



**UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI SASSARI**

**Dipartimento di Scienze giuridiche**

**Scuola di Dottorato in Diritto ed Economia dei Sistemi Produttivi**

**Indirizzo giuridico**

**Ciclo XXIII**

# **IL LIMITE RISARCITORIO NEL TRASPORTO AEREO DI PERSONE**

*Tutor*

**Chiar.mo Prof. Michele M. Comenale Pinto**

*Direttore della Scuola Dottorale*

**Chiar.mo Prof. Michele M. Comenale Pinto**

*Tesi di dottorato del*

**Dott. Pierguido Carmagnani**

# SOMMARIO

## CAPITOLO I

<b>1. IL PROBLEMA DELLA LIMITAZIONE NEL DIRITTO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE .....</b>	<b>4</b>
<b>2. FONTI.....</b>	<b>6</b>
2.1 <i>I Regolamenti dell'Unione Europea: Reg. CE 2027/97 e 889/2002.....</i>	9
2.2 <i>Un dubbio a margine: da quando si applica il Reg. CE 889/2002? .....</i>	12
2.3 <i>Le Condizioni di Trasporto I.A.T.A.....</i>	12
<b>3. REGIMI DI RESPONSABILITÀ DEL VETTORE AEREO PRIMA DELLA CONVENZIONE DI MONTREAL DEL 1999 .....</b>	<b>16</b>
3.1 <i>Il Sistema di Varsavia.....</i>	17
3.2 <i>La Convenzione di Guadalajara del 1961 .....</i>	19
<b>4. IL DANNO ALLA PERSONA NELLA CONV. DI MONTREAL DEL 1999 .....</b>	<b>20</b>
4.1 <i>L'oggetto della prestazione risarcitoria.....</i>	21
4.2 <i>Soggetti dell'obbligazione risarcitoria .....</i>	23

## CAPITOLO II

<b>1. SPUNTI DAL DIBATTITO SUL LIMITE DI RESPONSABILITÀ DELL'ARMATORE</b>	<b>26</b>
<b>2. GLI ALBORI DELLA CODIFICAZIONE .....</b>	<b>29</b>
2.1 <i>Le prime legislazioni nazionali.....</i>	29
2.2 <i>Le legislazioni italiane del 1923 e del 1933 .....</i>	32
2.3 <i>I lavori del CITEJA.....</i>	36
<b>3. CONVENZIONE DI VARSAVIA DEL 1929 .....</b>	<b>38</b>
3.1 <i>Le scelte della Convenzione di Varsavia .....</i>	38
3.2 <i>Le prime avvisaglie della crisi: Protocollo dell'Aja del 1955.....</i>	41
3.3 <i>Un esempio del rilievo del limite nel Sistema di Varsavia .....</i>	43
<b>4. LA CRISI DEL SISTEMA DI VARSAVIA .....</b>	<b>45</b>
4.1 <i>Il Montreal Agreement del 1966.....</i>	47
4.2 <i>I riflessi assicurativi del Montreal Agreement del 1966 .....</i>	51
<b>5. PROTOCOLLO DI GUATEMALA DEL 1971 .....</b>	<b>55</b>
5.1 <i>Analisi del Protocollo di Guatemala.....</i>	60

<b>6. ACCORDI INTERVETTORIALI .....</b>	<b>68</b>
6.1 <i>La “iniziativa giapponese” .....</i>	68
6.2 <i>Gli accordi I.A.T.A. ....</i>	71

### C A P I T O L O   I I I

<b>1. LE RAGIONI DELL’INTERVENTO DELLA COMUNITÀ EUROPEA .....</b>	<b>73</b>
1.1 <i>Gli obiettivi del Reg. CE 2027/97 .....</i>	75
1.2 <i>Una visione critica delle misure regolamentari .....</i>	77
<b>2. LA “NUOVA VARSAVIA”: LA <i>RATIO</i> DELLA CONVENZIONE DI MONTREAL DEL 1999.....</b>	<b>83</b>
<b>3. UNIFORMITÀ DELLA DISCIPLINA E TUTELA DEL PASSEGGERO-CONSUMATORE: IL REG. CE 889/2002 .....</b>	<b>87</b>
3.1 <i>La parte aeronautica del Codice della Navigazione: i suoi pregi e la sua recente riforma .....</i>	92
<b>4. L’INFORMAZIONE AL PASSEGGERO NEL TRASPORTO AEREO .....</b>	<b>94</b>

### C A P I T O L O   I V

<b>1. IL PROBLEMA DELLA CONVERSIONE IN MONETA NAZIONALE DELLA CLAUSOLA ORO .....</b>	<b>105</b>
1.1 <i>La legge 26 marzo 1983, n. 84 e la sentenza della Corte Costituzionale 6 giugno 1989, n. 323.....</i>	110
1.2 <i>Limiti di debito e jus superveniens: la discutibile posizione delle Corte di Cassazione .....</i>	113
<b>2. LA CORTE COSTITUZIONALE E IL LIMITE RISARCITORIO: LA STORICA SENTENZA N.132 DEL 1985.....</b>	<b>116</b>
2.1 <i>Il criterio della “certezza” del risarcimento .....</i>	124
2.2 <i>Il criterio dell’ “adeguatezza” del risarcimento .....</i>	126
<b>3. LE CONSEGUENZE DELLA SENTENZA N. 132 DEL 1985 E IL RIENTRO NEL SISTEMA DI VARSAVIA (LEGGE N. 274 DEL 1988).....</b>	<b>130</b>
3.1 <i>Il rientro nel Sistema di Varsavia (legge n. 274 del 1988).....</i>	133
<b>C O N C L U S I O N I .....</b>	<b>138</b>
<b>B I B L I O G R A F I A .....</b>	<b>141</b>

# CAPITOLO I

**SOMMARIO: 1. Il problema della limitazione nel diritto dei trasporti e della navigazione. – 2. Fonti:** 2.1 I Regolanti della Comunità Europea: Reg. CE 2027/97 e 889/2002 – 2.2 Un dubbio a margine: da quando si applica il Reg. CE 889/2002? – 2.3 Le Condizioni di Trasporto I.A.T.A. – **3.Regimi di responsabilità del vettore aereo prima della Convenzione di Montreal del 1999:** 3.1 Il Sistema di Varsavia – 3.2 La Convenzione di Guadalajara del 1961 – **4.Il danno alla persona nella Convenzione di Montreal del 1999:** 4.1 Oggetto della prestazione risarcitoria – 4.2 Soggetti dell'obbligazione risarcitoria

## 1. IL PROBLEMA DELLA LIMITAZIONE NEL DIRITTO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

Il diritto dei trasporti, ed in particolare il diritto uniforme in tema di responsabilità, è spesso caratterizzato da limitazioni quantitative e qualitative del danno risarcibile<sup>1</sup>. In particolare, per quanto concerne il trasporto, la previsione di limiti qualitativi e quantitativi alla risarcibilità vettoriale assume particolare rilievo fra i parametri di cui tenere conto nella valutazione del bilanciamento degli interessi delle parti<sup>2</sup>. La questione è stata particolarmente studiata per quanto concerne il trasporto aereo, in cui il successo delle convenzioni di diritto uniforme è stato molto ampio, specialmente con la Convenzione di Varsavia del 1929 e successive modifiche ed integrazioni, e, per ora in misura minore, con la Convenzione di Montreal del 1999. È incidentalmente da avvertire come il rilievo del diritto uniforme in questo settore specifico vada anche al di là del suo campo di applicazione *ex se*, come definito, rispettivamente, nell'art. 1 della Convenzione di Varsavia e nell'art. 1 della Convenzione di Montreal, con riferimento al «trasporto

---

<sup>1</sup> Si vedano, in generale le considerazioni di M. RIGUZZI, *La responsabilità limitata del vettore marittimo di merci*, Milano, 1993, 2 ss. e (sebbene non riferite al contesto del trasporto per acqua) quelle di G. SILINGARDI, *L'istituto del limite risarcitorio nella disciplina uniforme sul trasporto di cose aereo, su strada e per ferrovia*, in *Dir. trasp.* I/1989, 45. Sulle ragioni (squisitamente di politica economica, e non di logica giuridica) del ricorso alle limitazioni nel diritto della navigazione, v. E. SPASIANO, *Il fondamento logico del principio limitativo della responsabilità armatoriale*, in *Riv. dir. nav.* 1943-1948, I, 125. V. anche M. M. COMENALE PINTO, *La limitazione risarcitoria nel progetto di Convenzione UNCITRAL sul trasporto marittimo di merci*, in *Diritto@Storia* 2007, n. 6

<sup>2</sup> Da ultimo, sulla questione, v. l'analisi (pure specificamente riferita al trasporto aereo di merci) di E. G. ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose – Riflessioni sul nuovo regime legale*, Milano, 2007, 64 ss.

aereo internazionale», tenuto conto delle tecniche di rinvio «dinamico» (da intendersi oggi alla Convenzione di Montreal ed al regolamento CE 2027/97, nel testo novellato dall'art. 889/2002/CE), a cui ha fatto ricorso il legislatore della riforma della parte aeronautica del codice della navigazione con la nuova formulazione dell'art. 941 c. nav.<sup>3</sup>

Entrambe le convenzioni testé richiamate contemplano criteri di limitazione quantitativa del danno risarcibile, in particolare, per quanto qui interessa, riferiti al trasporto di bagagli; la Convenzione di Varsavia contemplava altresì un limite risarcitorio per i danni da morte e da lesioni personali dei passeggeri, con criterio abbandonato, invece, dalla Convenzione di Montreal del 1999 che, viceversa, ha previsto espressamente un limite quantitativo del risarcimento del danno da ritardo, diversamente dalla Convenzione del 1929, che non lo menzionava esplicitamente<sup>4</sup>. Peraltro, il limite espresso per il ritardo nel trasporto di persone nella Convenzione di Montreal (art. 22, § 1) è piuttosto circoscritto in termini monetari. Inoltre, la Convenzione di Montreal ha espressamente affermato la limitazione qualitativa del risarcimento, escludendo dall'area della risarcibilità ogni «riparazione a titolo punitivo, esemplare o comunque non risarcitorio» (art. 29, § 1, seconda parte, Conv. Montreal), e non dando seguito alle proposte, che pure erano state formulate in sede di lavori preparatori, di affermare espressamente la risarcibilità del danno meramente psicologico<sup>5</sup>, a fronte della giurisprudenza restrittiva, specialmente di ambiente anglo-americano, che basandosi su un'interpretazione rigidamente letterale della nozione di «*lésion corporelle*» a cui fa riferimento l'art. 17, § 1, della Convenzione di Varsavia del 1999 per definire il danno risarcibile alla persona, e sulla base di una pretesa «*exclusivity of remedy*» (affermata sulla base della previsione di cui all'art. 24, § 1, della medesima Convenzione)<sup>6</sup>, ha escluso la risarcibilità dei danni da «*pure emotional distress*»<sup>7</sup>. Ciò non ha tuttavia impedito alla giurisprudenza della Corte di giustizia, che già aveva sconfessato il preteso principio dell'esclusività dell'azione con riferimento all'affermazione di un contrasto con questo del regolamento CE n.

---

<sup>3</sup> In tema E. G. ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose – Riflessioni sul nuovo regime legale*, cit., 23 ss., con riferimento alla corrispondente problematica indotta dal nuovo testo dell'art. 951 c. nav. per il trasporto di merce.

<sup>4</sup> Sul dibattito sull'applicazione del limite risarcitorio al ritardo, ai sensi della Convenzione di Varsavia, nella linea della tesi prevalente affermativa, v. S. GIACOBBE, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, in *Studi su: Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, a cura di M. Deiana, Cagliari, 2005, 87, ivi, 127.

<sup>5</sup> Per una sintesi e riferimenti sul punto: M. M. COMENALE PINTO, *La responsabilità del vettore aereo dalla Convenzione di Varsavia del 1929 alla Convenzione di Montreal del 1999*, in *Riv. dir. comm.* 2002, I, 67, ivi, 112.

<sup>6</sup> Cfr. M. M. COMENALE PINTO, *La responsabilità del vettore aereo*, cit., 109. Sull'esegesi dell'art. 24 della Convenzione di Varsavia (finalizzato ad evitare l'elusione dei limiti risarciti attraverso l'azione aquiliana), nonché del successivo art. 29 Conv. Montreal, v. E. G. ROSAFIO, *L'azione extracontrattuale*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, a cura di L. Tullio, Napoli, 2006, 255; ID., *Riflessioni in margine all'art. 29 della Convenzione di Montreal del 1999*, in *Dir. tur.*, 2006, 124.

<sup>7</sup> Per una ricostruzione della problematica, v. per tutti E. G. ROSAFIO, *In tema di ammissibilità di azioni risarcitorie da parte del passeggero al di fuori della Convenzione di Varsavia*, in nota a *Dir. trasp.*, 2000, 222, in nota a Corte Suprema degli Stati Uniti nel caso *El Al Israel Airlines, Ltd., v. Tsui Yuan Tseng*, 525 U.S. 155 (1999).

261/2004 in tema di negato imbarco ed obblighi di assistenza del vettore in caso di ritardo prolungato<sup>8</sup>, di riconoscere implicitamente la risarcibilità del danno morale nel trasporto aereo, affermando, per la prima volta con riferimento alla perdita del bagaglio, che la sua liquidazione va inclusa nella limitazione risarcitoria<sup>9</sup>, con orientamento confermato, da ultimo, a proposito delle conseguenze del negato imbarco, da una recentissima pronunzia della medesima giurisdizione del 13 ottobre di quest'anno<sup>10</sup>.

## 2. FONTI

Il sistema delle fonti del diritto della navigazione può essere definito con tre termini chiave: speciale, autonomo, autoreferenziale; connotati che si possono trovare espressi nell'art. 1 c.nav.<sup>11</sup>. Si vuole qui dare, per completezza della presente ricerca, un inquadramento generale, ma non certo compiuto, delle caratteristiche sopra esposte.

L'art. 1 c.nav. indica chiaramente la gerarchia delle fonti «in materia di navigazione, marittima, interna ed aerea»: *in primis* il codice della navigazione e le leggi speciali, a seguire gli usi, e solo come *extrema ratio*, anche dopo l'applicazione analogica delle norme sulla navigazione<sup>12</sup>, si dovrebbe far ricorso alle norme del diritto civile<sup>13</sup>. Si diceva di un sistema autoreferenziale, che prevede il ricorso al

---

<sup>8</sup> C. giust. CE 10 gennaio 2006, in causa C-344/04, in *Dir. tur.*, 2006, 154, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO, *I giudici comunitari confermano il nuovo «Regolamento overbooking»*, ivi, 165.

<sup>9</sup> C. giust. UE 6 maggio 2010 in causa C-63/09, in *Riv. dir. nav.*, 2011, 267, con nota di N. LIBERATOSCIOLI, *Nel caso di perdita dei bagagli, il massimale di responsabilità del vettore aereo comprende i danni sia materiali sia morali*.

