responsabilità*, cit., 699 ss.

941 c. nav. Quest'ultimo, al terzo comma <sup>(210)</sup>, estende l'applicabilità del suddetto regime di responsabilità anche ai trasporti eseguiti da vettori che non siano muniti di licenza di esercizio, come nel caso di vettori eventualmente operanti con apparecchi per il volo da diporto o sportivo. Le norme internazionali e comunitarie, vigenti nella Repubblica, sono rappresentate dalla Convenzione di Montreal <sup>(211)</sup> del 28 maggio 1999 e dal reg. (CE) 2027/1997 del 9 ottobre 1997, così come modificato dal reg. (CE) 889/2002 del 13 maggio 2002 che ha coordinato le previsioni normative dei due testi <sup>(212)</sup>.

Nel caso di trasporto effettuato a titolo di cortesia o di amicizia <sup>(213)</sup>, caratterizzato dall'assenza di un interesse giuridicamente rilevante del trasportatore ad eseguire la prestazione, la responsabilità per i danni ai trasportati è di natura extracontrattuale e continua ad essere retta dall'art. 2043 c.c. L'att.14, comma 6, d.lgs. n. 151/2006

---

<sup>(210)</sup> L'art. 941, co. 3, c. nav., estende ai vettori non muniti di licenza di esercizio l'intera sezione prima (del trasporto di persone e bagagli) del capo terzo, del titolo primo, del libro terzo del codice.

<sup>(211)</sup> Per la Convenzione di Montreal del 1999 si veda, per tutti, TULLIO L. (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, Napoli, 2006.

<sup>(212)</sup> Cfr. TAMBURINI F., *Le novità introdotte dal Reg. (CE) n. 889/2002 e le ragioni connesse alla sua adozione*, in *Dir. trasp.*, 2003, 831 ss. A seguito della novella codicistica, la disciplina relativa al contratto di trasporto è attualmente retta dalla medesima normativa, a prescindere che si tratti di trasporto nazionale, infracomunitario o internazionale. Il trasporto aereo nazionale, infracomunitario e internazionale è infatti retto dalla Convenzione di Montreal del 1999, alla quale si è conformato il reg. CE 889/2002, che ha modificato il reg. CE 2027/1997. Limitatamente agli aspetti che qui interessano maggiormente, la predetta Convenzione prevede, in particolare, quanto segue. La responsabilità del vettore aereo in caso di morte o di lesioni è illimitata; per i danni fino a 100.000 d.s.p. il vettore non può esimersi da responsabilità, mentre, per l'eccedenza, può farlo dando la prova liberatoria di cui all'art 21, n. 2, della medesima Convenzione. Il vettore deve corrispondere un anticipo di pagamento entro quindici giorni dall'identificazione dell'avente diritto e tale anticipo non può essere inferiore a 16.000 d.s.p. nel caso di morte. La responsabilità del vettore aereo in caso di ritardo è limitata a 4.150 d.s.p. nel trasporto di persone e a 1.000 d.s.p. nel trasporto di bagagli; essa sussiste in via presuntiva, salvo che il vettore dia la prova liberatoria dell'adozione di tutte le misure possibili per evitare il ritardo o dell'impossibilità di adottarle. La responsabilità grava tanto sul vettore contrattuale, quanto sul vettore di fatto.

<sup>(213)</sup> In materia di trasporto amichevole si rimanda a ANTONINI A., *Il trasporto amichevole: lineamenti generali ed inadeguatezza della disciplina del codice della navigazione*, in *Resp. civ. prev.*, 2005, 319 ss.

ha, infatti, abolito il rinvio che l'art. 941, co. 2, c. nav., così come sostituito dall'art. 17 d.lgs. n. 96/2005, operava in favore dell'art. 414 c. nav.

La responsabilità per i danni causati a terzi sulla superficie dagli apparecchi per il volo da diporto o sportivo è retta dalla norme internazionali in vigore nella Repubblica, che si applicano anche ai danni provocati sul territorio nazionale da apparecchi immatricolati in Italia, così come previsto dall'art. 965 c. nav. nel testo novellato. Tali norme sono individuate nella Convenzione di Roma del 7 ottobre 1952, che, come ampiamente analizzato, prevede un regime di responsabilità di tipo oggettivo, associato ad una serie di limiti di risarcimento per ogni aeromobile ed incidente, variabili in funzione del peso dell'aeromobile.

Infine, nel caso di danni da urto, la responsabilità è retta dagli artt. 966 ss. c. nav.

### 5.3 Il regime assicurativo

Si è già rilevato come il nuovo quadro di riferimento, tratteggiato dalla riforma del 2005-2006, in ordine alla disciplina delle assicurazioni ruoti attorno all'art. 798 c. nav. che stabilisce il principio di carattere generale secondo cui l'aeromobile non può circolare se non siano state stipulate e non siano in corso di validità le assicurazioni obbligatorie previste dallo stesso codice e dalla normativa comunitaria. La disposizione in esame costituisce il punto di aggancio delle disposizioni codicistiche in materia alla normativa comunitaria ed alla sua eventuale evoluzione.

Peraltro, la centralità delle disposizioni comunitarie appare già evidente dal disposto di cui all'art. 778, co. 2, c. nav., il quale, in

ordine al rilascio della licenza di esercizio, stabilisce il principio secondo cui il richiedente, ovvero l'impresa la cui attività principale si identifichi nel trasporto aereo, debba fornire la dimostrazione del possesso dei requisiti, tra cui quelli assicurativi, previsti dal reg. (CE) 1008/2008 e successive modificazioni, nonché dal più volte citato reg. (CE) 785/2004.

Quest'ultimo, nel determinare i criteri assicurativi applicabili ai vettori aerei ed agli esercenti di aeromobili, esclude dal proprio ambito applicativo una serie di mezzi quali gli aeromobili di Stato, come identificati dalla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale firmata a Chicago il 7 dicembre 1944; gli aeromobili con MTOM (massa massima al decollo) inferiore a 20 kg; le macchine volanti con decollo mediante rincorsa (inclusi i parapendio ed i deltaplani, entrambi a motore); i palloni frenati (ovvero ancorati al suolo); i cervi volanti; i paracadute (compresi quelli ascensionali); gli aeromobili, inclusi gli alianti, con MTOM inferiore a 500 kg e gli ultraleggeri utilizzati per scopi non commerciali o per corsi di pilotaggio a livello locale, senza attraversamento delle frontiere internazionali, nella misura in cui ciò riguardi gli obblighi assicurativi previsti dal regolamento in esame relativamente ai rischi di guerra e terrorismo.

In ordine al regime assicurativo previsto per gli apparecchi per il volo da diporto o sportivo si innesta sulle disposizioni in materia esistenti nella normativa speciale, in particolare nel d.P.R. n. 404/1988, così come modificato dal d.P.R. n. 207/1993.

In particolare, l'art. 21 prevede un obbligo di assicurazione della responsabilità civile per i danni prodotti a terzi in superficie ed a seguito di urto o collisione in volo, posto in capo ai soggetti praticanti la disciplina del volo da diporto o sportivo con mezzi privi di motore.

Siffatto obbligo non è, per contro, contemplato nel citato reg. (CE) 785/2004, che esclude espressamente dal proprio campo di applicazione le macchine volanti con decollo mediante rincorsa (inclusi i parapendio ed i deltaplani entrambi a motore).

La normativa speciale, quindi, garantisce ai terzi in superficie, limitatamente agli apparecchi privi di motore, maggiore tutela rispetto a quanto previsto dalla normativa comunitaria. Il medesimo art. 21 stabilisce, inoltre, che il proprietario di apparecchi per il volo da diporto o sportivo provvisti di motore (o eventualmente l'utilizzatore) siano assicurati per la responsabilità civile per i danni prodotti a terzi sulla superficie ed a seguito di urto o collisione in volo. In virtù di tale obbligo, nel determinare i requisiti della copertura assicurativa, il successivo art. 22 prevede che il massimale non sia inferiore ad euro 516.456,90 per sinistro, per persona e per animali o cose. La copertura assicurativa si estende ai danni cagionati a qualunque soggetto anche diverso dall'assicurato e dal pilota, senza limitazioni relative a rapporti di parentela, professionali e simili.

In un'ottica comparativa, il reg. (CE) 785/2004 prevede invece, per quanto concerne la responsabilità verso terzi (art.7), una copertura assicurativa minima di 0,75 milioni di DSP (877.111 euro) per incidente per ciascun aeromobile di MTOM inferiore a 500 chilogrammi, tra i quali si possono far rientrare gli apparecchi per il volo da diporto o sportivo provvisti di motore di cui alla l. n. 106/1985.