<sup>10</sup> C. giust. UE, 13 ottobre 2011, in causa C-83/10, a quanto consta ancora non pubblicata o commentata su riviste giuridiche.

<sup>11</sup> Il Codice della Navigazione fu approvato col r.d. n. 327 del 30 marzo 1942. Sulle vicende della codificazione, v. in generale, per tutti, D. GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, Milano, 1965.

<sup>12</sup> Giova qui ricordare come non tutte le norme del codice della navigazione siano «disposizioni di diritto della navigazione», nonostante la collocazione in un codice precipuamente ad esso dedicato possa trarre in inganno: norme di diritto internazionale privato, ed ancor più penali e processuali devono venire escluse da tale ambito. Il comune denominatore di questo nucleo di disposizioni in materia di navigazione va ricercato nell'esercizio di una nave o di un aeromobile, o in ciò che ne è strumentale o presupposto. Il contratto di trasporto aereo di persone «rientra invero nel più tipico ambito della navigazione, trattandosi di un istituto di diritto sostanziale strettamente attinente all'esercizio dell'aeromobile»: ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Cedam, Padova, 1959, pag. 140.

<sup>13</sup> La Corte di Cassazione ebbe chiaramente a rilevare come «l'art. 1 c.nav. configuri un sistema di fonti del diritto tale da conferire alla disciplina della navigazione marittima, interna ed aerea, la caratteristiche di un *corpus* in larga misura autonomo (principio di specialità) rispetto al diritto civile. Detto articolo prevede, infatti, al comma 1, l'applicazione in materia di navigazione, anzitutto delle norme dello stesso codice della navigazione, e quindi delle leggi, dei regolamenti, delle norme corporative e degli usi attinenti alla stessa materia. Il carattere di tendenziale completezza e di specialità della disciplina è accentuato, poi, dal comma 2 dello stesso articolo, il quale impone il ricorso all'analogia (generalmente intesa, in tale contesto, come *analogia legis*), ove

diritto comune come norma di chiusura per assicurare l'unità del sistema<sup>14</sup>; si diceva anche autonomo: un complesso di norme che conosce principi peculiari, e che dunque esprime nell'art. 1 c.nav. la prevalenza delle disposizioni di diritto della navigazione su quelle del diritto civile<sup>15</sup>. Parte della dottrina ha considerato derogatorio l'art. 1 c.nav. rispetto al 1680c.c.<sup>16</sup>: mentre quest'ultimo prevede l'esclusione dell'applicazione analogica delle norme del codice civile solo in presenza di normazione specifica del codice della navigazione o di leggi speciali, l'art. 1 c.nav. richiama anche regolamenti ed usi, come risolvere questa antinomia? In realtà trattasi di una discrepanza solo apparente: l'art. 1680 c.c. richiamandosi alle norme del codice della navigazione *tout court*, include così anche l'art. 1 di quest'ultimo; in definitiva l'art. 1680 c.c. andrebbe letto così: «in materia di trasporto marittimo, per acque interne, ed aereo, si applicano il codice della navigazione, le leggi, i regolamenti e gli usi<sup>17</sup> ad esso relativi. Ove manchino tali disposizioni e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile»<sup>18</sup>. Dunque si avrà primato delle fonti primarie non legali sulle fonti legali sussidiarie<sup>19</sup>, e prevalenza dell'applicazione analogica delle norme primarie sull'applicazione diretta delle norme

---

manchino disposizioni di immediata applicabilità proprie del diritto della navigazione, ad altre disposizioni di tale sistema e, solo nel caso in cui rimanga non individuata la *regula iuris* del caso concreto, dispone che debba applicarsi il diritto civile». (Cass. 15 settembre 1997 n. 9164, in *Mass. Giur. lav.*, 1998, 68, con nota di C. ENRICO, *Note sul patto di prova nella convenzione d'arruolamento*, ivi, 69).

<sup>14</sup> Cfr. il commento all'art. 1680 redatto dall'ASQUINI nel *Commentario al Codice Civile* a cura di D'Amelio e Finzi.

<sup>15</sup> La dottrina distingue tra fonti c.d. "primarie" o "dirette" del diritto della navigazione (ovvero le fonti immediate di questa materia) e fonti c.d. "sussidiarie" o "indirette" (le fonti di diritto comune), stabilendo la prevalenza delle prime sulle seconde. All'interno delle due sfere normative poi si distingue la gerarchia disegnata dall'art. 1 delle preleggi. Cfr. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Cedam, Padova, 1959, pag. 134.

<sup>16</sup> L'art. 1680 c.c. prevede che le disposizioni del Capo VIII del Libro IV del Codice Civile (rubricato «Del trasporto») si applichino anche «ai trasporti per via d'acqua o per via d'aria e a quelli ferroviari e postali, in quanto non siano derogate dal codice della navigazione e dalle leggi speciali».

<sup>17</sup> Una errata interpretazione dei rapporti tra art. 1 c.nav. e art. 1680 c.c. porta la Masutti a sostenere che «in considerazione del particolare rapporto tra questo [il diritto della navigazione] e il diritto civile delineato dall'art. 1 c.nav. [...] gli usi formati nell'ambito del diritto della navigazione potranno prevalere sulle disposizioni di legge, configurando un caso di c.d. *consuetudine contra legem* e perdendo quindi quel ruolo ancillare e sussidiario che è loro proprio nel sistema di diritto comune, per assumere il rango di fonte diretta, idonea a prevalere, in forza della propria specialità, sulle norme generali del diritto comune». MASUTTI, *Il diritto aeronautico – Lezioni, casi e materiali*, Giappichelli Torino 2004, pag. 18. L'Autore da ultimo citato non tiene conto del fatto che lo stesso art. 1680 c.c. richiama *in toto* la regola dell'art. 1 c.nav., e che tra le norme del diritto civile e quelle del diritto della navigazione si instaura, come dice anche l'Autrice, un rapporto tra *lex generalis* e *lex specialis*, non quindi un rapporto di gerarchia verticale; non appare, a nostro avviso, corretto parlare di *consuetudine contra legem*, riferendosi alle consuetudini di diritto della navigazione che siano incompatibili con norme di rango regolamentare o legale del diritto comune.

<sup>18</sup> Cfr. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, Giuffrè, Milano, 2001, pag. 16.

<sup>19</sup> Come detto dal Romanelli, la prevalenza delle consuetudine *secundum legem* sulla norma legislativa è ammessa dall'art. 8 disp. prel. c.c., la particolarità sta, invece, «nell'amplissimo e generico richiamo a tutti gli usi "in materia di navigazione" posto in essere dall'art. 1», che va ad affiancarsi ai rinvii contenuti nelle singole norme. Cfr. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, CEDAM, Padova, 1959, pagg. 136-137. L'ampiezza del richiamo pone, paradossalmente, la questione su quali delle norme richiamate siano effettivamente compatibili col trasporto aereo.

secondarie<sup>20</sup>. Le norme di diritto comune, comunque, non potranno mai disporre in contrasto con le norme di diritto della navigazione: la *lex generalis*, infatti, pur applicandosi in assenza di disposizioni della *lex specialis*, non può mai comportare una disapplicazione, neppure parziale, di quest'ultima<sup>21</sup>.

Il sistema disegnato dal codice della navigazione si è rivelato col tempo non esaustivo: se, infatti, grazie alle leggi di ratifica i trattati internazionali<sup>22</sup> entrano a far parte del diritto interno<sup>23</sup>, l'integrazione rappresentata dalle norme costituzionali e, più recentemente, da quelle europee, va ben al di là delle prospettive del legislatore del 1942. A livello costituzionale il riconoscimento al diritto inviolabile alla vita (art. 2 Cost.) ha fornito una delle basi su cui la Corte Costituzionale ha fondato la propria pronuncia n. 132 del 1985, caposaldo nelle considerazioni sulla costituzionalità del beneficio della limitazione del debito del vettore aereo di persone<sup>24</sup>; valori costituzionalmente protetti, toccati dal trasporto aereo di persone sono pure il "diritto alla mobilità", sancito dall'art. 16 Cost.<sup>25</sup>, e, dal lato del vettore, la libertà di iniziativa economica privata, riconosciuta all'art. 41<sup>26</sup>.

---

<sup>20</sup> L'art. 1 c.nav. considera *lex specialis* la normazione relativa alla materia nel suo complesso, non la disciplina del singolo istituto. Cfr. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, CEDAM, Padova, 1959, pag. 136.

<sup>21</sup> È da ricordare che le norme del codice civile in materia di trasporto in generale costituiscono a loro volta *lex specialis* rispetto al restante *corpus* del diritto comune; è comunque da escludere un'eventuale applicazione al diritto della navigazione di norme del diritto civile dettate espressamente per altri trasporti particolari (es. ferroviario e postale). Per l'ulteriore disciplina del contratto di trasporto si farà ricorso alle disposizioni in tema di appalto, con loro applicazione in via diretta solo nei ristrettissimi spazi eventualmente lasciati liberi dall'ampia disciplina del contratto di trasporto.

<sup>22</sup> Come avremo modo di dire nel secondo capitolo della presente ricerca, il Codice della Navigazione è nato, almeno nella sua parte aeronautica, ispirandosi alla Convenzione di Varsavia del 1929, e aveva, quindi, ben presente l'integrazione di fonti di diritto uniforme.

<sup>23</sup> «La legge uniforme viene infatti a costituire un sistema giuridico positivo, che, dal momento della sua entrata in vigore, viene a far parte, per le situazioni in essa disciplinate, dell'ordinamento dello Stato che l'ha ratificata.» (Cass., 4 maggio 1995, n. 4852, in *Nuova giur. civ. comm.*, 1996, I, 703, con nota di A. G. LANA, *Brevi considerazioni su una «svista» del nostro S.C. in ordine all'applicazione delle convenzioni uniformi e delle norme di diritto internazionale privato in materia di trasporto aereo*, ivi, 705, nonché in *Dir. mar.*, 1997, 756, con nota di C. GOLDA, *Convenzione di Varsavia e supreme magistrature italiane: un rapporto talora difficile*, ed in *Dir. trasp.* 1997, 79, con nota di V. CERVELLI, *Convenzione di Varsavia e regresso fra vettori*, ivi, 481.).

<sup>24</sup> Per ampia trattazione sulla sentenza in parola si rinvia al capitolo IV.

<sup>25</sup> Questa norma si è tradotta, anche grazie agli influssi comunitari, nell'onere, in capo ai vettori aerei, di fornire adeguati, regolari e frequenti collegamenti con le zone disagiate della penisola, ovviamente dietro corresponsione di sovvenzioni statali. Il TAR del Lazio chiaramente si è pronunciato nel senso che: «dette norme intendono contrastare il disagio, assai marcato per la Sardegna e le isole minori della Sicilia, derivante dalla realtà periferica di questi territori. Quest'ultima è indotta non già, o non solo, dal mero aspetto geografico, ma soprattutto dalla rarefazione, in alcuni periodi dell'anno più rilevanti, dell'offerta di trasporti efficienti e rapidi, specie di quelli aerei. Se, infatti, è vero che il dato meramente territoriale di per sé potrebbe anche non significar nulla o non avere grande incidenza, è altrettanto indubbio che, ai fini dell'effettività della continuità territoriale della Repubblica e della libertà di movimento fisico dei soggetti di diritto, occorra aver riguardo all'appropriatezza degli strumenti (infrastrutture, mezzi di trasporto, qualità dei vettori, idoneità del governo dei trasporti rispetto alla domanda, ecc.) che, di volta in volta, realizzino efficacemente lo spostamento dei soggetti stessi, tra i vari luoghi e in tutti i periodi



## 2.1 I Regolamenti dell'Unione Europea: Reg. CE 2027/97 e 889/2002

I primi fermenti delle istituzioni europee nel campo dei trasporti si ebbero nel 1974 grazie alla sentenza “*Marinai francesi*”<sup>27</sup>, in cui la Corte di Giustizia affermò l'immediata applicabilità al settore dei trasporti aerei i principi dell'ordinamento comunitario, specialmente in campo economico e sociale. Tale sentenza diede l'avvio ad un processo che portò alla liberalizzazione del trasporto aereo e dei servizi aeroportuali, ma segnò anche il momento in cui può farsi risalire l'interesse della Comunità per i fruitori dei servizi di trasporto aereo. Lungi dal voler analiticamente trattare tale evoluzione basterà qui dire che la crescente preoccupazione per la tutela del consumatore, già al centro di normative comunitarie in altri settori, portò le istituzioni ad interessarsi anche del settore del trasporto aereo di persone.

La Commissione Europea, nel redigere il testo del regolamento n. 2027/97, aveva per l'ennesima volta denunciato l'inadeguatezza del sistema di Varsavia e l'esiguità dei limiti risarcitori in esso previsti. Il regolamento, nel testo non modificato, regolava solamente la questione del danno alla persona del passeggero e si applicava unicamente ai vettori comunitari<sup>28</sup> indipendentemente dal tipo di volo che operino (intracomunitario o extracomunitario): «la caratteristica peculiare di questo regolamento è dunque rappresentata dall'applicazione di esso tanto ai voli

---

dell'anno». Il Collegio poi espressamente osserva che «ciò che qui più importa è la constatazione, da cui l'imposizione di tali oneri prende le mosse, della tutela dell'interesse pubblico, sotteso all'esercizio del trasporto aereo ed al diritto *ex art. 16 Cost.* alla mobilità, ancorché attuata oggi con metodi diversi dal passato, ossia con una formula organizzatoria che prescinde dall'esercizio diretto e dall'imposizione generale di tariffe o di limiti al traffico e si concretizza, tra l'altro, con la garanzia di regolari e soddisfacenti collegamenti anche in quelle fasce di mercato caratterizzate, se non dall'abbandono, certo dalla riduzione del traffico dei vettori privati, perché ritenute non strategiche o non remunerative» (T.A.R. Lazio, 3 agosto 2002, n. 6938, in *Trib. amm. reg.* 2002, 2832).

<sup>26</sup> Problema cruciale del trasporto aereo di passeggeri è sempre stato la ricerca di un equilibrio che evitasse alla libera concorrenza sul mercato di incidere sullo standard di sicurezza.

<sup>27</sup> Sentenza della Corte di Giustizia delle Comunità Europee del 4 aprile 1974, C-167/73. La Corte ebbe modo di affermare che «a norma dell'art. 2 del Trattato [di Roma], collocato nella parte prima relativa ai principi generali che lo regolano, la Comunità ha il compito di promuovere, mediante l'instaurazione di un mercato comune e il graduale ravvicinamento delle politiche economiche degli Stati membri, lo sviluppo armonico delle attività nell'insieme della Comunità. L'instaurazione del mercato comune comprende quindi l'insieme delle attività economiche della Comunità. La “seconda parte” del Trattato, dedicata ai fondamenti della Comunità, ha per oggetto precipuamente di stabilire le strutture di questo mercato comune, e cioè, in primo luogo, la libera circolazione delle merci (Titolo I) ed, in secondo luogo, la libera circolazione delle persone, dei servizi e dei capitali (Titolo III). In quanto concepiti per venire applicati all'insieme delle attività economiche, questi canoni fondamentali possono essere tenuti in non cale solo in forza di espresse clausole del Trattato [...]. Le norme relative alla politica comunitaria dei trasporti, lungi dal mettere in non cale questi canoni fondamentali, hanno per oggetto di applicarli e di completarli grazie ad azioni concertate di comune accordo. [...]. Benché, quindi, in forza dell'art. 84, n. 2, i trasporti marittimi ed aerei siano, fintantoché il Consiglio non avrà deciso altrimenti, sottratti ai canoni del Titolo IV della seconda parte del Trattato, relativa alla politica comune dei trasporti, essi restano, alla stessa guisa degli altri mezzi di trasporto, soggetti ai principi generali del Trattato».