Alla luce di tale quadro occorre operare una fondamentale distinzione tra gli apparecchi, basata sulla circostanza che gli stessi siano o meno provvisti di motore.

Agli apparecchi sprovvisti di motore, continua, infatti, ad applicarsi il regime assicurativo previsto dalla normativa speciale,



stante l'inapplicabilità ai medesimo del reg. (CE) 785/2004, in virtù dell'esclusione ivi contemplata all'art. 2, nonché nell'impossibilità di applicare la normativa in materia del codice della navigazione, che in ordine agli aspetti assicurativi, rimanda, a sua volta, proprio alla normativa comunitaria identificabile nel citato regolamento.

Per quanto concerne, invece, gli apparecchi per il volo da diporto o sportivo provvisti di motore (ad esclusione dei parapendio e dei deltaplani entrambi a motore), non paiono sussistere impedimenti all'applicazione delle norme contenute nel reg. (CE) 785/2004, sia in relazione ai massimali assicurativi, che all'oggetto dell'assicurazione (passeggeri, bagagli, merci e terzi) <sup>(214)</sup>. In tal caso, i requisiti assicurativi cui far riferimento restano quelli contemplati dalla normativa speciale, opportunamente coordinati con le norme di carattere generale contenute nel codice della navigazione, laddove di fatto applicabili.

Con precipuo riferimento ai parapendio ed ai deltaplani, entrambi a motore, stante l'inapplicabilità agli stessi del regolamento del 2004, in virtù dell'esclusione ivi contemplata ex art. 2, co. 2, trova applicazione il regime assicurativo previsto dalla normativa speciale, alla stregua di quanto previsto per gli apparecchi sprovvisti di motore.

---

<sup>(214)</sup> Pare opportuno ricordare che il d.P.R. n. 404/1988, così come modificato dal d.P.R. n. 207/1993, non prevede una copertura assicurativa per la responsabilità civile nei confronti del passeggero trasportato.

## 6. Responsabilità per danni da oggetti spaziali

### 6.1 Inquadramento e fonti.

I voli degli aeromobili nell'atmosfera sono regolati dalle norme contenute nella Convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944 e nei relativi Annessi tecnici, aggiornati nel tempo; ciascuno Stato esercita la propria autorità sulla colonna aerea sovrastante il proprio territorio di giurisdizione, compreso il mare territoriale.

Il regime giuridico extraatmosferico non assoggetta le attività spaziali all'esercizio della sovranità alla stregua di quanto inteso per lo spazio atmosferico in cui opera l'aviazione civile. La prassi spaziale del sorvolo periodico e inoffensivo di oggetti orbitanti sulla verticale di Stati differenti si è affermata in conformità del principio di patrimonio comune dell'umanità, applicabile anche ai natanti in libera navigazione in alto mare, fuori dalle acque territoriali e dalla Zona economica esclusiva degli Stati rivieraschi, secondo quanto stabilito dalla Convenzione sul diritto del mare di Montego Bay del 1982.

Le regolamentazione e la definizione del quadro giuridico internazionale dello spazio extraatmosferico <sup>(215)</sup> sono state attuate nell'ambito dell'Organizzazione delle Nazioni Unite dall'UNCOPUOS (*United Nations Committee of the Peaceful Use of the Outer*

---

<sup>(215)</sup> Per una disamina approfondita in materia si v. *amplius* BAKER H. A., *Liability for damage caused in outer space by space refuse*, in, *Annals Air & Space Law*, XIII, 1988, 183ss.; CHRISTOL C. Q., *International Liability for Damage Caused by Space Objects*, *Amer. JIL*, vol. 74, 1980, 346 ss.; CHRISTOL C. Q., *The "launching state" in international space law*, in *ADMAS*, XII, 1993, 363 ss.; DE SENA P., *Questioni in tema di responsabilità internazionale per attività spaziali*, *Riv. dir. intern.*, 1990, 294 ss.; DELEAU O., *La Convention sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux*, in *AFDI*, 1971, 876 ss.

*Space*) <sup>(216)</sup>. La formulazione del *corpus juris spatialis internationalis* è avvenuta dal 1967 al 1979 con un'attiva partecipazione collegiale degli Stati membri delle Nazioni Unite, impegnati nel fornire un quadro normativo alle iniziative pionieristiche spaziali.

Costituiscono fonti del diritto spaziale, il Trattato sui principi che regolano le attività degli Stati nell'esplorazione ed utilizzazione dello spazio extraatmosferico, ivi compresa la luna e gli altri corpi celesti, aperto alla firma a Londra, Mosca e Washington il 27 gennaio 1967; l'Accordo sul salvataggio e recupero degli astronauti nonché sulla restituzione degli oggetti lanciati nello spazio extra-atmosferico, aperto alla firma a Londra, Mosca e Washington il 22 aprile 1968; la Convenzione di Londra, Mosca e Washington del 29 marzo 1972 sulla responsabilità internazionale degli Stati per danni provocati da oggetti spaziali; la Convenzione di New York del 14 gennaio 1975 sull'immatricolazione degli oggetti spaziali ed, infine, il Trattato che disciplina le attività umane sulla Luna e gli altri corpi celesti firmato, sempre a New York, il 18 dicembre 1979.

In particolare, il Trattato che disciplina le attività degli Stati in materia di esplorazione ed utilizzazione dello spazio extra-atmosferico, ha enucleato alcuni principi fondamentali che hanno trovato sviluppo nelle fonti successive.

Viene in considerazione, in primo luogo, l'art. I, secondo cui le attività di esplorazione ed utilizzazione dello spazio devono considerarsi prerogativa di tutta l'umanità e devono essere condotte senza discriminazioni fra Stati, e l'art. III, che obbliga tutti gli Stati

---

<sup>(216)</sup> Nato su impulso dell'Assemblea generale delle Nazioni Unite il 12 dicembre 1958, risulta articolato in due sottocomitati di cui uno tecnico e l'altro giuridico. Quest'ultimo, investito del compito di promuovere la cooperazione degli Stati in ambito spaziale e, soprattutto, di incoraggiare l'elaborazione di norme da sottoporre all'approvazione dell'Assemblea generale.

impegnati nel settore al rispetto del diritto internazionale nonché al perseguimento di finalità pacifiche.

Le disposizioni del Trattato sono risultate, tuttavia, troppo generiche per poter guidare l'azione degli Stati nell'esercizio di ogni attività spaziale, anche in quanto sprovviste di sanzione e, quindi, sostanzialmente incoercibili. Un discorso in parte diverso merita la norma di cui all'art. VII che, imputando allo Stato di lancio la responsabilità per ogni sinistro subito dagli altri Stati contraenti o da persone fisiche o giuridiche ad essi collegate, ha avuto il pregio di individuare un unitario centro di imputazione per ogni obbligazione conseguente a sinistri spaziali <sup>(217)</sup>.

La stessa, tuttavia, non ha fornito alcuna indicazione in merito al genere della responsabilità, alle sue eventuali esimenti e all'ammontare del risarcimento dovuto a fronte di sinistri potenzialmente idonei ad assumere rilevante gravità.

## 6.2 Il regime di responsabilità per i danni da oggetti spaziali

In materia di responsabilità, l'orientamento prevalente della nascente disciplina giuridica spaziale ha posto particolare attenzione ai danni provocati da incidenti per caduta sulla terra degli oggetti spaziali le cui traiettorie lasciassero temere, anche se con remota probabilità, rovinose collisioni sia tra mezzi spaziali sia con aeromobili in volo nell'atmosfera.

---

<sup>(217)</sup> Il Trattato affronta il tema della responsabilità senza prevedere alcuna distinzione fra oggetti spaziali ancora in uso ed inattivi. Pertanto lo Stato di lancio potrebbe, in base all'art. VII, essere chiamato a risarcire i danni provocati anche da oggetti spaziali di cui abbia perduto il controllo. Sul punto, seppure relativamente all'interpretazione della Convenzione sulla responsabilità del 1972, si v. PEDRAZZI M. *Danni causati da attività spaziali e responsabilità internazionale*, Milano, 1996, 84 ss.

I principi del Trattato del 1967 hanno trovato puntuale sviluppo e completamento nella Convenzione sulla responsabilità internazionale per i danni provocati da oggetti spaziali, aperta alla firma a Mosca, Londra e Washington il 29 marzo 1972 ed entrata in vigore il 1 settembre dello stesso anno.

Il nuovo strumento internazionale, oltre a disciplinare nel dettaglio il procedimento di liquidazione del danno, ha ribadito l'impostazione pubblicistica del Trattato che individuava nello Stato di lancio l'unitario centro di imputazione delle obbligazioni derivanti da sinistri spaziali, escludendo al contempo i soggetti privati da ogni possibilità di azione diretta, fondata sulla Convenzione <sup>(218)</sup>.