<sup>28</sup> Si definisce “*vettore comunitario*” chi risulti munito di valida licenza d'esercizio rilasciata da uno Stato membro in conformità del disposto del Reg. CE 2047/92. (art. 2.1 lett. b).

internazionali, quanto ai voli nazionali effettuati da qualsiasi vettore comunitario»<sup>29</sup>. Non si applicava, di conseguenza, ai vettori terzi o extracomunitari, che continuavano ad essere sottoposti alla normativa uniforme in vigore<sup>30</sup>.

Il regolamento prevedeva l'abolizione del limite risarcitorio e riprendeva il *two-tier system* scaturito dall'Accordo Intervettoriale di Miami del 1996, per la prima volta applicato anche a voli interni; in ipotesi di *contributory negligence* del danneggiato, si consentiva al vettore di poter essere esonerato, totalmente o parzialmente, dalla propria responsabilità secondo il diritto applicabile, dimostrando che la negligenza del passeggero ferito o deceduto aveva provocato il danno, o comunque vi aveva contribuito.

A carico del vettore veniva inoltre sancito un obbligo di copertura assicurativa della responsabilità fino alla soglia di 100.000 DSP e, al di là, "*fino ad un livello ragionevole*", lasciando però con tale incompiuta formula ad una valutazione soggettiva e discrezionale l'ammontare dei massimali oltre i 100.000 DSP.

Il legislatore comunitario inoltre aveva scelto di non canalizzare il rischio<sup>31</sup> solo sul vettore, aprendo la strada alla legittimazione passiva di soggetti appartenenti ad altri ordini professionali, comunque coinvolti nell'esecuzione del trasporto aereo non specificati dal legislatore: come, per esempio, il costruttore dell'aeromobile, l'ente preposto al servizio di assistenza al volo, l'impresa aeroportuale. La responsabilità di tali soggetti sarebbe ricaduta, in ogni caso, sotto le norme che regolavano queste classi professionali.

Con il regolamento in questione ha fatto ufficialmente ingresso nella normativa sul trasporto aereo il c.d. *lumpsum*: il riconoscimento del diritto del danneggiato a ricevere dal vettore un anticipo forfetario del risarcimento, per consentirgli di far fronte alle esigenze più urgenti, senza pregiudizio della rapida liquidazione dell'intero risarcimento, con il conseguente anticipo da parte della compagnia aerea senza indugio, e comunque entro 15 giorni dall'identificazione della persona fisica avente diritto all'indennità, della somma in questione.

Va detto, in chiusura, che il regolamento non ha accolto la proposta di istituire il c.d. "quinto foro".

---

<sup>29</sup> TOFANI, *Il Regolamento CE 2027 del '97: verso un nuovo regime di responsabilità del vettore aereo di persone*, in *Dir. econ. ass.*, 1999, 951.

<sup>30</sup> Viene così a sancirsi una incolmabile frattura tra vettori comunitari ed extracomunitari che d'ora in avanti saranno sottoposti a discipline totalmente diverse (cui sono sottesi anche principi tra loro molto distanti); sarebbe stato opportuno prevedere nel regolamento l'obbligo per i vettori terzi di inserirne le previsioni nelle proprie condizioni generali di contratto per poter accedere alle rotte europee del traffico aereo, soluzione comunque che avrebbe potuto creare tensioni a livello internazionale per gli effetti diretti che avrebbe dispiegato sulla concorrenza.

<sup>31</sup> Espressione che indica «l'imputazione dell'obbligazione risarcitoria nei confronti dei terzi danneggiati ai soli soggetti individuati dal legislatore». ROMANELLI, *I danni da aeromobile sulla superficie*, Giuffrè, Milano 1970, pagg. 213 segg.

Il successivo Reg. CE 889/2002 di modifica del Regolamento n. 2027 del 2007, ha realizzato un sistema uniforme per tutte le forme di responsabilità per danni alla persona, al bagaglio, da ritardo, sincronizzando la normativa comunitaria con il nuovo regime convenzionale di Montreal '99, con l'obiettivo di garantire ai passeggeri una maggior certezza sui propri diritti, scongiurando il pericolo di una frammentazione di disciplina riguardo al traffico aereo intracomunitario, poiché la ratifica del nuovo testo di diritto uniforme avrebbe portato ad una difformità di responsabilità dei vettori aerei comunitari (creando antinomie e ingiustificate discrepanze nel trattamento dei passeggeri): mentre, infatti, la Convenzione di Montreal si applica ai trasporti internazionali, il Reg. CE 2027/97 regola tutti i servizi posti in essere da vettori comunitari, comprese le rotte interne agli Stati membri. Con il regolamento in esame si è resa applicabile anche al trasporto nazionale la disciplina contenuta nella Convenzione di Montreal; opinabile è comunque la forma utilizzata dal legislatore comunitario che non ha conferito veste organica all'intervento, limitandosi a elaborare sul precedente reg. CE 2027/97 mediante sostituzioni e inserimenti nell'articolato <sup>(32)</sup>

Non sono previsti limiti finanziari di responsabilità, in caso di lesioni o morte del passeggero, a favore del vettore, che risponde sempre sulla base del *two-tier system*; diverso è invece il regime di contestazione: se la *contributory negligence* è sempre riconosciuta<sup>33</sup> qualunque sia l'entità della indennità, per i risarcimenti al di sopra dei 100.000 DSP il vettore potrà sottrarsi alla richiesta di risarcimento se sarà in grado di provare che il fatto che ha cagionato il danno non gli è imputabile<sup>34</sup>, e non più quindi dimostrando di aver adottato tutte le misure necessarie (o l'impossibilità della loro adozione). In sostanza la nuova normativa, parallelamente a quanto previsto nella Convenzione di Montreal, pone in capo al vettore il rischio derivante da causa ignota in un'ottica di maggior tutela del passeggero.

La previsione dell'anticipo di pagamento viene toccata solamente nel suo ammontare minimo in caso di morte del passeggero: in tali frangenti non potrà essere inferiore a 16.000 DSP<sup>35</sup>.

Viene ribadito l'obbligo di assicurazione, imponendo alle compagnie aeree la copertura totale del risarcimento, con una formula leggermente diversa dalla precedente (si parla qui di "livello *adeguato*" e non più di "limite *ragionevole*") che lascia ancora un, seppur inferiore che in precedenza, margine di discrezionalità.

---

<sup>32</sup> Sul Regolamento CE 2027/97 si vedano le riflessioni di ROMANELLI, *Il regime di responsabilità del vettore aereo per infortunio a passeggero in base al regolamento CE del Consiglio n. 2027/97*, cit., 768; GRIGOLI, *La tutela delle vittime degli incidenti aerei nella più recente evoluzione di diritto comunitario e uniforme*, in *Giust. civ.*, 2000, II, 363; TULLIO, *Spunti sulla responsabilità del vettore aereo di persone*, in *Studi in memoria di Gabriele Silingardi*, Milano, 2002, 599 ss.

<sup>33</sup> Le previsioni degli artt. 3,§3 e 5,§3 reg. CE 2027/97 non vengono infatti toccate dalle modifiche ex art. 1 n. 10 del reg. CE 889/2002.

<sup>34</sup> Art. 1 n. 10 reg. CE 889/2002.

<sup>35</sup> Nel reg. CE 2027/97 la somma minima era di 15.000 DSP.

Nella trama di attenzioni che il legislatore comunitario riserva alla tutela degli interessi dei singoli non poteva non emergere il diritto che questi hanno di conoscere compiutamente i propri diritti e facoltà, specialmente con riferimento alla responsabilità del vettore aereo; viene così espressamente sancito il diritto dei passeggeri all'informazione sul regime applicato al volo per cui hanno acquistato il biglietto, con qualunque mezzo.

## 2.2 Un dubbio a margine: da quando si applica il Reg. CE 889/2002?

L'annotazione conclusiva riguarda le problematiche relative alla difformità del testo italiano rispetto alle altre versioni linguistiche <sup>36</sup> per quel che riguarda applicazione del regolamento: se infatti la prima fa riferimento all'entrata in vigore della Convenzione di Montreal *tout court* come momento della sua entrata in vigore<sup>37</sup>, le altre si riferiscono all'entrata in vigore della Convenzione per la Comunità<sup>38</sup>. Conseguentemente poiché la Convenzione è entrata in vigore il 4 novembre 2003, stando al testo italiano a tale data si sarebbe dovuto far risalire anche l'applicabilità del regolamento in tutta la Comunità, addirittura a prescindere dalla ratifica sia di molti Stati membri che della stessa Comunità.

Le divergenze tra i testi comunitari non sono fatto raro, la Corte di Giustizia già nel corso degli anni '60 ha affermato che l'uniforme interpretazione del diritto comunitario postula una interpretazione e applicazione che tenga conto delle varie versioni linguistiche, perciò alla luce della costante giurisprudenza comunitaria il regolamento CE 889/2002 ha trovato applicazione solamente dal momento dell'entrata in vigore a livello europeo della Convenzione di Montreal avvenuta il 24 giugno 2004.

## 2.3 Le Condizioni di Trasporto I.A.T.A.

La natura delle Condizioni di Trasporto I.A.T.A.<sup>39</sup> ha suscitato un intenso dibattito dottrinale tra chi ne sosteneva la natura normativa e chi, al contrario,

---

<sup>36</sup> Non è infrequente che vi siano discrepanze tra le varie traduzioni di uno stesso documento internazionale: non sempre tra le varie lingue vi è una corrispondenza biunivoca per ogni lemma o costrutto grammaticale; per tale motivo la quasi totalità delle convenzioni internazionali indica nel proprio articolato, solitamente nelle disposizioni finali, quali siano le versioni ufficiali (meglio se poche) cui riferirsi in caso di traduzioni contrastanti. In campo europeo la questione si presenta più complessa giacché tutte le lingue degli Stati dell'Unione sono lingue ufficiali dell'Unione stessa, ne consegue che tutte le versioni linguistiche sono versioni ufficiali.

<sup>37</sup> Art. 2, §2 reg. CE 889/2002: «Esso [il presente regolamento] si applica a decorrere dalla data della sua entrata in vigore o dalla data della entrata in vigore della convenzione di Montreal, a seconda di quale data sia successiva.»

<sup>38</sup> Nel testo francese «*pour la Communauté*», in quello inglese «*in the Community*», in quello spagnolo «*para la Comunitades*».

<sup>39</sup> La sigla I.A.T.A. ha designato due associazioni di vettori aerei succedutesi nel tempo: la prima in ordine cronologico fu la *International Air Traffic Association*, formata da compagnie europee

propendeva per quella regolamentare. La questione non è di secondaria importanza, data la diffusa adozione nel trasporto aereo di linea di condizioni generali, elaborate dalla I.A.T.A., destinate a regolare uniformemente i collegamenti sulle rispettive rotte<sup>40</sup>.

Mentre per i servizi non di linea, turistici, occasionali, gratuiti, e il noleggio, non vi sono dubbi nell'includere tali condizioni generali di trasporto tra le clausole unilateralmente predisposte da uno dei contraenti disciplinate dall'art. 1341 c.c., attribuendo loro, conseguentemente, valore meramente negoziale e contrattuale<sup>41</sup>; più complicato era la collocazione delle condizioni generali di contratto nei servizi di linea: la questione sottesa è comprendere quale influenza abbia sulle stesse l'approvazione dell'autorità amministrativa che emette la concessione.

Le *Conditions of Carriage for Passengers and Baggage*, dirette ad escludere, o quantomeno limitare, la responsabilità dei vettori evitando loro di dover rispondere illimitatamente, costituiscono il regolamento contrattuale base che tutte le compagnie si impegnano, sotto rischio di sanzioni, ad includere nelle proprie condizioni di trasporto<sup>42</sup>; ciascuna compagnia ha poi facoltà, purché ciò non deroghi o contrasti con la regolamentazione I.A.T.A., di aggiungere ulteriori clausole.

Prima dell'entrata in vigore del Codice Civile, la dottrina sosteneva il carattere normativo delle Condizioni Generali delle Imprese Concessionarie, in virtù di una presunta delega al concessionario del potere regolamentare dell'amministrazione concedente<sup>43</sup>. Successivamente all'emanazione del Codice Civile è stato, dalla stessa

---

(le fondatrici furono le compagnie danese, inglese, olandese e svedese) allo scopo di uniformare i criteri tecnici e commerciali dei collegamenti internazionali. Ancor prima della firma della Convenzione di Varsavia del 1929, l'I.A.T.A. stilò le *Conditions of Carriage*: delle condizioni generali di contratto per regolare la responsabilità vettoriale; che in seguito vennero adattate alla normativa della Convenzione di Varsavia. Nel 1931 l'Associazione decise l'adozione di un nuovo testo di condizioni generali, che le compagnie si obbligavano a inserire nei propri contratti, e modificabili solo all'unanimità. Nel 1936 furono redatte clausole supplementari (*Special Optional Conditions*) per escludere la responsabilità del vettore nei trasporti non soggetti alla Convenzione di Varsavia, spinti a ciò dal *Fatal Accident Act* inglese del 1846, che rendeva impossibile l'applicazione della limitazione di responsabilità a detti trasporti. Nel 1939 furono compilate delle condizioni abbreviate (*The Leiden Conditions*) da inserire nei documenti di trasporto.

La "moderna" I.A.T.A. nacque nel 1945: all'Avana fu fondata l'*International Air Transport Association*, cui aderirono anche compagnie aeree americane; come la precedente associazione, era un organismo tecnico di collegamento, privo di alcun riconoscimento negli ordinamenti giuridici statali. L'I.A.T.A. col tempo assunse una sempre maggiore influenza sul comportamento dei vettori aerei, anche grazie all'elaborazione, già nel novembre 1948 alle Bermude, di *Conditions of Contract* da inserire come clausole raccomandate, ma non obbligatorie, nei documenti di viaggio. Nel novembre 1953 ad Honolulu, vennero infine approvate condizioni di trasporto (*Conditions of Carriage*) obbligatorie per tutti i vettori associati.

<sup>40</sup> Cfr. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, CEDAM, Padova, 1959, pag. 146

<sup>41</sup> Cfr. CANNIZZARO, *Il risarcimento del danno nel trasporto aereo*, CEDAM, Padova, 1980, pag. 34; ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, CEDAM, Padova, 1959, pag. 149; VAGO, *Le condizioni I.A.T.A.*, in *Mon. trib.* 1966, 791

<sup>42</sup> I vettori possono escluderne l'applicabilità solo nei trasporti interni ed in quelli gratuiti.

<sup>43</sup> Successivamente all'entrata in vigore della Costituzione, alcuni autori hanno sottolineato l'illegittimità costituzionale di tale supposta delega di poteri regolamentari, argomentando che l'art.

corrente dottrinale, rilevato come l'art. 1679 attribuisca obbligatorietà *erga omnes* alle condizioni di contratto previste da atti di concessione<sup>44</sup>.

È chiaro che l'interpretazione dell'art. 1679, specialmente del comma 4, è la chiave di volta del discorso: ove si propenda per un'interpretazione letterale della norma si scivolerà verso il carattere normativo delle Condizioni I.A.T.A., ove si abbracci una lettura restrittiva si converrà sul loro carattere contrattuale. Quale opzione preferire? Letteralmente la norma considera nulla qualunque deroga alle condizioni generali e «alla clausola difforme è sostituita la norma delle condizioni generali»<sup>45</sup>, rafforzando la posizione del concessionario e privando, d'altro canto, l'utente degli strumenti per impedire di subire disparità di trattamento. Si verrebbe a riconoscere la validità di norme cogenti anche a discipline di irresponsabilità unilateralmente predisposte; mentre all'utente discriminato, da un'eventuale trattamento di favore riservato agli altri passeggeri, non rimarrebbe alcun rimedio, visto che in tal caso solo al vettore<sup>46</sup> spetterebbe reagire contro il proprio fatto illegittimo<sup>47</sup>!

L'interpretazione restrittiva dell'art. 1679, comma 4, porta l'inderogabilità unilaterale<sup>48</sup>, a favore del vettore, delle condizioni generali di trasporto: *ratio* della norma sarebbe l'intento di assicurare l'effettiva parità di trattamento dell'utente, come bilanciamento dell'obbligo a contrarre del vettore di linea. Secondo tale lettura qualsiasi trattamento di favore riservato ad altro utente ricadrebbe allora nel comma 3 dell'art. 1679, che obbliga il vettore ad applicare ogni concessione speciale «a parità

---

87 Cost. riservi tale potere regolamentare al Capo dello Stato, salvo le eccezioni espressamente previste. Per rafforzare la propria posizione tale dottrina si rifaceva pura all'art. 1679: tale norma era frutto di un provvedimento legislativo delegato, e una delega era possibile, al più, solo a favore dell'esecutivo, non certo dei vettori. Se ne deduceva, quindi, il carattere contrattuale delle Condizioni di Trasporto I.A.T.A.: che, ove non espressamente approvate, non avrebbero potuto reggere il rapporto contrattuale.

Ora, nonostante il fascino di tali argomenti, non si può certo sostenere che l'art. 87, delineando le attribuzioni del Presidente della Repubblica, abbia voluto attuare nei suoi confronti una riserva di potere regolamentare; il fondamento del carattere negoziale delle Condizioni I.A.T.A. va cercato altrove.

<sup>44</sup> Anche quella dottrina che *ex art.* 1341 aveva riconosciuto il carattere negoziale delle condizioni generali di contratto nei servizi non di linea, aveva ammesso il carattere normativo di tali clausole per quanto riguardava i collegamenti di linea, preoccupata di evitare che si finisse con l'attribuire tale carattere a tutte le condizioni di contratto *ex art.* 1341 c.c.

La giurisprudenza, poi, considerava valide, pur criticandole, le clausole di limitazione della responsabilità (da considerarsi vessatorie *ex art.* 1341, comma 2) anche se non specificatamente approvate. (Cass. 5 ottobre 1955, n. 2824, in *Foro it.*, 1956, I, 339: vi si esaminava l'ipotesi della validità di una clausola di limitazione della responsabilità, anche in caso di colpa, del concessionario di autolinea)

<sup>45</sup> Si noti l'identico meccanismo che governa l'art. 1679<sup>4</sup> e l'art. 1419<sup>2</sup>, dove si prevede la sostituzione *di diritto* della singola clausola nulla con norme imperative.

<sup>46</sup> Dato che nessuno, se non animato da eccezionale senso civico, reclamerebbe la nullità di condizioni che lo favoriscano.

<sup>47</sup> Cfr. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Cedam, Padova, 1959, pag. 157

<sup>48</sup> Criterio adottato anche dall'art. 948 c.nav., nella versione previgente alla riforma, dall'art. 23 Conv. Varsavia, nonché da ultimo dall'art. 26 Conv. Montreal, per limitarci al trasporto aereo di persone.

di condizioni a chiunque ne faccia richiesta»: ma tale lettura spinge il dettato della norma oltre le concessioni speciali ammesse dalle condizioni generali, includendo nel suo ambito di applicazione qualunque concessione effettuata dal vettore. Al passeggero non favorito, venuto a conoscenza delle facilitazioni godute da altro utente, basterà dunque chiederne l'applicazione al vettore, in caso di diniego potrà agire per il risarcimento del danno. Capo finale del ragionamento in parola è l'esclusione delle Condizioni I.A.T.A. dal novero delle fonti normative, e il loro collocamento tra le condizioni generali predisposte da uno dei contraenti *ex art.* 1341<sup>49</sup>.

Una consistente dottrina, senza dubitare del carattere contrattuale delle condizioni di trasporto, ha però sottolineato come la formulazione «qualunque deroga» del comma 4 dell'art. 1679, sia onnicomprensiva, senza lasciare adito a possibili distinzioni tra eccezioni a favore del vettore o del passeggero; secondo tale orientamento non si può aderire ad una lettura restrittiva perché troppo si discosta dalla norma. Il Cannizzaro<sup>50</sup>, sostenendo che una norma regolamentare non può derogare a fonti legali, deduce *ex art.* 948 c.nav. (v.s.) l'invalidità delle clausole di esonero della responsabilità contenute nelle Condizioni I.A.T.A.; salvo poi farle, comunque, rientrare nella regolamentazione dell'art. 1341, e dando loro valore contrattuale.

Il Vago, invece, dopo aver sottolineato che alla base della lettura restrittiva dell'art. 1679 vi era l'equivoco che l'autorità concedente non avesse possibilità di chiedere modifiche alle condizioni di trasporto<sup>51</sup>, riconosceva alle Condizioni I.A.T.A. effetto giuridico «limitato prima dell'approvazione amministrativa» e «più ampio dopo tale approvazione, senza evidentemente che con questo le clausole cambino la loro natura»<sup>52</sup>. Il vettore del servizio di linea vedrebbe il proprio obbligo di contrattare bilanciato dalla previa conoscenza (e approvazione) dei termini a cui è obbligato a negoziare; d'altro canto l'approvazione amministrativa rappresenterebbe una tutela per il privato che ben poco potrebbe di fronte alla superiorità di posizione del vettore<sup>53</sup>. Anche in presenza di una concessione, comunque, il contratto di

---

<sup>49</sup> Cfr. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Cedam, Padova, 1959, pagg. 158-159

<sup>50</sup> L'Autore obiettava, a chi sosteneva il valore normativo delle Condizioni I.A.T.A., come «dette condizioni non sono né sancite, né stabilite, né autorizzate nell'atto di concessione dei servizi di linea». CANNIZZARO, *Il risarcimento del danno nel trasporto aereo*, Cedam, Padova, 1980, pag. 38. In effetti, da più autori (Cannizzaro, Romanelli) vengono portati ad esempio i d.P.R. n.686/58 e n. 323/78 che diedero esecuzione agli accordi dell'Italia rispettivamente con l'Unione Sudafricana e la Polonia, rendendo obbligatorie le Condizioni I.A.T.A.; la domanda che gli Autori si ponevano era: perché la necessità di tali decreti se le Condizioni I.A.T.A. avessero già efficacia di norme cogenti? Significa, dunque, che l'efficacia normativa delle clausole in questione discende, in quei specifici casi, dal provvedimento che la dispone.

<sup>51</sup> Secondo l'Autore il “mero fatto” che l'autorità amministrativa non abbia mai chiesto cambiamenti è privo di rilevanza, essendovi alla base altre ragioni di opportunità (la vasta esperienza di chi elaborava le clausole, la difficoltà in cui si sarebbe messo il vettore concessionario di fronte agli altri vettori).

<sup>52</sup> VAGO, *Le condizioni I.A.T.A.*, in *Mon. trib.* 1966, 800.

<sup>53</sup> Vago sostiene, infatti, come non si possano definire le condizioni di trasporto come “unilateralmente predisposte”: l'amministrazione tutela interessi della generalità, quindi anche

trasporto resta un negozio di, sia pur limitata, autonomia privata, retto da clausole contrattuali inserite nella disciplina del contratto indipendentemente dalla volontà delle parti per effetto dell'art. 1679, che dispone la sostituzione officiosa delle clausole difformi, e non già perché diventino norme giuridiche primarie esse stesse. La peculiarità dell'approvazione amministrativa non starebbe nel mutare la natura delle condizioni di trasporto, quanto nell'escluderne la vessatorietà, e quindi ponendole fuori dell'ambito di applicazione dell'art. 1341 comma 2.

Per quale opzione propendere? Scartata l'idea della natura regolamentare (intesa come normativa) delle Condizioni I.A.T.A., non resta che escluderle dal novero delle fonti normative del diritto della navigazione. Su che base riconoscerne la natura contrattuale? Dal nostro punto di vista pare più aderente alle trame dell'ordinamento la tesi, sostenuta anche dal Romanelli, di una lettura restrittiva dell'art. 1679 e, quindi, di una inderogabilità unilaterale a favore del vettore delle condizioni generali di contratto.

### **3. REGIMI DI RESPONSABILITÀ DEL VETTORE AEREO PRIMA DELLA CONVENZIONE DI MONTREAL DEL 1999**

La Convenzione di Montreal si trova logicamente e temporalmente al termine di un processo evolutivo che, nel corso degli anni, ha tentato, talvolta in modo asincrono e parziale, di adattare le soluzioni normative all'espansione del trasporto aereo dalla fase pionieristica, in cui il passeggero acquistando il biglietto in fin dei conti si assumeva i rischi connessi ad una tecnologia ancora non molto evoluta, fino allo sviluppo degli ultimi anni in cui prima come mezzo d'élite, poi come mezzo di massa, ha preso definitivamente campo. La Convenzione di Varsavia del '29 ormai è in crisi da oltre trent'anni: si è cercato a più riprese di tamponare la sua incapacità di rispondere adeguatamente a nuove esigenze sia con Protocolli integrativi di scarso successo, sia con accordi privati intervettoriali e tra Stati e vettori ivi facenti scalo; da questa evoluzione usciva un quadro di diritto uniforme ormai ben poco uniforme<sup>54</sup>: ecco il motivo di una nuova Convenzione che raccogliesse ed armonizzasse le soluzioni anche molto distanti dalla originaria volontà del legislatore del '29 via via stratificatesi, ed ecco, lampante, la considerazione che per capirla appieno è indispensabile ripercorrere, brevemente, tale cammino evolutivo.

---

dell'utenza, la sua facoltà di richiedere modifiche renderebbe la necessaria approvazione una sorta di compensazione della mancata negoziazione con l'utente.

<sup>54</sup> I Protocolli di emendamento alla Convenzione di Varsavia non hanno mai raggiunto un numero di ratifiche pari a quelle del testo che si voleva modificare, creando fratture e disparità di disciplina tra gli Stati parti sì tutti di uno stesso Sistema, ma purtroppo non tutti della stessa versione di tale Sistema, rendendo la normativa uniforme, alla fine, ben poco uniforme. La Convenzione di Montreal risulta in vigore in 35 Stati, la Convenzione di Varsavia del '29 raccolse 151 ratifiche, il Protocollo dell'Aja del '55 entrò in vigore in 135 Stati, il IV Protocollo di Montreal del '75 è entrato in vigore nel '98 in appena 52 Stati, la Convenzione addizionale di Guadalajara ha raccolto invece 67 ratifiche.



Innanzitutto è però d'obbligo fare una precisazione su quello che, fino a pochi anni fa, era il perno del regime di responsabilità del vettore aereo: il limite risarcitorio<sup>55</sup>. Si tratta infatti di una limitazione del debito, non di una limitazione della responsabilità: nel primo caso il debito di un soggetto viene limitato nell'entità, continuando il debitore a rispondere col suo intero patrimonio<sup>56</sup>; nel secondo, invece, la responsabilità di un soggetto per tutte, o solamente alcune, delle sue obbligazioni viene limitata ad una parte dei suoi beni (o ad un solo bene in particolare), sui quali solamente i creditori potranno agire esecutivamente per la soddisfazione delle proprie pretese creditorie.

### 3.1 Il Sistema di Varsavia

La Convenzione di Varsavia del '29 si applica ad ogni trasporto aereo internazionale di persone, bagagli o merci, effettuato sia a titolo oneroso che a titolo gratuito (da un'impresa di trasporto aereo); ai sensi della Convenzione è definito "internazionale" il trasporto che, secondo le stipulazioni delle parti, abbia punto di partenza e punto di arrivo (con o senza interruzioni e trasbordi), oppure almeno uno scalo previsto, sul territorio di due Stati Contraenti (art. 1, §1-2, Conv. Varsavia del '29).

Definito così l'ambito di applicazione della disciplina uniforme, è da notare come questa si affiancasse al diritto interno sancito nel Codice della Navigazione, che comunque alla Convenzione fortemente si ispirava.

L'imputazione della responsabilità si basava sul principio della presunzione di colpa: erano generalmente imputabili al vettore tutti i danni sofferti dal passeggero durante l'arco temporale coperto dal trasporto e dalle operazioni ad esso strumentalmente collegate<sup>57</sup>. Il vettore, che rispondeva comunque limitatamente, poteva fornire la prova liberatoria di aver operato secondo i canoni del buon vettore, cioè di aver adottato tutte le misure necessarie per evitare il danno, ovvero che fosse stato impossibile adottarle da parte sua o dei suoi "préposés"<sup>58</sup> (art. 20, §1); i limiti di debito (dapprima fissati in 125.000 franchi-oro, poi raddoppiati a 250.000 dal Protocollo del '55) erano espressamente sanciti come inderogabili dall'art. 24 al preciso fine di impedire, in quegli ordinamenti che concedono la possibilità del cumulo di azioni contrattuali ed extracontrattuali, che il danneggiato potesse

---

<sup>55</sup> Espressi in Franchi-Oro Poincaré fino al 1971, anno in cui vennero meno gli Accordi di Bretton Woods e si svincolarono dall'oro le valute nazionali; il sistema introdotto dalla Convenzione di Varsavia e dal Protocollo dell'Aja aveva perduto allora significato, imponendo ai giudici nazionali di fare riferimento al valore effettivo dell'oro, mutevole nel tempo. Si decise quindi di esprimere il limite in una nuova unità di conto adottata dal Sistema monetario internazionale: il Diritto Speciale di Prelievo, facilmente convertibile nelle varie valute nazionali.