La principale novità introdotta dallo strumento in parola è stata quella di adottare criteri di imputazione diversi a seconda del luogo di verifica del sinistro. L'art. II, infatti, ha sancito la responsabilità oggettiva dello Stato di lancio in relazione ad ogni danno causato sulla superficie terrestre o ad aeromobili in volo. Per i danni causati ad altri oggetti spaziali, invece, l'art. III ha previsto un regime di responsabilità per colpa. In linea con quanto già emerso nel contesto del Trattato del 1967, anche la Convenzione ha definito oggetto spaziale ogni apparecchio umano destinato ad essere inviato e a muoversi nel cosmo con finalità di esplorazione scientifica o di sfruttamento economico del medesimo. Tuttavia, rispetto al Trattato, ciò che è emerso con maggiore chiarezza dal contenuto della Convenzione è stata la necessità di intendere il concetto in parola nel senso più ampio possibile. Ne costituisce conferma l'art. I, lett. d),

---

<sup>(218)</sup> Si ammette la possibilità di azioni giudiziarie nei confronti delle persone fisiche o giuridiche che abbiano in qualche modo dato causa alla verifica del sinistro. L'art. XI, in particolare, riconosce al danneggiato la possibilità di agire direttamente innanzi ai tribunali o agli organi amministrativi dello Stato di lancio, salvo poi non poter più avvalersi del procedimento regolato dalla Convenzione stessa.

secondo cui la nozione di oggetto spaziale abbraccia, oltre all'apparecchio in sé, anche tutti i suoi elementi costitutivi compreso il razzo vettore, oltre alle sue singole parti <sup>(219)</sup>.

La norma fa riferimento a tutte le componenti strutturali in mancanza delle quali il veicolo non sarebbe in grado di operare. È invece controverso se vi rientrino anche il carico, il carburante ed i beni costituenti il corredo dell'equipaggio. Nel caso di danni a terzi sulla superficie si è posto, pertanto, il problema di verificare se il regime convenzionale possa trovare applicazione solo in relazione ai sinistri causati da un oggetto spaziale ancora integro o anche in rapporto a quelli provocati dalle sue singole componenti, di carattere non essenziale, che difficilmente potrebbero essere considerate oggetti spaziali autonomi <sup>(220)</sup>. L'esigenza della massima tutela delle vittime innocenti, che permea l'intera disciplina convenzionale, ha imposto un'interpretazione lata del concetto, idonea ad estendere l'operatività del sistema a qualsiasi danno cagionato dall'oggetto spaziale, dai suoi frammenti, da qualsiasi materiale solido o gassoso contenuto al suo interno o liberato nell'atmosfera al momento dell'impatto con il suolo.

Può pertanto affermarsi l'applicabilità della Convenzione a qualsiasi danno direttamente imputabile a veicoli destinati a muoversi ed operare nel cosmo, indipendentemente dalla circostanza che il danno sia stato concretamente provocato da un apparecchio ancora integro, dal carico presente a bordo o da suoi singoli frammenti. Tuttavia, l'individuazione del frammento responsabile del sinistro,

---

<sup>(219)</sup> Sul punto v. BAKER H. A., *Space debris: legal and policy implications*, Dordrecht, 1989, 62 ss.

<sup>(220)</sup> Sul punto cfr. FRANCONI F., *Attività spaziali e principi internazionali in materia di protezione dell'ambiente*, in *Il regime internazionale dello spazio*, Milano, 1993, 96 ss.; MALANCZUC P., *Review of the regulatory regime governing the space environment: the problem of space debris*, in *ZLW*, 1996, 53 ss.

unitamente alla prova circa la sua provenienza è posta a carico del danneggiato che inoltri la domanda di indennizzo, rendendo certamente dubbio il suo concreto ottenimento. La situazione si presenta ancora più complessa in relazione ai danni provocati nello spazio extra-atmosferico, per i quali è previsto un regime di responsabilità per colpa. In questi casi, infatti, l'indennizzo, costituisce una prospettiva quasi irrealizzabile, in quanto subordinata alla difficile prova che il sinistro sia dipeso dall'impatto con un oggetto o frammento di origine umana e non naturale, il quale deve essere esattamente identificato fra i milioni di frammenti presenti in orbita. Ancora più ardua appare la dimostrazione della colpa in relazione alle collisioni avvenute nello spazio, a meno che non si qualifichi negligente la condotta dell'abbandono di rifiuti inermi o di oggetti non più operativi, pur in mancanza di uno specifico divieto in tal senso.

Inoltre, anche in ipotesi di assolvimento dei propri oneri probatori, il danneggiato non sarebbe ancora garantito in ordine alla possibilità di ottenere un congruo indennizzo. Il procedimento di liquidazione del danno, infatti, è caratterizzato dall'affidamento delle trattative ai canali diplomatici e dal carattere non vincolante della decisione, con la conseguenza che il diritto del danneggiato potrebbe talvolta risultare sacrificato di fronte a superiori interessi di politica internazionale.

La Convenzione, aperta alla firma di tutti gli Stati che intendessero divenirne membri, è stata ratificata in Italia con l. 5 maggio 1976, n. 426.

La responsabilità per danni sulla superficie da oggetti spaziali è regolata, nell'ordinamento interno, dalla legge 25 gennaio 1983, n. 23

con la quale lo Stato italiano ha provveduto all'attuazione del sistema internazionale uniforme.

La Convenzione del 1972 ha regolato la materia della responsabilità per i danni da attività spaziali senza norme di dettaglio, imponendo l'adozione di una legge che, integrandone il contenuto, rendesse effettivamente operante il meccanismo uniforme. L'intervento del legislatore italiano riveste particolare importanza in quanto, lungi dal limitarsi a fornire l'ordine di esecuzione delle norme internazionali, se ne è discostato sotto vari aspetti, estendendo la tutela del danneggiato ben oltre i limiti del sistema uniforme <sup>(221)</sup>. La legge, in virtù dell'art VII, lett. a) della Convenzione, trova applicazione in ordine ai sinistri provocati da oggetti spaziali lanciati da altri Stati contraenti. Sono esclusi dal sistema sia i danni provocati a cittadini da parte di oggetti o frammenti nazionali, sia quelli causati da Stati di lancio che non abbiano aderito alla Convenzione. In queste ipotesi il danneggiato può ricorrere alla tutela di natura extracontrattuale che, tuttavia, in quanto ancorata alla dimostrazione della colpa o del dolo, rende altamente improbabile la possibilità di ottenere un equo ristoro. Nel caso in cui il sistema internazionale non sia in grado di operare, per esempio nelle ipotesi in cui lo Stato di lancio non sia contraente, o in cui il danno venga subito in Italia da soggetti stranieri partecipanti alle operazioni, potrebbe ricorrersi all'applicazione estensiva degli articoli 965 e seguenti c. nav., in materia di responsabilità dell'esercente per danni a terzi sulla superficie. Tale soluzione, tuttavia, viene riferita esclusivamente ai casi di danno provocato da apparecchi comunque destinati ad effettuare un trasporto, mentre

---

<sup>(221)</sup> DE BELLIS S., *Le norme italiane di attuazione della convenzione sulla responsabilità per danni causati da oggetti lanciati nello spazio extra atmosferico*, in *Riv. dir. intern.*, 1984, 794 ss.



risulta difficilmente ipotizzabile in relazione a quelli provocati da singoli frammenti <sup>(222)</sup>.

Le norme italiane, inoltre, si collocano su un piano diverso rispetto alla disciplina internazionale. La loro funzione non è tanto stabilire criteri di imputazione della responsabilità, quanto di regolare i rapporti fra lo Stato italiano e i soggetti danneggiati sottoposti alla propria giurisdizione. Esse risultano più favorevoli rispetto a tali soggetti in quanto, da un lato, non contemplano l'unica ipotesi di esonero prevista dalla Convenzione, ovvero la colpa concorrente dello Stato danneggiato, dall'altro, prevedono un regime unitario che prescinde dal luogo in cui si sia verificato il sinistro <sup>(223)</sup>.

La legge in argomento attribuisce allo Stato la piena ed assoluta responsabilità per ogni danno subito da persone fisiche o giuridiche italiane in conseguenza dell'esercizio di attività spaziale da parte degli altri Stati contraenti. Essa opera in relazione ad ogni sinistro collegato all'attività spaziale altrui, imputabile sia ad oggetti ancora integri nella loro struttura, che alle loro parti o frammenti.

Le condizioni richieste per ottenere l'indennizzo, tuttavia, sono differenti a seconda che la relativa domanda sia stata inoltrata da persone, fisiche o giuridiche, italiane oppure straniere.