<sup>56</sup> Vedi l'art. 2740<sup>1</sup> c.c.: «Il debitore risponde dell'adempimento delle obbligazioni con tutti i suoi beni presenti e futuri.»

<sup>57</sup> «à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement».

<sup>58</sup> "Préposé" è da ritenersi, in senso ampio, qualsiasi soggetto di cui il vettore si avvalga per l'esecuzione del trasporto.

ottenere un risultato più favorevole di quello previsto dalla Convenzione, vanificando la stessa in ordine ad uno dei principi cardine.

Solamente dimostrando il dolo o la “colpa equiparabile al dolo secondo la *lex fori*”<sup>59</sup> (il Protocollo dell’Aja vi sostituirà la nozione di “colpa temeraria e consapevole”) del vettore o dei suoi preposti, il danneggiato poteva pretendere un ristoro integrale del danno subito. La modifica introdotta dal Protocollo d’emendamento tuttavia non sortì l’effetto sperato di portare ad una uniformità di veduta delle ipotesi di decadenza dal beneficio del limite: se infatti la “colpa equiparabile al dolo secondo la *lex fori*” presentava un frastagliato panorama applicativo legato alla diversità degli ordinamenti e delle sensibilità delle giurisprudenze nazionali; il riferimento a un atto od omissione posti in essere “*témérairement et avec conscience qu’un dommage en résultera probablement*” si prestava ad una contrapposizione di interpretazioni tra una lettura c.d. “oggettiva”, che qualifica come condotta temeraria e consapevole divergente da uno standard astratto di conoscenze e condotte richieste ad un vettore, e una c.d. “soggettiva”, agganciata alla rappresentazione in concreto della realtà, e la conseguente volontà, del soggetto agente, ponendo a carico del danneggiato un onere probatorio indubbiamente più gravoso. C’è da segnalare, comunque, come la giurisprudenza abbia mano a mano allentato la rigidità dei canoni per il superamento dei limiti, parallelamente alla sempre più sentita esigenza di compensarne l’inadeguatezza, la giurisprudenza americana *in primis* si mostrò sempre più propensa a condannare i vettori ad un risarcimento integrale dei danni.

Secondo il testo originario della Convenzione vi era inoltre un’ulteriore ipotesi di decadenza del vettore dal beneficio del limite e dalla possibilità di offrire la prova liberatoria: l’omessa o irregolare emissione del biglietto (art. 3, §2), che ciononostante non costituiva una forma *ad substantiam* di conclusione del contratto; la giurisprudenza statunitense aveva comunque escluso l’applicabilità dei limiti laddove le condizioni di trasporto fossero state richiamate nel biglietto con caratteri illeggibili o il passeggero non fosse stato posto in grado di conoscerle per stipulare tempestivamente un’assicurazione per il rischio del volo<sup>60</sup>, ponendo così sostanzialmente in capo alla compagnia aerea un obbligo di informazione non solamente formale (coerentemente con la “dottrina della *fair opportunity*”<sup>61</sup>).

---

<sup>59</sup> Art. 25 della Convenzione non emendata: «*Le transporteur n’aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité, si le dommage provient de son dol ou d’une faute qui, d’après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol.*»

<sup>60</sup> In U.S. Court of Appeals, 9th Cir., 25 ottobre 1965, *Warren vs Flying Tiger Line*, in 9 Avi, 17, 948, venne escluso il diritto del vettore ad avvalersi della limitazione, perché il biglietto era stato consegnato al passeggero solamente al momento dell’imbarco, non lasciandogli quindi alcuna possibilità di stipulare un’assicurazione per il rischio del volo, tale da consentirgli di ottenere comunque un indennizzo (e comunque l’avviso sulla limitazione della responsabilità era riportato sul biglietto in caratteri troppo piccoli).

<sup>61</sup> La “dottrina della *fair opportunity*” si rifà all’esigenza di offrire all’utente del trasporto un’effettiva possibilità di conoscere il regime di responsabilità applicato allo stesso ed eventualmente di rendere una dichiarazione di valore (per merci e bagagli registrati), ovvero di stipulare un’assicurazione.

Fattore esonerativo, totale o parziale, di cui poteva beneficiare il vettore era la c.d. *contributory negligence* (art. 21, §1): la colpa esclusiva o concorrente del soggetto leso, che esclude la responsabilità del vettore nel caso in cui tale colpa abbia rappresentato la causa esclusiva del danno, mentre la limita proporzionalmente se ne ha rappresentato una concausa. La sua efficacia è indiscussa nei sistemi di *civil law*, per i quali è pacifico che il contributo causale del danneggiato vada a diminuire le poste di danno, mentre desta alcuni problemi nei sistemi di *common law*, informati al principio della *causa proxima*, che postula la responsabilità integrale del soggetto cui si riferisce la causa più vicina al danno, anche se trattasi solamente di una concausa in concorso con altre; per evitare l'affermarsi della irrilevanza del contributo causale del danneggiato rispetto al danno da risarcire, tale disposizione è stata introdotta e conservata nella disciplina uniforme.

### 3.2 La Convenzione di Guadalajara del 1961

Il Sistema di Varsavia fu integrato nel 1961 dalla Convenzione di Guadalajara sul vettore di fatto, cui ha esteso, limitatamente però alla tratta eseguita, il regime applicabile al vettore contrattuale, restando comunque ferma la responsabilità di quest'ultimo per gli atti od omissioni del vettore di fatto e dei suoi preposti: legittimati passivi delle azioni di risarcimento erano così, alternativamente o cumulativamente (a seconda della scelta dell'attore) sia il vettore contrattuale che il vettore di fatto. Si trattava del primo testo di diritto uniforme che prevedesse espressamente per l'utente la possibilità di agire contro chi avesse effettivamente eseguito l'obbligazione contrattuale, o parte di essa, e ciò nonostante in linea di principio non fosse rintracciabile alcun divieto, per colui che si sia obbligato al trasferimento di persone o cose, di sostituire altri a sé nell'esecuzione della prestazione<sup>62</sup>. Il vuoto normativo poteva portare a notevoli disparità di trattamento sia per i passeggeri che per i vettori: se nei sistemi di *civil law* l'azione è tendenzialmente concepita sul piano contrattuale, con conseguente legittimazione passiva del soggetto contrattualmente tenuto all'esecuzione dell'obbligazione<sup>63</sup>, nei sistemi di *common law* ci si sposta in una prospettiva di azione *in tort*, da indirizzarsi contro il soggetto che abbia materialmente eseguito il trasporto.

La portata innovativa di tale Convenzione però andrebbe notevolmente ridotta nella misura in cui si potesse concepire il “*transporteur de fait*” come un *préposé*<sup>64</sup> del vettore contrattuale, in particolare in quegli ordinamenti che ammettano un'azione del danneggiato verso tali figure.

---

<sup>62</sup> Sulla base dell'art. 1678 c.c., vedi Cass. 11 ottobre 1990, n. 9993, *Giur.it.*, 1991, I, 1, 557.

<sup>63</sup> L'innegabile presenza nella disciplina di Varsavia di un sostrato rinvenibile nei sistemi giuridici continentali, dovrebbe portare a preferire una definizione di “*transporteur*” come riferibile al soggetto che avesse contrattualmente assunto l'obbligazione di trasporto, e non a quello che ne avesse materialmente curato l'esecuzione.

<sup>64</sup> Che può a sua volta avvalersi degli stessi limiti di cui si avvarrebbe il vettore.

Come ultima notazione valga rammentare che la Convenzione in parola non è stata ratificata proprio dagli Stati Uniti, la cui giurisprudenza (come del resto quella degli altri ordinamenti di *common law*) aveva determinato l'esigenza di un chiarimento circa l'individuazione del vettore assoggettato alla disciplina di Varsavia.

#### 4. IL DANNO ALLA PERSONA NELLA CONVENZIONE DI MONTREAL DEL 1999

La Convenzione di Montreal del 1999 rappresenta il coronamento delle tendenze evolutive emerse negli anni, nel settore del trasporto aereo internazionale, di una maggiore tutela del passeggero e di un conseguente ampliamento della responsabilità del vettore.

Va fin da subito segnalato che il nuovo testo dell'art. 941 c. nav. dispone che il trasporto aereo di persone e di bagagli, compresa la responsabilità del vettore per lesioni personali del passeggero, è regolato dalle norme comunitarie ed internazionali. Pertanto, ferma restando la problematica che potrebbe crearsi ove non venisse a mancare in futuro, in materia di trasporto aereo di persone, una omogeneità tra la normativa comunitaria e quella internazionale, il riferimento è, ancora una volta, alla Convenzione di Montreal, che trova applicazione nel diritto interno sia in virtù del richiamo di cui all'art. 3 del Reg. (CE) n. 2027/97 come modificato dal Reg. (CE) n. 889/2002, sia in virtù del richiamo, assai più ampio quanti ai presupposti di applicazione, di cui al sopra citato art. 941 c. nav. n.s.

Sia secondo il diritto uniforme che per il nostro diritto interno, vettore è colui che "si obbliga, verso corrispettivo, a trasferire persone o cose da un luogo all'altro"<sup>65</sup>; all'obbligazione del trasferimento si affiancano anche un obbligo di protezione (nel caso di trasporto di persone) o una responsabilità *ex receptum* (per il trasporto di cose): l'"oggetto" del trasporto deve infatti giungere a destinazione integro. In capo al vettore sorge, tra l'altro, anche un obbligo di informazione, la cui violazione però non comporta più<sup>66</sup> la decadenza dal beneficio del limite risarcitorio, ove ancora sia rimasto.

L'aspetto su cui conviene puntare l'attenzione è il carattere oggettivo della responsabilità del vettore<sup>67</sup> aereo di persona per i danni fino a 100.000 DSP: entro tale soglia infatti risponde dei danni "alla sola condizione" del loro verificarsi nell'ambito spaziale e temporale coperto dal trasporto aereo internazionale (come già indicato anche nella Convenzione di Varsavia) e non può escludere o limitare la propria responsabilità.

---

<sup>65</sup> Art. 1678 c.c.

<sup>66</sup> A differenza dell'art. 3.2 della Convenzione di Varsavia.

<sup>67</sup> Che comunque continua sia a rispondere limitatamente per il ritardo nell'esecuzione secondo un regime di colpa presunta e prova liberatoria di aver preso tutte le misure necessarie ad evitare il danno; sia a rispondere per l'inesecuzione che, non disciplinata dalla nuova Convenzione, rimane regolata dall'art.942 c.nav. che prevede la consueta inversione dell'onere della prova: il vettore dovrà dimostrare l'adozione di tutte le misure ragionevolmente necessarie ad evitare il danno, o la loro impossibilità.

Oltre tale somma continuerà a rispondere secondo un criterio di colpa soggettiva presunta, e sarà di conseguenza ammesso a dare la prova liberatoria della sussistenza di fattori causali del danno non imputabili al vettore: dimostrando che il danno non derivi da colpa propria o dei propri dipendenti, o che esso deriva unicamente dalla colpa di un terzo (art. 21)

Come nel Sistema di Varsavia la *contributory negligence* del passeggero o del soggetto richiedente il risarcimento (sia *iure hereditatis* che *iure proprio*) rappresenta ancora un criterio esonerativo, totale o parziale.

#### 4.1 L'oggetto della prestazione risarcitoria

Va premesso che la valutazione del contenuto dell'obbligazione risarcitoria (ovvero dell'entità delle varie poste di danno) deve essere effettuata secondo le regole vigenti nei singoli ordinamenti, data la lacuna del diritto uniforme.

Per quanto riguarda il fatto costitutivo del danno risarcibile la Convenzione di Montreal parla di un “*accident*” verificatosi sull'aeromobile, ovvero nell'arco temporale compreso fra l'imbarco e lo sbarco del passeggero. La formula utilizzata si presta ai dubbi interpretativi che già aveva suscitato sotto la vigenza del Sistema di Varsavia<sup>68</sup>, riferendosi dunque all'elaborazione giurisprudenziale e dottrinale passate (che comunque non sono mai addivenute ad una lettura uniforme della questione), si può restrittivamente definire come “*accident*” qualunque cosa esuli dal normale, usuale e atteso svolgimento delle operazioni dell'aeromobile, affermando anche la responsabilità del vettore per le conseguenze dannose dei rimedi approntati dal personale di bordo per gli inconvenienti nel trasporto.

Più problematica è la lettura della “*lésion corporelle*”: se è indubbio che essa sia voluta elastica e quindi possa seguire l'evoluzione della scienza medica, più difficile è ampliarla fino a ricomprendervi il puro danno psichico. Sui danni fisici *nulla quaestio*, come anche, nella giurisprudenza più recente anche straniera<sup>69</sup>, sui psico-somatici<sup>70</sup>; il problema della risarcibilità riguarda i *mental injury* in cui si riflette la dicotomia del danno psichico tra danno psichico conseguente a lesione fisica e c.d. “danno psichico autonomo”, cioè non conseguente ad una lesione fisica. Infatti ove il danno psichico sia in rapporto di causalità con la lesione fisica subita dal passeggero, altro non rappresenterebbe se non il momento dinamico della stessa, lo sviluppo nel tempo del danno biologico. Nel caso di danno psichico autonomo, sebbene ci si trovi di fronte ad un danno sicuramente ingiusto, si dovrà tentare di ricondurlo in

---

<sup>68</sup> Anche nella Convenzione di Varsavia, al pari dell'art. 17 di quella di Montreal, ci si riferiva ai concetti di “*accident*” e di “*lésion corporelle*”.

<sup>69</sup> House of Lords 28 febbraio 2002, *King vs Bristow Helicopters Ltd.* e *Morris vs KLM Royal Dutch Airlines*.

<sup>70</sup> Intendendosi come tali quelle patologie derivanti da forti stress emotivi, ma comunque concretizzatesi nel quadro clinico di una alterazione clinica a carico di uno o più organi.

altre poste di danno elaborate dalla giurisprudenza, quali il danno morale (art. 2059 c.c.) o il nuovissimo danno esistenziale.

Al di là di questa problematica, il danno astrattamente risarcibile<sup>71</sup> è quello patrimoniale, quello biologico e quello morale<sup>72</sup>, risarcibili sia al passeggero (che può trasmettere per via ereditaria i relativi crediti) che ai prossimi congiunti che, in virtù del sinistro, abbiano patito un danno apprezzabile da far valere iure proprio (<sup>73</sup>).

La soluzione, di cui meglio si dirà parlando dei soggetti aventi diritto al risarcimento, di non riconoscere il danno biologico in caso di morte istantanea della vittima<sup>74</sup>, appare non tener conto dell'aspettativa alla vita di quest'ultima: diritto che potrebbe farsi rientrare nel patrimonio *de cuius* e la cui lesione oltre ad essere apprezzabile, diverrebbe trasferibile *mortis causa*; seguendo infatti la prevalente lettura, sia dottrinale che giurisprudenziale, si rischia di giungere all'incongruenza di favorire il soggetto responsabile proprio laddove i sinistri siano più gravi.

La Convenzione all'art. 29 esclude la possibilità di configurare delle *astreintes* o dei *non-compensatory damages*<sup>75</sup>: somme di denaro non costituenti un risarcimento, ma riconosciute al creditore a titolo di sanzione contro il debitore; *ratio* della norma è

---

<sup>71</sup> Nella sent. 184/86 la Corte Costituzionale ha differenziato il danno alla persona in tre componenti, superando l'ormai inadeguato principio della risarcibilità del solo danno patrimoniale: a) il danno-evento (*danno biologico*) consistente nella compromissione del bene salute, protetto dall'art. 32 Cost., ovvero nella menomazione psico-fisica prodotta dalla condotta illecita altrui, sempre risarcibile in forma autonoma; b) danno-conseguenza (*danno patrimoniale*) di carattere secondario e meramente eventuale; c) *danno morale*, ossia il turbamento soggettivo sopportato in ragione dell'illecito, anch'esso secondario ed eventuale.

<sup>72</sup> Dopo una consolidata tendenza a vedere nel danno risarcibile ex 2059 c.c. solo il *pretium doloris*, il puro patimento morale, portando ogni altro tipo di danno non patrimoniale sotto l'egida dell'art.2043 c.c., si sta affermando, sia in dottrina che in giurisprudenza, l'opinione contraria: tutti i danni non patrimoniali vengono riportati sotto l'art.2059c.c., il cui ambito di risarcibilità però viene ampliato però ben oltre i casi in cui l'illecito costituisca reato, coprendo con la formula "*nei casi predeterminati dalla legge*" anche i diritti costituzionalmente tutelati.

<sup>73</sup> In ordine alle problematiche sollevate, in materia, dalla risarcibilità del danno non patrimoniale, si rinvia ad E.G. ROSAFIO, *I danni non patrimoniali nel trasporto aereo di persone*, in XXXIV Jornadas Latinoamericanas de derecho aeronáutico y espacial, Padova, 2010, 241 ss. Secondo una parte della dottrina, il risarcimento del danno non patrimoniale non sarebbe affatto escluso nel trasporto aereo di persone, bensì sarebbe ammesso, ex art. 29, Convenzione di Montreal 1999, facendo ricorso ad una differente disciplina normativa, individuabile secondo i principi di diritto internazionale, al fine di evitare la creazione di ipotesi di irresponsabilità del vettore (Cfr. E.G. ROSAFIO, *Riflessioni in margine all'art. 29 della Convenzione di Montreal del 1999*, in *Dir. turismo*, 2006, 124 ss.; S. ZUNARELLI, M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, Padova, 2009, 336 ss.). In giurisprudenza si veda la sentenza della Corte di giustizia europea in data 6 maggio 2010 (procedimento C-63/09, *Axel Walz*). Si veda altresì la sentenza della Corte Giustizia 13 ottobre 2011, C83/2010, in materia di risarcimenti supplementari nel caso ritardo nel trasporto aereo.

<sup>74</sup> C. Cost. 372/94: «Sebbene connesse, la seconda essendo una qualità della prima, vita e salute sono beni giuridici diversi, oggetto di diritti distinti, sicché la lesione dell'integrità fisica con esito letale non può considerarsi una semplice sottopotesi di lesione alla salute in senso proprio, la quale implica la permanenza in vita del leso con menomazioni invalidanti.»

<sup>75</sup> Cui, è bene ribadirlo, non appartiene il danno morale, riguardante una diminuzione effettivamente patita dal soggetto, anche se non sul piano patrimoniale.

arginare il rischio per il vettore di dover corrispondere voci di danno (sensibilmente differenziate da un ordinamento all'altro) dal contenuto vago e non risarcitorio<sup>76</sup>, ma senza ridurre l'area di risarcibilità di cui prima non si era mai dubitato.

## 4.2 Soggetti dell'obbligazione risarcitoria

La disciplina internazionale uniforme è indifferente al problema dell'individuazione dei soggetti dell'obbligazione risarcitoria (come, del resto rispetto all'ammontare del danno risarcibile), tale questione deve quindi essere risolta alla luce della legge sostanziale che regge la fattispecie, individuabile secondo il diritto internazionale privato del foro adito.

Debitori sono sia il vettore contrattuale che il vettore di fatto, pur non avendo quest'ultimo stipulato un contratto di trasporto di persone, in base al rapporto intercorrente fra lo stesso e il vettore contrattuale (artt. 39-48 Conv. Montreal). In solido rispondono gli ausiliari (dipendenti e preposti) nel caso in cui il comportamento produttivo del danno sia ad essi riferibile<sup>77</sup>.

La responsabilità del vettore, e dei suoi dipendenti e preposti, non esclude la configurabilità di un'obbligazione risarcitoria anche in capo ad altri soggetti sia a titolo contrattuale che extracontrattuale comunque intervenuti, a diverso titolo, nell'esecuzione del trasporto; un esempio per tutti potrebbe essere il *tour operator* che risponde per ogni danno in relazione a pacchetti di viaggio "tutto compreso". Si avrebbe un concorso tra azioni per il risarcimento di un danno imputabile ad una pluralità di soggetti in base ad una pluralità di titoli, tutte sottoposte alle medesime regole (per quanto riguarda prescrizione<sup>78</sup>, limite risarcitorio e decadenza) indipendentemente dal titolo su cui si fondano (art. 29 Conv. Montreal)<sup>79</sup>. In ogni caso si applicheranno le regole sulla solidarietà debitoria, prima fra tutte il regresso (espressamente richiamato all'art. 37).

In sostanza la Convenzione di Montreal, restando aderente ai testi internazionali precedenti, non "canalizza" il rischio su uno o più soggetti

---

<sup>76</sup> Come i "punitive damages" che le corti americane elargiscono in favore dei danneggiati per sanzionare il debitore, sottrattosi all'obbligo di pagare quanto dovuto per la sua condotta.

<sup>77</sup> Nel nostro ordinamento tale principio viene sancito nell'art. 1228 c.c. per quanto riguarda il piano contrattuale, e nell'art. 2049 c.c. per quello extracontrattuale.

<sup>78</sup> Art. 35 Convenzione di Montreal: «Il diritto al risarcimento per danni si estingue nel termine due anni decorrenti dal giorno di arrivo a destinazione o dal giorno previsto per l'arrivo a destinazione dell'aeromobile o dal giorno in cui il trasporto è stato interrotto.»

<sup>79</sup> Art. 29 Convenzione di Montreal: «Nel trasporto di passeggeri, bagaglio e merci, ogni azione di risarcimento per danni promossa a qualsiasi titolo in base alla presente convenzione o in base a un contratto o ad atto illecito o per qualsiasi altra causa, può essere esercitata unicamente alle condizioni e nei limiti di responsabilità previsti dalla presente convenzione, fatta salva la determinazione delle persone legittimate ad agire e dei loro rispettivi diritti.»

determinati, lasciando al danneggiato piena libertà di scelta su chi convenire<sup>80</sup>; spingendo verso la prospettiva di una “*joint responsibility*”, ovvero la realizzazione di un regime unico di responsabilità esteso a chiunque operi nel settore del trasporto aereo, tutti, secondo la lettura proposta, potenzialmente responsabili dei sinistri che possono verificarsi.

Creditori della prestazione risarcitoria sono coloro che si dicono danneggiati dalla morte o dalle lesioni subite dal passeggero; grazie all’ampliamento della sfera soggettiva di incidenza del danno risarcibile si possono distinguere, oltre al passeggero sopravvissuto, due tipologie di soggetti aventi diritto: chi fa valere una pretesa *iure hereditatis* (ovviamente solo in caso di morte dell’utente), e chi invece *iure proprio* vanta un danno in virtù del rapporto di famiglia o altro rapporto affettivo (ed economico) che lo lega al passeggero morto o ferito. L’indicazione è istintivamente riferibile ai prossimi congiunti (cui sono risarcibili sia i danni morali che quelli patrimoniali), ma ciò non deve ingenerare confusioni in caso di sinistri mortali: se è vero che i due profili di pretesa risarcitoria possono coesistere in capo ad un medesimo soggetto, è anche vero che non devono necessariamente farlo; *iure hereditatis* infatti si vanno valere i crediti maturati dal *de cuius*, *iure proprio* quelli sorti direttamente in capo all’avente diritto in conseguenza del decesso. L’obbligazione risarcitoria del passeggero (o dei suoi eredi) trova fonte sia nella responsabilità contrattuale che in quella extracontrattuale del convenuto; al contrario l’obbligazione che *iure proprio* i soggetti suindicati possono far valere ha unicamente titolo extracontrattuale: al di fuori di qualsiasi rapporto contrattuale col responsabile, si fa valere esclusivamente una lesione ad una situazione soggettiva protetta dall’ordinamento.

Ci si è chiesti se il danno alla salute sia configurabile, oltre che in caso di menomazione, anche in quello di morte, e se quindi il relativo credito fosse trasmissibile per via ereditaria: dopo una prima affermativa risposta, la stessa Corte Costituzionale<sup>81</sup> ha negato la configurabilità del c.d. *danno biologico da morte iure*

---

<sup>80</sup> Negli anni passati la giurisprudenza americana aveva riconosciuto l’esistenza di un’obbligazione risarcitoria anche in capo al produttore dell’aeromobile, per aggirare gli stringenti limiti risarcitori della disciplina antecedente.

<sup>81</sup> C. Cost., 27 ottobre 1994, n. 372 in [www.cortecostituzionale.it](http://www.cortecostituzionale.it): «Inoltre, il trasferimento dell’impianto teorico della sentenza n. 184 - costruito sull’ipotesi di “menomazione dell’integrità psico-fisica dell’offeso, che trasforma in patologia la stessa fisiologica integrità” - alla diversa ipotesi di lesione dell’integrità fisica immediatamente letale (senza il tramite di una fase intermedia di malattia), sul riflesso che la morte è la massima lesione possibile della salute, ha portato a una conclusione paradossale. Nella seconda ipotesi l’evento morte viene escluso dagli elementi costitutivi del fatto illecito e annoverato tra i danni conseguenza, irrilevanti secondo la detta costruzione dogmatica: “se la lesione alla salute è l’intrinseca antigiuridicità dell’evento dannoso, del tutto distinto dalle conseguenze, appare evidente che l’evento morte, per quanto ravvicinato sia all’evento lesione, non può che porsi ontologicamente, prima che temporalmente, tra le conseguenze del fatto: è, cioè, una conseguenza della violazione; ma la lesione del bene salute, e con essa il danno evento, si è già verificata”. Ma con ciò - una volta corretto l’errore che rapporta il danno risarcibile alla lesione per se stessa, indipendentemente dalle conseguenze pregiudizievoli - si finisce col dar ragione alla giurisprudenza contraria ad ammettere pretese risarcitorie *iure hereditario*: giurisprudenza fondata sull’argomento, risalente a una non recente sentenza delle Sezioni unite della Corte di cassazione (n. 3475 del 1925), secondo cui un diritto di risarcimento può sorgere in capo



*hereditatis* nell'ipotesi che la morte del danneggiato avvenga simultaneamente, o comunque non trascorra un apprezzabile lasso di tempo tra il fatto lesivo e la stessa<sup>82</sup>. La *ratio* di tale orientamento trova le proprie radici nella considerazione che "la morte non costituisce la massima lesione possibile del diritto alla salute"<sup>83</sup> venendo ad incidere sul diverso bene giuridico della vita, la cui perdita non può tradursi nel nascere di una relativa pretesa risarcitoria poiché l'avente diritto viene meno proprio nel momento in cui essa sorge, e quindi non acquistandola nel proprio patrimonio non può trasmetterla agli eredi; si attesta così la funzione reintegrativa della riparazione del danno biologico, scevra da qualsiasi funzione sanzionatoria, in piena armonia, da ultimo, col dettato della Convenzione di Montreal che non ricolse la risarcibilità dei c.d. *non-compensatory damages*.

---

alla persona deceduta limitatamente ai danni verificatisi dal momento della lesione a quello della morte, e quindi non sorge in caso di morte immediata, la quale impedisce che la lesione si rifletta in una perdita a carico della persona offesa, ormai non più in vita». La sentenza Cass., Sez. Un., 22 dicembre 1925, n. 3475 è stata pubblicata in *Giur. it.*, 1926, I, 1, 224; oppure in *Foro it.*, 1926, I, 328).

<sup>82</sup> Cass., 12 ottobre 1995, n. 10628, in *Giur. it.* 1996, I, 1, 728; Cass., 29 settembre 1995, n.10271 in *Giust. civ. Mass.* 1995, 1689, conforme a Cass., 29 27 dicembre 1994, n.11169 in *Giust. civ.*, 1995, I, 3081 con nota di G. CIACCI, *Brevi note in tema di danno biologico e danno biologico da morte*.

<sup>83</sup> Cass. 20 gennaio 1999, n. 491, in *Rass. dir. civ.*, 2000, 624, con nota di A. BONANNI CAIONE, *Danno biologico tra limiti strutturali e carta costituzionale*.

## CAPITOLO II

**SOMMARIO: 1.Spunti tratti dal dibattito sul limite di responsabilità dell'armatore – 2.Gli albori della codificazione:** 2.1 Le prime legislazioni nazionali – 2.2 Le legislazioni italiane del 1923 e del 1933 – 2.3 I lavori del CITEJA – **3.Convenzione di Varsavia del 1929:** 3.1 Le scelte della Convenzione di Varsavia – 3.2 Le prime avvisaglie della crisi: Protocollo dell'Aja del 1955 – 3.3 Un esempio del rilievo del limite nel Sistema di Varsavia – **4.La crisi del Sistema di Varsavia:** 4.1 Il *Montreal Agreement* del 1966 – 4.2 I riflessi assicurativi del *Montreal Agreement* del 1966 – **5.Protocollo di Guatemala del 1971:** 5.1 Analisi del Protocollo – **6.Accordi intervettoriali:** 6.1 La “iniziativa giapponese” – 6.2 Gli accordi I.A.T.A.

### 1. SPUNTI DAL DIBATTITO SUL LIMITE DI RESPONSABILITÀ DELL'ARMATORE

Per indagare compiutamente gli istituti del trasporto aereo è indispensabile partire dalle influenze che derivano dal trasporto marittimo: sia la nave che l'aeromobile legano a sé, più o meno indissolubilmente, i destini di tutti i passeggeri poiché consentono il movimento in ambienti, il mare e il cielo, in cui l'uomo non può sopravvivere se non ricorrendo a tecnologie esterne a se stesso<sup>84</sup>.

Conviene dunque partire da una breve analisi del limite risarcitorio dell'armatore, per mostrare come, pur nelle ineludibili diversità<sup>85</sup> col limite

---

<sup>84</sup>«E poiché le ragioni invocate, per quanto siano state prospettate soprattutto nei confronti della navigazione per acqua, potrebbero valere in massima, se ad esse un fondamento si dovesse riconoscere, anche per la navigazione aerea, è il caso di esaminarle nei confronti della navigazione in genere.» SPASIANO, *Il fondamento logico del principio limitativo della responsabilità armatoriale*, in *Riv dir navig* 1943-1948, I, 132.