Le prime possono ottenere la rifusione del danno dallo Stato italiano ogni qualvolta questo abbia, seguendo il procedimento previsto dalla Convenzione, chiesto ed ottenuto il risarcimento (art. 2, primo comma); oppure nel caso in cui non abbia presentato alcuna richiesta, purché lo Stato sul cui territorio si sono verificati i danni o quello nel quale il danneggiato ha la propria residenza o sede, non

---

<sup>(222)</sup> Sul punto v. TULLIO L., Responsabilità per danni a terzi sulla superficie, cit., 1423; TURCO BULGHERINI E., Responsabilità per danni a terzi sulla superficie, cit., 411.

<sup>(223)</sup> CATALANO SGROSSO G., La responsabilità degli Stati per le attività svolte nello spazio extraatmosferico, Padova, 1990, 42 ss.

abbiano chiesto ed ottenuto il risarcimento (art. 2, secondo comma) <sup>(224)</sup>; ancora, nell'ipotesi in cui pur avendo formulato la richiesta, questa sia rimasta, per una qualsiasi ragione, insoddisfatta (art. 3).

Lo Stato è garante assoluto della circostanza che i cittadini e le persone giuridiche italiane siano congruamente indennizzati, a prescindere dal luogo in cui abbiano subito il danno. La previsione mira ad incentivare il governo affinché sperimenti ogni possibile metodo per ottenere il risarcimento, ma costituisce anche la presa d'atto di un grave limite nella disciplina uniforme del procedimento di liquidazione del danno. Le trattative diplomatiche e la mancanza di una decisione vincolante, infatti, potrebbero compromettere il diritto delle vittime a fronte di ritenute superiori esigenze di politica internazionale.

La mancanza di un termine perentorio entro il quale lo Stato di lancio debba pronunciarsi, rende dubbio l'esatto momento in cui la domanda di indennizzo possa considerarsi insoddisfatta, sia nelle ipotesi in cui la proposta del danneggiato sia stata esplicitamente ricusata, ma anche laddove la comunicazione di un responso non intervenga in tempi ragionevoli <sup>(225)</sup>.

---

<sup>(224)</sup> Le previsioni dell'art. 2, secondo comma, ricalcano il contenuto dell'art. VIII della Convenzione sulla responsabilità, in materia di legittimazione attiva alla presentazione delle domande. Primo legittimato è lo Stato nazionale. Qualora non provveda, la domanda potrà essere presentata dal Paese nel cui territorio si è verificato il sinistro ed infine, nell'eventualità in cui rimangano entrambi inerti, dallo Stato ove il danneggiato abbia fissato la propria residenza o sede.

<sup>(225)</sup> In ordine al concetto di ragionevolezza va tenuto conto che l'art. X della Convenzione prescrive la presentazione della domanda entro l'anno dal sinistro, o dal momento in cui se ne sia avuta conoscenza, se successivo. Pertanto, in mancanza di una consolidata prassi applicativa, in prospettiva *de iure condendo*, sembrerebbe potersi considerare tale il termine di un anno dalla notifica della richiesta. In tal senso, ANCIS L., *Responsabilità per danni causati da space debris sulla superficie terrestre*, in *Studi in memoria di Elio Fanara*, a cura di U. La Torre, G. Moschella, F. Pellegrino, M. P. Rizzo e G. Vermiglio, I, Milano, 2006, 21.

In base all'art. 2, ultimo comma, gli stranieri possono ottenere l'indennizzo da parte dello Stato a condizione che il danno si sia verificato sul territorio italiano o abbia coinvolto soggetti che ivi abbiano fissato la propria residenza o sede ed il risarcimento sia stato, a causa dell'inerzia del Paese di appartenenza, chiesto ed ottenuto dal governo italiano.

Attraverso la previsione di condizioni variabili in ragione della nazionalità del danneggiato il legislatore ha inteso rendere lo Stato italiano garante assoluto della corresponsione dell'indennizzo a favore dei cittadini. Nel caso di danni subiti da stranieri sul territorio italiano, invece, lo Stato può inoltrare la domanda e condurre le trattative, non potendo, tuttavia, conferire anticipi fino a quando lo Stato di lancio non gli abbia trasferito quanto convenuto. Resta ferma, peraltro, la legittimazione primaria del paese di appartenenza.

L'evidente limite riscontrabile nella l. 25 gennaio 1983 consiste nel non avere previsto alcuna garanzia in ordine alla congruità dell'indennizzo. Il principio che impone allo Stato di rispondere direttamente del danno, qualora il procedimento di liquidazione non abbia avuto esito, potrebbe infatti indurlo ad accettare la proposta del responsabile anche se del tutto incongrua e contrastante con la finalità, fondante il sistema convenzionale, di garantire un celere ed equo ristoro del danno.

## Bibliografia

- ABEYRATNE R., *The unlawful interference compensation convention of 2009 and principles of State responsibility*, in *Annals Air & Space Law*, 2010, 177.
- ABEYRATNE R., *Theoretical Justification for modernizing the Rome Convention of 1952*, in *Annals Air & Space Law*, 2006, 185.
- AGNINO F., *Navigazione aerea ed applicabilità dell'art. 2050 c.c.* (nota a Cass., Sez. III, 19 luglio 2002, n. 10551), in *Danno e resp.*, 2002, 1214.
- ALPA G., *Il danno biologico*, Padova, 1993.
- AMBROSINI A., *In tema di responsabilità aeronautica*, Perugia, 1929.
- AMBROSINI A., *La Convenzione di Roma 1952 sui danni causati da aeromobili ai terzi alla superficie*, in *Riv. dir. comm.*, 1955, I, 68.
- ANCIS L., *Responsabilità per danni causati da space debris sulla superficie terrestre*, in *Studi in memoria di Elio Fanara*, a cura di U. La Torre, G. Moschella, F. Pellegrino, M. P. Rizzo e G. Vermiglio, I, Milano, 2006, 3.
- ANTAPASSIS A. M., *Liability of Classification Societies*, in *EJCL*, 2007, 1.
- ANTHROP D. F., *The Noise Crisis*, in *Univ. of Toronto Law Journal*, vol. 20, 1970, 1.
- ANTONINI A., GAGGIA A., *Le assicurazioni aeronautiche*, in *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, a cura di R. Tranquilli Leali e E. G. Rosafio, Milano, 2011.
- ANTONINI A., *L'assicurazione della responsabilità per i danni a terzi sulla superficie e per i danni da urto*, in *Nuovi profili di responsabilità e di assicurazione nel diritto aeronautico*, a cura di Leopoldo Tullio, Napoli, 2009, 293.
- ARROYO MARTÍNEZ I., *Curso de derecho aéreo*, Madrid, 2006.
- BAKER H. A., *Liability for damage caused in outer space by space refuse*, in, *Annals Air & Space Law*, XIII, 1988, 183.
- BAKER H. A., *Space debris: legal and policy implications*, Dordrecht, 1989.
- BALLARINO T., BUSTI S., *Diritto aeronautico e spaziale*, Milano, 1988.

BARILÀ E., *Le immissioni da opere pubbliche come espropriazioni larvate indennizzabili*, (nota a Cass. Sez. III, 3 luglio 2014, n. 15223), in *Urban. appalti*, 2014, 1035.

BAUZA ARAUJO A., *Derechos de los terceros de la superficie en relación con las aeronaves convencionales, a reaccion, supersonicas e ingenios espaciales*, Montevideo, 1963.

BAXTER W. F., ALTREE L. R., *Legal Aspects of Airport Noise*, in *Journal of Law and Economics*, vol. 15, 1972, 1.

BENTIVOGLIO L. M. *Sulla nozione di "aeromobile militare"*, in *Studi in onore di Giuseppe Chiarelli*, Milano, 1974, 3109.

BENTIVOGLIO L. M., BUSTI S., *Diritto aeronautico. Le fonti convenzionali*, Milano, 1980.

BESSONE M., *I problemi di interpretazione dell'art. 2050 c.c. e gli obiter dicta della giurisprudenza*, in *Giur. merito*, 1983, 1059.

BIANCOROSSO R., *EASA, Sport Pilot, VDS e Sicurezza*, in *Aviazione Sportiva*, n. 91, 2006, 6.

BOGDAN M., *Aircraft accidents in the conflict of laws*, in *Recueil des cours. Collected courses of the Hague academy of international law*, Dordrecht/Boston/London, I, 1988, 13.

BOLLWEG H. G., MOLL K., *Die Drittschadenshaftung im internationalen Luftverkehr nach der Revision des Römer Haftungsabkommens*, in *ZLW*, 2009, 587.

BRIGNARDELLO M., *L'impatto ambientale nel sistema aeroportuale di Milano-Linate e Milano-Malpensa: un problema ancora prioritario?*, in *Ec. dir. terz.*, 3, 2001, 892.

BRITTON J., *Roads from Montreal do not Lead to Rome: Criticism and Alternatives to the Draft Convention on Third Party Liability*, in *Air & Space Law*, 2005, 269.

BUONAURO C., *Responsabilità da atto lecito dannoso*, Milano, 2012.

BUSTI S., *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001.

BUSTI S., *I progetti di nuova normativa internazionaluniforme sui danni cagionati a terzi dal volo di aeromobile: evoluzione o involuzione*, in *Nuovi profili di responsabilità e di assicurazione nel diritto aeronautico*, a cura di Leopoldo Tullio, Napoli, 2009, 83.

BUSTI S., *La tormentata costruzione della nuova normativa internazionaluniforme sul danno a terzi dal volo di aeromobile: tanta fatica per nulla?*, in *Riv. dir. nav.*, 2010, 499.

BUSTOS MORENO Y. B., *La responsabilidad civil en la navegación aérea: los daños a terceros*, Madrid, 2003.

CABRANES J. A., *Limitations of Liability in International Air Law: The Warsaw and Rome Conventions Reconsidered*, in *Intern. Comp. Law Quart.*, 1966, XV, 660.

CALMEJANE COURSE J., MOURGEON L., *Le bang. Les dommages causés a terre par les avions supersoniques*, Paris, 1969.

CAMARDA G., *Aeroporti e tutela ambientale*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, Milano, 2002.

CAMARDA G., *La responsabilità del gestore aeroportuale*, in *Le gestioni aeroportuali. Privatizzazione del sistema e sicurezza del trasporto aereo*, Milano, 2005.

CAMARDA G., *La responsabilità per l'esercizio di attività pericolose nel campo aeronautico*, in *Il diritto aeronautico a cent'anni dal primo volo*, a cura di Antonini A., Franchi B., Milano, 2005, 79.

CAPLAN H., *Liability for Third Party Damage on the Ground - Some fundamental issues for consideration by the Council of ICAO prior to a Diplomatic Conference*, in *Air & Space Law*, 2008, 183.

CAPLAN H., *Modernization of the 1952 Rome Convention and Protocol*, in *Air & Space Law*, 2007, 19.

CAPLAN H., *Post 9/11-Air Carrier Liability Towards Third Parties on Land or Water as a Consequence of War or Terrorism*, in *Air & Space Law*, 2005, 5.

CARBONE P., *Sulla definizione di aeromobile militare e sulla prescrizione del diritto al risarcimento dei danni provocati dallo stesso in superficie* (nota a Trib. Torino, 16 marzo 1954, n. 1791), in *Giur. compl. C. Cass.*, 1954, 529.

CARISTO M., *La responsabilità civile dell' esercente dell'aeromobile per danni a terzi sulla superficie*, in *La responsabilità civile. Responsabilità Extracontrattuale*, XII, Torino, 1998, 214.

CARNABUCCI A., *Appunti in materia di inquinamento acustico prodotto da mezzi di trasporto pubblico nell'ambiente abitativo con particolare riguardo al traffico ferroviario*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 2012, 1.

CASADO IGLESIAS E., *La responsabilidad por daños a terceros en la navegación aérea: un estudio de su regulación en las legislaciones nacionales y en el derecho internacional*, Salamanca, 1965.

CASANOVA M. A., *Algunos apuntes respecto al «Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves»*, in *XXXIV Jornadas Latinoamericanas*, Padova, 2010, 61.

CASANOVA M., BRIGNARDELLO M., *Diritto dei trasporti. La disciplina contrattuale*, Milano, 2007.

CASANOVA M., *Le convenzioni di Montreal del 2009 sui danni a terzi in superficie*, in *XXXIV Jornadas Latinoamericanas*, Padova, 2010, 25.

CASTRONOVO C., *Danno esistenziale: il lungo addio*, in *Danno resp.*, 2009, 5.

CATALANO SGROSSO G., *La responsabilità degli Stati per le attività svolte nello spazio extraatmosferico*, Padova, 1990.

CERVELLI V. R., *Osservazioni sulla pericolosità della navigazione aerea* (nota a Cass., Sez. III, 13 novembre 1997, n. 11234), in *Dir. Trasp.*, 1998, 743.

CHIAVARELLI E., *Status and perspectives of the unified liability system*, in *Annals Air & Space. Law*, 1997, I, 91.

CHINDEMI D., *I danni non patrimoniali da emissioni con particolare riferimento al danno esistenziale: prova del danno e criteri risarcitori*, in *Dir. econ. assic.*, 2005, 455.

CHRISTOL C. Q., *International Liability for Damage Caused by Space Objects*, in *Amer. JIL*, vol. 74, 1980, 346.

CHRISTOL C. Q., *The "launching state" in international space law*, in *ADMAS*, XII, 1993, 363.

COLLETTA G., *In tema di disciplina dei velivoli c.d. ultraleggeri* (nota a Pret. Muravera, 27 aprile 1987), in *Dir trasp.*, 1988, II, 289.

- COLOMBINI E., *Esercizio di attività pericolosa*, in *Arch. civ.*, 1996, 425.
- COMENALE PINTO M. M. *La nozione di «servant or agent»*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, Napoli, 2006.
- COMENALE PINTO M. M., *Attività pericolose e danni a terzi in superficie* (nota a Cass., 10 novembre 2010, n. 22822), in *Giust. Civ.*, 2011, I, 1777.
- COMENALE PINTO M. M., *La responsabilità per i danni da urto fra aeromobili*, in *Nuovi profili di responsabilità e di assicurazione nel diritto aeronautico*, a cura di Leopoldo Tullio, Napoli, 2009, 129.
- COMPORI M., *Esposizione al pericolo e responsabilità civile*, Napoli, 1965, 291.
- CORSARO L., *Responsabilità da attività pericolose*, in *Dig. disc. priv., sez. civ.*, XVII, Torino, 1998, 88.
- D'ATENA A., *Problemi relativi al controllo di costituzionalità delle norme di adattamento ai Trattati Internazionali*, in *Giur. cost.*, 1967, I, 592.
- DAMIANO P., *L'incidente di Tenerife: una lezione d'incomunicabilità?*, in *Dir. aereo*, 1978, 17.
- DE BELLIS S., *La caduta del satellite cosmos 954 e la responsabilità dello stato di lancio*, in *Riv. dir. intern.*, 1981, 845.
- DE BELLIS S., *Le norme italiane di attuazione della convenzione sulla responsabilità per danni causati da oggetti lanciati nello spazio extra atmosferico*, in *Riv. dir. intern.*, 1984, 794.
- DE JUGLART M., *La Convention de Rome du 7 octobre 1952 relative aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface*, Paris, 1956.
- DE JUGLART M., *Traité de droit aérien*, I, Paris, 1989.
- DE MARTINI D., *I fatti produttivi di danno risarcibile*, Padova, 1973.
- DE MARZI C., *Concorrenza di prescrizione del diritto e decadenza dell'azione nel trasporto aereo internazionale*, in *Dir. trasp.* 2004, 888.
- DE RODE VERSCHOOR H. P., *La responsabilité dans l'abordage entre des aéronefs*, *Rev. gén. air*, 1955, 279.



DE SENA P., *Questioni in tema di responsabilità internazionale per attività spaziali*, *Riv. dir. intern.*, 1990, 294.

DE STEFANI G., *Manuale teorico pratico sulle infrazioni alle norme della navigazione aerea*, Roma, 1980.

DE STEFANI G., *Navigazione aerea. Manuale giuridico amministrativo*, Roma, 1985.

DE VERGOTTINI G., *Diritto costituzionale*, Padova, 2000.

DEIANA M., *L'estraneità dei c.d. ultraleggeri alla normativa penale dettata per gli aeromobili* (nota a Pret. Muravera, 27 aprile 1987), in *Riv. giur. sarda*, 1988, 811.

DELEAU O., *La Convention sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux*, in *AFDI*, 1971, 876.

DELL'AQUILA E., *La legittimazione attiva e passiva nelle immissioni immateriali indirette*, in *Resp. civ. prev.*, 1988, 329.

DONATI A., *Le assicurazioni per le responsabilità dell'esercente aereo*, in *Riv. dir. nav.*, 1955, I, 112.

DONATO A. M., *El ruido y la aeronavegación. Necesidad de un marco jurídico internacional*, in *Dir. aereo*, 1978, 106.