<sup>85</sup> Mentre il limite risarcitorio del vettore è, come si è detto, un limite di debito, il limite globale della responsabilità è un limite di responsabilità (pur se la giurisprudenza non è unanimemente d'accordo): secondo l'art. 275<sup>1</sup> c.nav. (così come già disponeva a favore del proprietario della nave l'art. 491 del codice di commercio del 1865) l'armatore risponde infatti solamente con il valore della nave e l'ammontare del nolo, pur nella non certo cristallina formulazione codicistica si può ben capire che non si è di fronte ad una somma limite prestabilita come per il vettore, bensì alla delimitazione dei beni su cui, *proporzionalmente*, si possono soddisfare i creditori. Per le eccedenze vi è incapienza, non certo riduzione!

risarcitorio del vettore<sup>86</sup>, il dibattito che attorno al primo si è sviluppato sia utile per sottolineare i fondamenti alla base del secondo.

L'opinione dominante<sup>87</sup> è sempre stata nel senso dell'opportunità della limitazione, poggiandosi su tre ordini di ragioni<sup>88</sup> per giustificare l'istituto: basate le prime sulla figura del comandante, le seconde su esigenze equitative e di opportunità, le ultime su ragioni di politica legislativa.

Si diceva che l'armatore non poteva restringere gli ampi poteri di rappresentanza affidati *ex lege* al comandante (che, oltretutto, in alcuni casi poteva essere scelto direttamente dall'autorità consolare) e non poteva neppure esercitare sullo stesso una sorveglianza continua, era quindi indicata come logica la contropartita offerta dal legislatore nella limitazione degli effetti di tale rappresentanza. Ma l'argomentazione in parola pecca di un equivoco di fondo e di una ratio schizofrenica: intanto, con l'evoluzione della tecnica (ora sicuramente più di allora) non è vero che l'armatore non possa tenersi in contatto e impartire istruzioni al proprio preposto; ma soprattutto il legislatore, se questo fosse veramente il fondamento della limitazione, avrebbe dovuto scegliere se ritenere sufficiente o meno il nesso tra poteri del comandante e preposizione<sup>89</sup> per farne discendere la responsabilità armatoriale, ma sarebbe certamente illogico da un lato ammetterne la responsabilità e dall'altro limitarla! Soprattutto tenendo conto che la legge, nell'attribuire poteri al comandante, segue un criterio di stretta necessità, alla luce delle esigenze della spedizione e quindi temperando anche gli interessi dell'armatore stesso.

Anche a voler legare i ragionamenti basati sulla figura del comandante con pretese di equità e opportunità, sostenendo che l'armatore può umanamente scegliere una persona non idonea all'incarico, non si sanano i vizi dell'ipotesi in questione: di fronte ad una scelta poco oculata il rimedio sarà quello della revoca, non certo la limitazione della responsabilità.

---

<sup>86</sup> L'armatore che assuma direttamente anche la veste di vettore potrà godere del concorso di entrambe le limitazioni: il trasporto è, infatti, un modo di esercizio della nave.

<sup>87</sup> Non sono comunque mancate le voci contrarie al mantenimento dell'istituto: il Rocco lo criticava non ritenendolo espressione di una tendenza né costante né universale nel campo marittimo, e considerandolo infine l'espressione del prevalere degli armatori nella lotta di classe. Cfr. ROCCO, *Le limitazioni della responsabilità degli armatori*, in *Arch. giur.* 1897, 67, e poi negli *Studi di dir. comm.* 1933.

Entrambe le argomentazioni, del resto, non convincono fino in fondo: la limitazione, sia pure con diverse sfumature è accolta dalla grande maggioranza delle legislazioni (e in tempi più recenti anche in testi di diritto uniforme), connotarla come un effetto della lotta di classe equivarrebbe a presupporre che ovunque si sia avuta la prevalenza della classe armatoriale e il legislatore abbia trascurato di soppesare tutti gli interessi coinvolti.

<sup>88</sup> Per completezza si segnala anche la posizione di chi considerava superfluo qualsiasi tentativo di dimostrazione e di chi riteneva l'istituto in parola "conforme a canoni di giustizia" (Vidari), ma c'è da domandarsi dove stia l'equità nell'addossare ai creditori i rischi relativi alla gestione della nave (o dell'aeromobile).

<sup>89</sup> Sulla base della quale il comandante viene investito dei poteri che gli spettano *ex lege*.

Fondare la limitazione del debito armatoriale su “senso di giustizia” non pare sicuramente più proficuo: sostenere che l’armatore vuole esporre al rischio solamente il proprio “patrimonio marittimo” è frutto di un abbaglio sviluppatosi attorno al sistema dell’abbandono della nave ai creditori, la volontà dell’armatore in tanto potrebbe avere rilievo in quanto fosse la legislazione a dargliene, ma così non pare, anzi, il diritto offre ben altri metodi, soprattutto in campo commerciale, per limitare il capitale esposto al rischio imprenditoriale. Tra l’altro seguire queste istanze di mala intesa equità porterebbe all’assurdo di un creditore che fa affidamento solamente sul valore della nave e del nolo come garanzia per le proprie pretese anche di fronte a compagnie aeree dotate di ingenti patrimoni, non tutti immobilizzati nella flotta (*rectius*, nei mezzi della flotta cui si riferiscono i singoli crediti contratti). Retaggio di tempi in cui a uno o più comproprietari corrispondeva un’unica nave, cui legavano le loro possibilità di guadagno, questo argomento palesa nei tempi correnti tutta la sua insufficienza. Non si può, da ultimo, considerare equo accollare, nel campo extracontrattuale, ai terzi danneggiati le conseguenze di sinistri imputabili all’armatore e ai suoi preposti.

Resta quindi, nel novero delle possibili spiegazioni al limite della responsabilità che sopra si è proposto, solamente quella basata su ragioni di politica legislativa; ma perché il legislatore (*rectius*, la quasi totalità delle legislazioni nazionali e internazionali) hanno optato per l’introduzione e il mantenimento del limite? Spesso si è fatto riferimento al trasporto aereo come ad un’attività rischiosa, e da questa considerazione si faceva forzatamente discendere una specie di giustificazione: se i passeggeri “di propria iniziativa scelgono questo nuovo mezzo di trasporto ben conoscendo l’alea e il rischio che possono correre”<sup>90</sup> (Tavolaccini), si può allora ritenere logico accollare loro, con la limitazione, una parte del danno eventualmente subito e permettere al vettore di godere di clausole di esonero della responsabilità<sup>91</sup>. Ma per sostenere una tale posizione bisognerebbe anzitutto dimostrare che i sinistri della navigazione aerea sono nella media più gravi di quelli del trasporto terrestre (che non conosce tale limitazione): compito sicuramente stimolante dal punto di vista statistico, ma scarsamente utile dal punto di vista giuridico!<sup>92</sup> Per sgombrare definitivamente il campo dall’idea di legare limite e

---

<sup>90</sup> TAVOLACCINI, *La responsabilità del vettore aereo*, in *Dir. comm.* 1929, I, 137

<sup>91</sup> «Oggi forse non esiste una forma, un tipo di vita, che non si aggiri quotidianamente tra le minacce immanenti di un rischio abituale; ed è perciò assurdo pretendere che tutte le lesioni possibili del nostro patrimonio giuridico debbano assolutamente trovare il loro contrappeso in una azione giudiziaria. I rischi naturali dell’esistenza sociale si accrescono via via che questa si fa più complessa e più drammatica come pel marinaio è rischio di ogni giornata il maroso che all’improvviso lo afferra e lo sommerga; come pel volatore è rischio naturale il risucchio d’aria che lo aspiri negli abissi dello spazio; come è rischio perenne dell’automobilista lo scoppio in velocità di un pneumatico, con conseguente ribaltamento nel fossato; così è rischio d’ogni istante pel cittadino della nostra epoca [...] l’incidente ferroviario che gli frattura le ossa, così la tragedia dell’aria [...] travolgendolo -senza colpa di alcuno- sotto le mille ruote soffici e tenaci su cui marcia incalzante l’ansia di una città moderna» VERNA, *La responsabilità nei sinistri aerei*, in *Riv. pen.* 1939, 1153. «Gravi sono i rischi che corrono le cose e le persone trasportate o i terzi sui quali o sulle cose dei quali l’aeromobile può volare.» TAVOLACCINI, *La responsabilità del vettore aereo*, in *Dir. comm.* 1929, I, 137.

<sup>92</sup> Se infatti si prendono due punti geografici collegati sia per ferrovia che per linea aerea, e ponendo come X il numero di persone trasportate e Y il numero dei viaggi si potrebbe arrivare a

pericolosità del trasporto aereo, si ricordi che per altre industrie ugualmente, se non maggiormente (per impatto ambientale e danni su larga scala, non circoscritti dunque ad un ben precisa cerchia di soggetti), pericolose tale limitazione non è prevista: es. preparazione di combustibili ed esplosivi, energia nucleare.

Per principio logico, scartate tutte le altre possibilità, e sempre a meno di non ritenere tale istituto privo di fondamento (ma allora perché tanto successo?), resta da vedere se alla base della scelta di politica legislativa non vi possa essere un motivo “protezionistico”: il trasporto aereo, per le sue intrinseche caratteristiche, ha marcatamente vocazione internazionale, portando quindi la concorrenza al di fuori dei confini nazionali, almeno su un piano continentale. Di fronte ad un istituto nato al fine di favorire un’industria emergente, ancora fragile<sup>93</sup>, le codificazioni moderne si sono trovate ad un bivio: scegliere se andare in controtendenza verso una responsabilità illimitata, oppure restare nel solco della generale previsione del limite di responsabilità; la scelta era di non poco conto, e comunque di facile soluzione: eliminare l’istituto sarebbe equivalso ad un aumento dei premi assicurativi e in un innalzamento dei prezzi dei servizi, con perdita di competitività nei confronti dei vettori che invece potevano ancora godere del limite.

Nel corso della presente ricerca si tenterà di ricostruire l’evoluzione che dalle basi appena accennate porterà il limite ad evolvere, seguendo certamente il progresso tecnico ed economico del traffico aereo, ma sicuramente di più l’accresciuta sensibilità nei confronti della persona del passeggero che ha portato ad un mutamento di equilibri tra gli interessi, fino a ribaltare completamente la visione su quale (tra vettore e trasportato) fosse la parte del contratto meritevole di maggiore tutela.

## 2. GLI ALBORI DELLA CODIFICAZIONE

### 2.1 Le prime legislazioni nazionali

Ancor prima che si giungesse a sviluppare un diritto privato uniforme, la navigazione aerea fu oggetto di interesse e di studio e in particolar modo il tema della responsabilità<sup>94</sup>: si ebbero così chi, senza negare in modo assoluto

---

dire che per la navigazione (aerea o marittima) avremmo un alto X e un basso Y, mentre per il trasporto ferroviario sarebbe l’inverso... a meno di non ammettere che vi siano piccoli aerei e lunghi treni... in un turbinio di variabili su cui sarebbe sinceramente arduo fondare uno degli istituti che maggiormente caratterizzano il trasporto aereo, di persone in particolare.

<sup>93</sup> «Il cuore che pulsa, che dà i suoi battiti, le sue vibrazioni al Diritto Aeronautico è la “responsabilità” e dal modo con cui essa è regolata deriva la floridezza dei traffici aerei...» TAVOLACCINI, *La responsabilità del vettore aereo*, in *Dir. comm.* 1929, I, 137

<sup>94</sup> «Appena il tormentoso ed arduo problema del volo umano apparve risolto e le prime aeromobili cominciarono a solcare i cieli [...] i non pochi, e quasi sempre gravi, incidenti di volo che, oltre a mettere a repentaglio la vita degli avventurosi emuli di Icaro, arrecavano spesso danni alle persone e alle cose alla superficie, convinsero della urgenza di affrontare e risolvere il problema della responsabilità aeronautica.» AMBROSINI, *Responsabilità aeronautica*, 1930 U.S.I.L.A. Roma, pag. 9

l'opportunità di una disciplina autonoma, proposero di applicare inizialmente le norme del diritto comune<sup>95</sup>, secondo il quale si rispondeva dei danni solo per dolo o colpa, mentre il caso fortuito e la forza maggiore esoneravano dall'obbligo di risarcimento; il R.dl. 2207/23 seguiva tale orientamento, cui aveva aderito anche il Congresso di Verona del 1910 <sup>96</sup>.

Una seconda corrente dottrinale, facendo perno sulla pericolosità del nuovo mezzo e sulle rigorose leggi della responsabilità automobilistica emanate in concomitanza della diffusione dell'automobile, richiedeva che per avere il diritto al risarcimento del danno fosse sufficiente dimostrare il nesso di causalità tra esercizio dell'aeromobile ed evento dannoso, promuovevano insomma un sistema basato sulla responsabilità oggettiva, sia in campo contrattuale che extracontrattuale<sup>97</sup>.

Un terzo orientamento, si era espresso per un sistema "misto": in campo contrattuale si sarebbe risposto secondo i principi del diritto comune (responsabilità soggettiva), in campo extracontrattuale invece si sarebbe avuta una responsabilità oggettiva; è il sistema francese della legge 31 maggio 1924.

Tralasciando di divagare sul complesso dibattito dottrinale su quale fosse la via preferibile da seguire, basti dire che ai giuristi e ai legislatori apparvero subito chiari i due estremi entro cui si muoveva il pendolo della responsabilità: da un lato una rigorosa tutela da apprestare alle vittime, dall'altra la necessità di non intralciare lo sviluppo di un mezzo di trasporto, di cui si intuivano le grandi potenzialità, ai suoi primordi. L'obiettivo poteva essere perseguito su due fronti: la limitazione legale della responsabilità e le clausole di esonero dalla stessa. Ma è il primo istituto, oggetto della presente ricerca, a raggiungere più pienamente lo scopo: la legge mitiga essa stessa il principio di rigorosa tutela delle vittime, senza attendere che il vettore inserisca clausole contrattuali nei propri rapporti o debba subire l'onere di prove,

---

La prima sentenza della Corte di Cassazione riguardo un caso di responsabilità aeronautica risale al 1926 (sentenza della I Sezione, Corte Suprema, 16 gennaio 1926, Burzio *estensore*, Società Sviluppo Aviazione c. Cipriani, pubblicata in *Giur. it.* 1926, I, 1, 286). Il caso riguardava l'infausto esito del raid aviatorio Milano-Venezia, organizzato dalla Società per lo Sviluppo dell'Aviazione, che ebbe luogo il 2 agosto 1919, allo scopo di pubblicizzare il biplano Caproni 600 HP; durante il rientro a Milano, sopra i cieli di Verona, l'aeroplano cadde, provocando la morte per asfissia di tutti gli occupanti. La corte nella sentenza affrontava la questione se fosse o meno configurabile un contratto di trasporto tra la Società e i giornalisti, e a che titolo l'organizzatore avrebbe dovuto rispondere in sede civile.