DONATO A. M., *La responsabilidad por daños a terceros en la superficie según la OACI*, in *Nuovi profili di responsabilità e di assicurazione nel diritto aeronautico*, a cura di Leopoldo Tullio, Napoli, 2009, 19.

ELIA C., *Sulle norme regolatrici della responsabilità per danni arrecati a terzi sulla superficie da aeromobili militari* (nota a Cass., 12 ottobre 1964, n. 2575), in *Riv. dir. nav.*, 1965, I, 208.

FANARA E., *Le assicurazioni aeronautiche*, I, Reggio Calabria, 1976.

FERRARINI S., *Le assicurazioni aeronautiche*, in *Assic.*, 1985, I, 511.

FIorentino A., *Le assicurazioni aeronautiche obbligatorie*, in *Assic.*, 1952, I, 303.

FITZGERALD G. F., *Aircraft noise in the vicinity of aerodromes and sonic boom*, in *Univ. Toronto Journal*, vol. 21, 1971, 226.

FITZGERALD G. F., *The lease, charter and interchange international operations: amendments to the Chicago and Rome conventions*, in *Annals of Air & Space. Law* 1977, 103.

FOGLIANI E., *La durata della prescrizione nelle assicurazioni aeronautiche*, in *Dir. trasp.* 2013, 407.

FRAGALI M., *Principi di diritto aeronautico*, Padova, 1930.

FRANCHI B., *Note sulla responsabilità dell'esercente di una scuola di pilotaggio per danni arrecati a terzi dall'allievo pilota durante l'attività di prevolo*, in *Resp. civ. prev.*, 1993, 150.

FRANCHI B., *Il volo da diporto sportivo nel recente D.P.R. 28 aprile 1993 n. 207*, in *Dir. trasp.*, 1994, 457.

FRANCHI B., *La disciplina del volo da diporto sportivo dopo la riforma della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Sicurezza, navigazione e trasporto*, a cura di R. Tranquilli Leali e E. G. Rosafio, Milano, 2008, 203.

FRANCIONI F., *Attività spaziali e principi internazionali in materia di protezione dell'ambiente*, in *Il regime internazionale dello spazio*, Milano, 1993.

FRANÇOIS J. L., *L'assicurazione nella Convenzione di Roma (settembre/ottobre 1952) sulla responsabilità dell'esercente di linee aeree nei confronti dei terzi sulla superficie*, in *Assic.*, 1955, I, 345.

FRANKLIN M., *Is a Successful New Convention on Airline Liability for Surface Damage Achievable?*, in *Air & Space. Law*, 2006, 87.

FRANZONI M., *Dei fatti illeciti*, in *Commentario al codice civile*, a cura di Scialoja e Branca, Bologna 1993, 202.

FRASCHINA M., *Brevi cenni sull'inquinamento acustico derivante da traffico aeroportuale e stradale*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 2011, 1.

GAETA D., *Ancora sulla nozione di aeromobile militare e sui danni a terzi alla superficie* (nota a Cass., 12 luglio 1957, n. 2820), in *Riv. dir. nav.*, 1958, II, 178.

GAETA D., *L'odierna situazione della legislazione aeronautica italiana*, in Paris (a cura di), *Atti del convegno «Il volo a vela nel diritto della navigazione»* (Cittaducale, 22-23 giugno 1985), Rieti, 1985.

GAETA D., *La distinzione tra aeromobili di Stato e aeromobili privati*, in

*Riv. dir. nav.*, 1960, I, 273.

GAETA D., *Le fonti del diritto della navigazione*, Milano, 1965.

GASPARI F., *La nuova circolare ENAC sui requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili e relativo regime sanzionatorio*, in *Giureta*, 2012, X, 61.

GAVOTTI PELLERANO M., *Specialità ed autonomia del diritto della navigazione in due recenti sentenze*, (nota a Cass., 1° marzo 1986, n. 1306), in *Dir. maritt.*, 1987, 860.

GAZZONI F., *Il danno esistenziale, cacciato, come meritava, dalla porta, rientrerà dalla finestra*, (nota a Cass., Sez. Un., 11 novembre 2008 n. 26972), in *Dir. fam.*, 2009, 1, 100.

GENTILE G., *Responsabilità per l'esercizio di attività pericolosa*, in *Resp. civ. prev.*, 1950, 97.

GIAMPIETRO F., *La valutazione del danno all'ambiente: i primi passi dell'art. 18, l. n. 349 del 1986*, in *Foro amm.*, 1989, III, 2957.

GIANNINI A., *Danni a terzi arrecati da aeromobili militari*, (nota a App. Bari, 20 febbraio 1948), in *Riv. dir. nav.*, 1949, II, 233.

GIANNINI A., *La Convenzione di Roma (1933) sulla responsabilità per danni causati ai terzi dagli aeromobili*, in *Nuovi saggi di diritto aeronautico*, I, Milano, 1940.

GIANNINI A., *La Convenzione di Roma 1952 sulla responsabilità per danni arrecati ai terzi dagli aeromobili*, in *Assic.*, 1952, 1.

GIANNINI A., *Le convenzioni internazionali di diritto privato aeronautico*, Roma, 1940.

GIORDANO S., *La tutela dell'ambiente nella giurisprudenza della Corte Europea dei Diritti dell'Uomo*, in *Il principio dello sviluppo sostenibile nel diritto internazionale ed europeo dell'ambiente*, Napoli, 2007.

GIUSTIZIERI F., *Sulla qualificazione giuridica degli aeromobili utilizzati per i voli MAC* (nota a Cons. St., sez. IV, 5 settembre 1996, n. 1175), in *Dir. trasp.*, 1998, 95.

GRIGOLI M., *Evoluzione del regime assicurativo dei vettori aerei e degli esercenti di aeromobili*, in *Assic.*, 2008, I, 277.

GRIGOLI M., *L'esercizio dell'aeromobile*, Milano, 1988.

GRIGOLI M., *La difesa dal rumore aeroportuale nell'aggiornamento regolamentare*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, Milano, 2002, 313.

GRIGOLI M., *Natura dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità per danni a terzi sulla superficie*, in *Ass.* 1965, I, 24.

GRIGOLI M., *Qualificazione e disciplina del deltaplano*, in *Dir. aereo*, 1978, 3.

GRIGOLI M., *Responsabilità per danni a terzi sulla superficie*, in *Riv. dir. nav.*, 1968, I, 195.

GRIGOLI M., *Sul regime prescrizione del diritto di risarcimento per danni a terzi sulla superficie*, (nota a Cass., 1 marzo 1986, n. 1306), in *Giust. civ.* 1986, I, 1311.

GRIGOLI M., *Sulla nozione di esercente*, in *Giust. civ.*, 1977, IV, 23.

GUERRERO LEBRÓN M. J., *La evolución del regimen de responsabilidad extracontractual del transportista aéreo: apuntes sobre los nuevos Convenios por riesgos generales y por actos de interferencia ilícita que involucren a aeronaves*, in *Rev. der. transp.*, 2009, III, 31.

HOBE S., MEY J. H. *UN Space Debris Mitigation Guidelines*, ZLW, 3, 2009, 388.

IZZI B., *Prospettive di riforma della disciplina internazionale sulla responsabilità per i danni a terzi sulla superficie*, in *Dir. traspr.*, 2004, 393.

KAFTAL A., *La Convention de Rome du 29 Mai 1933 pour l'unification de certains règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface et les Législations Nationales*, Paris, 1936.

KAFTAL A., *La Responsabilité pour dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface*, in *Rev. trim. dr. civ.*, 1933, III, 693.

KISS A. C., LAMBRECHT C., *Les dommages causés au sol par les vols supersoniques*, in *AFDI*, vol. 16, 1970, 769.

KJELLIN H., *The New International Regime for Third Party Liability*, in *Air & Space Law*, 2008, 63.

LA TORRE U., *La navigazione degli uav: un'occasione di riflessione sull'art. 965 c. nav. in tema di danni a terzi sulla superficie*, in *Riv. dir. nav.*, 2012, 553.

LANDINI S., *Danno biologico e danno morale soggettivo nelle sentenze della Cass., Sez. Un. 26972, 26973, 26974, 26975/2008*, in *Danno resp.*, 2009, 45.

LEFEBVRE D'OVIDIO A., *La "Toluma Clause" nel caso di urto per colpa comune*, in *Riv. dir. nav.*, 1938, I, 120.

LEFEBVRE D'OVIDIO A., *Appunti per lo studio dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità per danni a terzi sulla superficie*, in *Assic.*, 1970, I, 111.

LITVINE M., *Droit aérien. Notions de droit belge et de droit international*, Bruxelles, 1970.

LORA LAMIA S., *L'aviazione che vogliamo*, in *Volare*, n. 274, 2006, 12.

LUISO F. P., *La tutela contro l'inquinamento: problemi di legittimazione*, in *Riv. dir. proc.*, 1979, 445.

MAFFEO D., *Aeroporti e territorio: l'irrisolto conflitto tra le esigenze del traffico e i diritti dei residenti. un'analisi comparativa con gli U.S.A.*, in *Dir. trasp.*, 2002, 7.

MAGNANI L., *Responsabilità della pubblica amministrazione ai sensi dell'art. 46 della l. n. 2359 del 1865 (nota a Trib. Ariano Irpino 15 gennaio 2009)*, in *Giur. merito*, 2009, 2277.

MALANCZUC P., *Review of the regulatory regime governing the space environment: the problem of space debris*, in *ZLW*, 1996, 53.

MANKIEWICZ R. H., *Le Projet de convention relative à l'abordage aérien n'élaboré par le Comité juridique de l'O.A.C.I. en 1964*, in *RFDA*, 1965, 34.

MASTRANDREA G., *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, Milano, 1994.

MASTRANDREA G., TULLIO L., *Il compimento della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. maritt.*, 2006, 699.

MASTRANDREA G., TULLIO L., *La riforma della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. maritt.*, 2005, 1201.

- MASUTTI A., *Responsabilità per danni a terzi sulla superficie*, in *Dizionari del diritto privato. Diritto della navigazione*, a cura di M. Deiana, Milano, 2010, 347.
- MATEESCO MATTE N., *La pollution aérospatiale et le régime juridique des responsabilités*, in *ADMAS*, 1991, 251.
- MATEESCO MATTE N., *Treatise on Air-Aerial Law*, Montreal/Toronto, 1981.
- MAUCERI C., PANASSIDI G., ZUCCHETTI A., *L'inquinamento acustico*, Milano, 1996.
- MAZZOLA M. A., *Immissioni intollerabili, danno non patrimoniale e lettura costituzionalmente orientata dell'art. 844 c.c.*, (nota a Cass. 8 marzo 2010, n. 5564), in *Resp. civ. prev.*, 2010, 1519.
- MEJÍA KAISER M., *Informal Regulations and Practices in the Field of Space Debris Mitigation*, *Air & Space Law*, 2009, 21.
- MENDES DE LEON P., *Liability for surface damages and collision after the World Trade Center. Is there a need for change?* In *ETL*, 2003, 577.
- MICCICHÉ R., *Rassegna di giurisprudenza in materia di inquinamento acustico*, in *Riv. giur. ambiente*, 2001, 875 ss
- MILDE M., *Liability for Damage Caused by Aircraft on the surface. Past and Current Efforts to Unify the Law*, in *ZLW*, 2008, 532.
- MONACO R., *Problemi attuali della responsabilità per i danni causati ai terzi dagli aeromobili*, in *Riv. dir. nav.*, 1950, I, 302.
- MONACO R., *Una nuova Convenzione sulla responsabilità per i danni causati ai terzi dagli aeromobili*, in *Scritti giuridici in onore di A. Scialoja*, I, Bologna, 1952.
- MORANDI F., *Attività di navigazione da diporto esercitata a mezzo di velivoli c.d. «ultraleggeri»: controlli pubblici e profili sanzionatori*, in *Dir. trasp.*, II, 1989, 71.
- MORANDI F., *Attività di navigazione da diporto esercitata a mezzo di velivoli c.d. «ultraleggeri»: controlli pubblici e profili sanzionatori*, in *Dir. trasp.*, II, 989.
- MORETTI F., *Sulla pericolosità della navigazione aerea: articolo 2050 codice civile* (nota a Cass., Sez. III, 13 novembre 1997, n. 11234), in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1998, 931.

MORILLAS JARILLO M. J., PETIT LAVALL M.V., GUERRERO LEBRÓN M.J., *Derecho aéreo y del espacio*, Madrid, 2014.

MORSELLO M. F., *Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo*, Sao Paulo, 2006.

MUCCIOLI N., *L'attività pericolosa: un'autonoma fonte di responsabilità tra contratto e responsabilità oggettiva* (nota a Cass., Sez. III, 18 marzo 2005, n. 5971), in *N. giur. civ. commentata*, 2006, I, 318.

MUNGARI V., *A proposito dell'assicurazione obbligatoria prevista dalla nuova disciplina legislativa in tema di volo da diporto e sportivo (deltaplano)*, in *Assic.*, 1989, 380.

MUTTI A. H., *Report of the Rapporteur to the Draft Convention on Compensation for damage caused by aircraft to third parties (The general risks Convention)*, in *Annals Air & Space Law*, XXXIV, 2009, 571.

PASANISI E., *Responsabilità dell'esercente di aeromobili e dell'esercente aeroportuale per danni a terzi in superficie provocati da rumore di aerei e suoi effetti sulla garanzia assicurativa*, in *Dir. prat. ass.*, 1966, 7.

PASQUALINI SALSA C., *Diritto ambientale*, Repubblica San Marino, 1999.

PEDRAZZI M., *Danni causati da attività spaziali e responsabilità internazionale*, Milano, 1996.

PELLEGRINO F., *La Suprema Corte si pronuncia in materia di assicurazione obbligatoria per i danni prodotti da velivoli ultraleggeri*, (nota a Cass. Sez. III, 9 aprile 2009, n. 8685), in *Riv. dir. nav.*, 2010, 703.

PELLEGRINO F., *Sicurezza e prevenzione degli incidenti aeronautici. Normativa internazionale, comunitaria e interna*, Milano, 2007.

PESCATORE G., *Responsabilità per lancio di oggetti spaziali*, in *Dir. trasp.*, 1990, II, 1.

PESCATORE G., *Sulle norme regolatrici della responsabilità per danni arrecati ai terzi da aeromobili militari*, in *Riv. dir. nav.* 1943-48, I, 196.

PETIT LAVALL M. V., *La reciente regulacion internacional del abordaje aereo en el Convenio sobre riesgos generales*, in *Dir. trasp.*, 2009, 707.

PETIT LAVALL M. V., *Los seguros de responsabilidad civil del transportista aéreo*, in *Nuovi profili di responsabilità e di assicurazione nel diritto aeronautico*, a cura di Leopoldo Tullio, Napoli, 2009, 259.

PIERA A., *El proyecto de la OACI sobre la modernización del convenio de Roma: algunas reflexiones*, in *Rev. Der. transp.*, 2008, 231.

PONZANELLI G., *La Corte costituzionale, il danno non patrimoniale e il danno alla salute*, in *Foro it.*, 1986, I, 2976 ss.

PRUNEDDU G., *Attività pericolosa e diritto della navigazione aerea*, in *Riv. dir. nav.*, 2011, 397.

QUERCI F. A., *Diritto della navigazione*, Padova, 1989.

RAMACCI L., *Inquinamento da rumore e tutela penale*, in *Giur. merito*, 2007, 3250.

RECCHIUTI D. L., *La modernización del Convenio de Roma de 1952 sobre daños a terceros en la superficie*, in *Liber Amicorum en honor al Doctor Enrique Mapelli López*, a cura di Mario O. Folchi, Buenos Aires, 2007, 537.

RECCHIUTI D. L., *Propuestas sobre los nuevos enfoques de la responsabilidad y del seguro en el derecho aeronautico*, in *Nuovi profili di responsabilità e di assicurazione nel diritto aeronautico*, a cura di Leopoldo Tullio, Napoli, 2009, 335.

RIGHETTI G., *Urto di nave e di aeromobile*, in *Nss. dig. it.*, VII, Torino, 1987, 1023.

RIZZO M. P., *Assicurazioni aeronautiche*, in *Diritto della Navigazione*, Milano, 2011, 29.

ROMANELLI G., COMENALE PINTO M. M., *Urto di aeromobili*, in *Dig. disc. priv., sez. comm.*, XVI, Torino, 1999, 318.

ROMANELLI G., *I danni da aeromobile sulla superficie*, Milano, 1970.

ROMANELLI G., *Il regime di responsabilità del vettore aereo per infortunio al passeggero in base al regolamento CE del Consiglio n. 2027/97*, in *Studi in memoria di Maria Luisa Corbino*, Milano, 1999.

ROMANELLI G., *La locazione di nave e di aeromobile*, Milano, 1965.

ROMANELLI G., *La responsabilità dell'esercente di aeromobile ed i servizi*



*della circolazione aerea*, in *Dir. aereo*, 1965, 128.

ROMANELLI G., SILINGARDI G., *Urto di navi o aeromobili*, in *Enc. dir.*, XLV, Milano, 1992, 906.

ROSAFIO E. G., *Il trasporto aereo di cose. Riflessioni sul nuovo regime legale*. Milano, 2007.

ROSAFIO E. G., *L'assicurazione obbligatoria dei danni a terzi in superficie: una fattispecie di difficile identificazione*, in *Dir. trasp.*, 1999, 401.

ROSAFIO E. G., *Navigazione aerea ed applicazione della disciplina per l'esercizio di attività pericolosa: una problematica non univocamente risolta* (nota a Cass., Sez. III, 18 marzo 2005, n. 5971), in *Dir. maritt.*, 2007, 1127.

ROSAFIO E. G., *Rilievi critici circa la riconduzione della navigazione aerea nell'ambito della fattispecie di cui all'art. 2050 c.c.*, in *Sicurezza, navigazione e trasporto*, a cura di R. Tranquilli Leali e E. G. Rosafio, Milano, 2008, 249.

ROVELLI R., *La responsabilità civile da fatto illecito*, Torino, 1964.

RUSSO A., *Regolamentazione degli ultraleggeri in Italia*, in Paris (a cura di), *Atti del convegno «Il volo a vela nel diritto della navigazione»* (Cittaducale, 22-23 giugno 1985), Rieti, 1985.

SALERNO F., *Aeroporti e ambiente. L'inquinamento acustico*. Napoli, 2013.

SALERNO F., *Attività aeroportuale e inquinamento acustico*, in *Studi in memoria di Elio Fanara*, a cura di U. La Torre, G. Moschella, F. Pellegrino, M. P. Rizzo e G. Vermiglio, I, Milano, 2006, 467.

SALVI C., *Legittimità e razionalità dell'art. 844 c.c.* (nota a C. Cost. 23 luglio 1974, n. 247), in *Giur. it.*, 1975, IV, 585.

SALVI C., *Voce "Responsabilità extracontrattuale"*, in *Enc. dir.*, XXXIX, Milano, 1988, 1187.

SALVI C., *Voce "Immissioni"*, in *Enc. giur. Treccani*, XV, Roma, 1989, 8.

SANTACROCE G., *La legge 25 marzo 1985 n. 106 e la realtà tecnica del deltaplano*, in Paris (a cura di), *Atti del convegno «Il volo a vela nel diritto della navigazione»* (Cittaducale, 22-23 giugno 1985), Rieti, 1985.

SARMIENTO GARCÍA M. G., *La responsabilidad por daños causados a terceros por aeronaves en el convenio de Montreal de 2009*, in *XXXIV Jornadas Latinoamericanas*, Padova, 2010, 39.

SAVOIA C., *La responsabilità civile del vettore aereo*, Roma, 1928.

SCALISI V., *Immissioni di rumore e tutela della salute*, in *Riv. dir. civ.* 1982, I, 127.

SCARCELLA A., *Giurisprudenza CEDU e diritto dell'ambiente: i principali «filoni» della Corte di Strasburgo*, in *Ambiente e Sviluppo*, 2/2013, 129.

SCOGNAMIGLIO R., *Responsabilità civile*, in *Nss. dig. it.*, XV, Torino, 1968, 647.

SEVERONI C., *Volo da diporto, sicurezza della navigazione aerea e concetto di pericolosità*, in *Dir. trasp.*, 2002, 107.

SPADA M., *Responsabilità per danni da oggetti spaziali*, in *Dizionari del diritto privato. Diritto della navigazione*, a cura di M. Deiana, Milano, 2010, 357.

SPASIANO E., *Ancora in tema di urto tra aeromobili*, (nota a App. Milano, 14 marzo 1939), in *Riv. dir. nav.*, 1940, II, 176.

SPASIANO E., *Appunti sulla responsabilità obiettiva dell'esercente dell'aeromobile e sull'internazionalità del diritto aeronautico*, in *Riv. dir. nav.*, 1954, I, 36.

SPASIANO E., *Gli aeromobili minori*, in *Riv. dir. nav.*, 1950, I, 117.

SPASIANO E., *In tema di responsabilità per danni causati da caduta di aeromobile*, (nota a Cass., 20 maggio 1942), in *Riv. dir. nav.*, 1942, II, 256.

SPASIANO E., *Intorno alla protesta per urto tra aeromobili*, (nota a Trib. Milano, 8 novembre 1937), in *Riv. dir. nav.*, 1938, II, 238.

SPASIANO E., *Sull'urto tra navi e aeromobili*, in *Riv. dir. nav.*, I, 1940, 235.

SPASIANO E., *Sulla disciplina della responsabilità per danni danni a terzi sulla superficie*, in *Studi per la codificazione del diritto della navigazione*, IV, Roma, 1941, 1053.

SPASIANO E., *Urto di nave e idrovolante. Responsabilità dell'autore del danno in diritto aeronautico*, in *Riv. dir. nav.*, 1935, II, 64 ss.

STANESCO D. N., *La responsabilité dans la navigation aérienne. Dommages causés aux tiers à la surface*, Paris, 1951.

STOLFI M., *L'assicurazione obbligatoria per danni a terzi in superficie*, in *Dir. aereo*, 1973, 283.

TAMBURINI F., *Le novità introdotte dal Reg. (CE) n. 889/2002 e le ragioni connesse alla sua adozione*, in *Dir. trasp.*, 2003, 831.

TAPIA SALINAS L., *Trabajos de derecho aeronáutico y del espacio*, Madrid, 1978.

TINCANI C., *Attività aeroportuali ed immissioni di rumore aereo*, in *Dir. trasp.*, 1996, 415.

TOMPKINS JR G. N., *Some Thoughts to Ponder when Considering Whether to Adopt the New Aviation General Risks and Unlawful Interference Conventions Proposed by ICAO*, in *Air & Space Law*, 2008, 81.

TRIMARCHI P., *Rischio e responsabilità oggettiva*, Milano, 1961.

TULLIO L., *Aeroporti e rumore: problematiche giuridiche*, in *Gli operatori aeroportuali, competenze e responsabilità*. Milano, 1996.

TULLIO L., *Aeroporti e rumore: seconda puntata*, in *Dir. trasp.*, 1999, 85.

TULLIO L., *Assicurazione della responsabilità per danni a terzi sulla superficie ed ignoranza del diritto della navigazione*, (nota a Trib. Bologna, Sez. di Imola, 16 ottobre 2003), in *Dir. trasp.*, 2004, 581.

TULLIO L., *La regressione del sistema di responsabilità per i danni a terzi sulla superficie*, in *Dir. trasp.*, 2008, 1.

TULLIO L., *Responsabilità per danni a terzi sulla superficie*, in *Enc. dir.*, XXXIX, Milano, 1988, 1420.

TURCO BULGHERINI E., *Il limite di risarcimento ed ipotesi di superabilità in tema di trasporto aereo di persone*, in *Studi in onore di Lefebvre D'Ovidio in occasione dei cinquant'anni del diritto della navigazione*, Milano, 1995.

TURCO BULGHERINI E., *La riforma del codice della navigazione. Parte aerea*, in *Dir. prat. av. civ.*, 1-2 2006, 21.

TURCO BULGHERINI E., *Responsabilità per danni a terzi sulla superficie*, in

*Dig. disc. priv., sez. comm.*, XII, Torino, 1996, 406.

VERNIZZI S., *Brevi note sul nuovo assetto delle assicurazioni aeronautiche a seguito dei decreti legislativi n. 96/2005 e 151/2006*, in *Resp. civ. prev.*, 2006, 11, 1946.

VERNIZZI S., *La disciplina degli apparecchi per il volo da diporto o sportivo una prima lettura*, in *Il diritto aeronautico fra ricodificazione e disciplina comunitaria*, a cura di Bruno Franchi e Simone Vernizzi, Milano, 2007, 201.

VISINTINI G., *Immissioni e tutela dell'ambiente*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1976, 689.

VISINTINI G., *Le immissioni nel quadro dei conflitti di vicinato, I: l'esperienza francese, I.I: l'esperienza italiana*, in *Riv. dir. civ.*, 1975, I, 29.

VOLLI E., *Prescrizione dell'azione per i danni da urto di aerei militari*, (nota a Trib. Napoli, 5 febbraio 1957), in *Foro it.*, 1957, I, 100, 1554.

WOON LEE J., *The regime of compensable damage in the modernized Rome conventions: a comparison between article 3 of the general risks convention of 2009 and article 17 of the Montreal convention of 1999*, in *Annals Air & Space Law*, 2010, 213.

ZUNARELLI S., *La nozione di vettore. Contracting carrier e actual carrier*, Milano, 1987.

*Un sentito ringraziamento al Prof. Michele Comenale Pinto per l'incessante opera di insegnamento, supporto ed incoraggiamento, unite alla massima disponibilità e ad una incomparabile professionalità.*