<sup>95</sup> Lo Zitelman perorava tale orientamento con l'osservazione che ogni legislazione speciale è un male che si deve, il più a lungo possibile, evitare, e l'aeromobile era, per il comune traffico, assai meno pericoloso di altri mezzi di trasporto disciplinati da normative speciali.

<sup>96</sup> In tale occasione infatti venne approvato il seguente ordine del giorno: «Il congresso, tenuto conto dello stato attuale dell'aviazione, ritiene che l'indennità sia dovuta in caso di responsabilità *soggettiva* diretta e indiretta, a termini del diritto comune, e per i danni recati dall'esercizio di diritti speciali (atterramento, ecc.), che siano riconosciuti agli aviatori; ritiene necessario che si richieda un minimo di garanzia per l'esercizio dell'aviazione, ma esprime il voto che non si ecceda per non impedire lo svolgimento dei fortunati tentativi di aviazione».

<sup>97</sup> Tale posizione fu seguita dal legislatore tedesco del '22: §19 «Se nell'esercizio di un aeromobile sia avvenuta, in seguito a sinistro, la morte o la lesione personale di un individuo o un danno a cosa, il titolare dell'aeromobile è tenuto a risarcire i danni».

talvolta diaboliche, per poter essere esonerato dalla propria responsabilità, specialmente in quelle legislazioni che si rifanno ad una responsabilità di tipo oggettivo. L'urgenza di un inquadramento soddisfacente dell'istituto fu energicamente affermato dal Berlingieri al Congresso Internazionale di Aeronautica tenutosi a Roma nel 1927: «una fra le quistioni di più grave momento, in diritto aeronautico la cui soluzione, in modo uniforme da parte di tutte le legislazioni nazionali, s'impone, allo stato presente delle cose, con più grande urgenza, è quella relativa alla limitazione delle responsabilità, così di fronte alle persone o cose imbarcate nell'aeromobile che di fronte ai terzi, di chi esercita l'industria dell'aeronavigazione».

Non tutte le legislazioni nazionali comunque accolsero il principio della responsabilità limitata: la legge svizzera del 1920, per esempio, al suo art. 26 imponeva una responsabilità solidale e *illimitata* col colpevole, a carico del titolare del permesso di navigazione e del proprietario, che potevano essere tenuti a prestare garanzia per le obbligazioni civili derivanti dall'esercizio dell'aeromobile.

Il legislatore tedesco del 1922, invece, delineava per la prima volta un sistema a responsabilità "quasi" limitata, oltre che per le cose, anche per le persone (trasportate o terze): se il §23 indica somme forfetarie per danni a cose o persone<sup>98</sup>, il §28 invece introduceva una responsabilità soggettiva e illimitata ogni volta che ci fosse stato dolo o colpa del titolare dell'aeromobile o di chi lo usasse, anche a sua insaputa<sup>99</sup>. In altre parole la posizione del vettore, ben lungi dall'essere mitigata, veniva aggravata: si rispondeva limitatamente quando non si sarebbe potuti essere tenuti responsabili secondo il diritto comune, mentre in caso di dolo o colpa si ricadeva sotto il diritto comune e quindi si rispondeva illimitatamente. Le somme indicate se è vero che si ripartivano tra i vari aventi diritto danneggiati nello stesso sinistro, si rinnovavano ad ogni sinistro, quindi quantificare il massimale dei rischi era comunque alquanto arduo, se non impossibile.

Molto interessante si rivela la legge francese del 31 maggio 1924: vi si prevedeva infatti, accanto a clausole esonerative, espressamente un limite risarcitorio fissato in "1000 Fr. par colis" per le merci di cui il mittente avesse dichiarato il valore<sup>100</sup>; per il trasporto passeggeri, invece, all'art 48 veniva richiamato l'art. 41

---

<sup>98</sup> §23 : L'obligato al risarcimento è tenuto:

1) In caso di morte o di lesione di un individuo, ad una indennità fino all'ammontare massimo di un capitale di un milione di marchi, o ad una rendita massima di 50.000 marchi annui;

2) In caso di morte o di lesione di più individui, cagionata da un unico evento, salvo i limiti di che al n. 1, ad un'indennità sino all'ammontare massimo complessivo di un capitale di due milioni e mezzo di marchi, o ad una rendita massima complessiva di 250.000 marchi annui;

3) Nei danni a cose, ad un'indennità sino all'ammontare massimo complessivo di 5000.000 marchi.

<sup>99</sup> §28 : Restano ferme le norme dell'impero, giusta le quali il titolare dell'aeromobile o chi lo usa è tenuto al risarcimento del danno causato nell'esercizio dell'aeromobile, in misura più ampia, o sia tenuto al risarcimento il conduttore o altra persona.

<sup>100</sup> Art. 41. – *Le transporteur est responsable de la perte ou de l'avarie des marchandises transportées, hors les cas de force majeure ou de vice propre de la marchandise. Toutefois si la valeur de la marchandise n'a pas été déclarée par l'expéditeur, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 1000 fr. par colis.*

relativo ai casi in cui il vettore poteva esimersi dalla propria responsabilità inserendo una clausola espressa nel contratto<sup>101</sup>, indicando quindi che il limite di responsabilità *ex lege* non toccava gli eventuali danni ai passeggeri. Non si trattava quindi di una limitazione generale di responsabilità, e le critiche si appuntavano soprattutto sulla somma di 1000 Fr. che alcuni dicevano uscita dal cilindro.

L'empirismo aveva portato a criticare anche il sistema navale britannico, che prevedeva di calcolare la somma limite moltiplicando il tonnellaggio della nave per un valore chiave in sterline (8 per i danni alle cose, 15 per quelli alle persone), tale criterio aveva l'indubbio merito di calibrare il massimale alla grandezza (cui si legava la portata lesiva) della nave, ma se 8 £/t era pressappoco il prezzo medio delle navi inglesi a metà dell'800, non era certo più adeguato negli anni '20 del secolo scorso, così come campato in aria appariva l'altro limite, quello di 15 £/t. Ma anche tale soluzione presentava l'inconveniente, fortemente sentito, di esporre gli armatori a tante richieste quanti fossero stati gli incidenti occorsi alle navi; inconveniente cui spesso ovviavano tramite le *single ship company*: compagnie che avevano nella propria flotta una sola nave.

## 2.2 Le legislazioni italiane del 1923 e del 1933

Già nel 1921 si sentì l'esigenza di una normativa interna *ad hoc* che disciplinasse il trasporto aereo, in quell'anno l'On. Gasparotto presentò alla Camera dei Deputati un progetto di legge che prevedeva l'assicurazione obbligatoria per i rischi corsi da personale navigante e, verso i trasportati e i terzi, una responsabilità solidale, per danni a persone e cose, del proprietario dell'aeromobile, del comandante e dell'eventuale autore del danno; l'unica prova liberatoria prevista era la dimostrazione della forza maggiore<sup>102</sup>. Il regime era basato su un criterio di responsabilità oggettiva, e la precisazione fatta al comma 3 dell'art. 27, ove si escludeva dalla forza maggiore il vizio di costruzione, progettazione e manutenzione, delineava bene, tenuto conto della fase ancora pionieristica del volo, il rischio a cui il vettore era esposto.

Il progetto non ebbe mai seguito, ma due anni più tardi si arrivò all'approvazione della L. 2207/23, con cui per la prima volta si disciplinava la responsabilità del vettore aereo: primaria importanza veniva attribuita alla tutela del passeggero, mentre più compromissorie erano le norme sul trasporto di cose<sup>103</sup>. Si

---

<sup>101</sup> Art. 48. – *Le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité à raison des accidents survenus aux voyageurs dans les conditions prévues par l'art. 42 ci-dessous.*

<sup>102</sup> Art. 27 del progetto di legge: «Di tutti i danni comunque e dovunque arrecati alle persone ed alle cose dagli aeromobili sono responsabili in solido l'autore del danno, il comandante ed il proprietario dell'aeromobile. Al danneggiato incombe l'onere della sola prova del danno, salvo alla controparte la prova liberatoria che il danno si è prodotto per causa di forza maggiore. Non possono in nessun caso considerarsi come danni per forza maggiore quelli cagionati da difetti di progetto e di costruzione o di manutenzione dell'aeromobile.»

<sup>103</sup> Dove, ad esempio, era prevista la possibilità di clausole contrattuali di non responsabilità, eccezione fatta per i danni derivanti da comportamenti dolosi (art. 35<sup>2</sup>).



vedeva così la coesistenza delle due anime della dottrina italiana del tempo: da un lato l'Ambrosini sosteneva fosse «immorale e quindi contrario al diritto, ogni stipulazione che possa produrre l'effetto di indebolire od annullare la diligenza dovuta per la tutela della salute e dell'integrità umana», ammettere un limite di debito *ex lege*, così come permettere limitazioni pattizie della responsabilità, avrebbe creato una camera di compensazione per il vettore, riducendone i rischi anche in caso di scarsa diligenza, e permettendo così di incentivarne l'attività anche a scapito della sicurezza dei passeggeri. Di segno opposto invece il pensiero per quanto riguardasse le merci: su di esse non si concentravano i timori riscontrati a riguardo della tutela della persona, anzi a essere tenuti in maggior conto erano stavolta le esigenze del trasporto aereo: si voleva evitare che improvvise perdite potessero ridurre gli investimenti in questa nuova industria, decretandone così un prematuro fallimento<sup>104</sup>.

Una corrente dottrinale italiana (Ambrosini per tutti) propose poi di abbandonare un sistema basato su somme limite calcolate empiricamente, senza alcun aggancio con la realtà, tornando ad un istituto di antica tradizione: l'abbandono della nave. Il proprietario sarebbe stato così in grado di quantificare fin dall'inizio il rischio imprenditoriale cui andava incontro (valore della nave e prezzo del nolo), e sarebbe stato esposto una sola volta alle richieste di risarcimento: abbandonata la nave non si sarebbero potuti produrre altri sinistri con la stessa. Applicato alla navigazione aerea il principio si espone a due fondamentali critiche: la prima, di cui era cosciente l'Ambrosini stesso<sup>105</sup>, era che liberarsi dalle proprie responsabilità abbandonando un aereo sinistrato significa prendersi gioco delle vittime, che valore su cui soddisfarsi può infatti avere un rottame? La seconda, con cui l'Autore cercava di porre rimedio alla prima, è che assicurare l'aereo per un massimale equivalente al proprio valore potrebbe non essere sufficiente per risarcire tutti i danneggiati. Per chi ebbe modo di criticare i sistemi di limitazione legale della responsabilità perché, al di là delle somme limite, il responsabile avrebbe non già risarcito ma "donato", sarebbe dovuto essere un appunto non da poco. Tanto più se egli, probabilmente consapevole che il valore, anche di un grande aeromobile, poteva non coprire l'ammontare dei risarcimenti dovuti, ebbe a dichiarare che il «il legislatore lascia il responsabile arbitro di soddisfare completamente la sua obbligazione, o di liberarsi da questa abbandonando l'oggetto causa del danno. [...] Ora, a noi pare che giuridicamente e moralmente e quindi socialmente sia migliore sistema sancire l'obbligazione illimitata del danneggiante, lasciando a questo, alternativamente, o di soddisfare per intero o di liberarsi abbandonando.»<sup>106</sup>

---

<sup>104</sup> «Inoltre soccorre una ragione di ordine storico, per cui si può dire che sempre quando un nuovo ritrovato della scienza viene lanciato a soddisfare alle esigenze del pubblico, durante il primo periodo, che diremo sperimentale, chi mette a disposizione del pubblico il nuovo ritrovato, tende anche a tener ferma la irresponsabilità per gli eventuali danni, che l'inesperienza del nuovo mezzo possa eventualmente cagionare.» SAVOIA, *La responsabilità del vettore aereo*, in *Riv. dir. aeron.* 1925, 8.

<sup>105</sup> Fu il Marghieri nel suo discorso al Senato del Regno del 16 novembre 1925 a porla in luce.

<sup>106</sup> AMBROSINI, *Responsabilità aeronautica*, 1930 U.S.I.L.A. Roma, pag. 68.

La L. n. 2207/23 fundamentalmente richiamava il diritto comune dei trasporti terrestri e marittimi, ove compatibile; si definiva così, nei contenuti, una legge specifica nell'ambito delle norme sui trasporti<sup>107</sup>, che non mancò di suscitare perplessità per il riferimento a legislazioni, quella sul trasporto marittimo e quella sul trasporto terrestre, assai diverse<sup>108</sup>. La responsabilità, ad ogni modo, era definita su basi soggettive e quantitativamente illimitata: ogni clausola di irresponsabilità per i danni subiti dalle persone trasportate era radicalmente nulla<sup>109</sup>; solo per il trasporto gratuito o amichevole si prevedeva un regime più favorevole al vettore, che avrebbe risposto solo in caso di dolo o colpa grave. Come già nel progetto Gasparotto, per maggior tutela del passeggero, vettore, autore del danno e proprietario avrebbero risposto solidalmente<sup>110</sup>. Solo in due casi si poteva avere una riduzione della responsabilità: il primo era un concorso di colpa del danneggiato, in questo frangente ci si sarebbe rifatti al diritto comune; la seconda ipotesi era rappresentata dalla facoltà, discutibilmente riconosciuta al proprietario, di liberarsi abbandonando l'aeromobile e il nolo ai creditori<sup>111</sup>. Con la L. 2207/23 si è cercato di contemperare l'esigenza di un risarcimento del danno, ma senza che questa divenisse causa del fallimento del nascente trasporto aereo<sup>112</sup>.

Nonostante l'incompletezza della disciplina, e la mancanza di esperienza<sup>113</sup> nel trasporto aereo commerciale che ne inficiava alcune scelte, la legge del 1923 si presentava come all'avanguardia a livello internazionale, essendo uno dei primi precisi punti fermi, cui si sarebbe ispirati numerosi compilatori<sup>114</sup>. La responsabilità,

---

<sup>107</sup> Art. 35 L. 2207/23: «La responsabilità dell'imprenditore del trasporto aereo è regolata dalle norme di diritto comune, che regolano la responsabilità del trasporto terrestre o marittimo, salvo in ciò che sia in contraddizione con quanto è disposto dal presente decreto.»

<sup>108</sup> Solo il Cogliolo disse che il mutare del mezzo di trasporto non comportava una diversità di criteri di responsabilità. Cfr. GIANNINI, *op. cit.*, pag. 112.

<sup>109</sup> Art. 36 L. 2207/23: «Le clausole di non responsabilità totale o parziale per i danni arrecati alle persone trasportate sono nulle; sono ammesse quelle per i danni arrecati alle cose, in quanto non dipendenti da dolo.»

<sup>110</sup> Art. 40 L. 2207/23: «Di tutti i danni arrecati dagli aeromobili alle persone o alle cose, sia per effetto del contratto di lavoro, sia per effetto del contratto di trasporto, sia verso i terzi, sono responsabili in solido: il proprietario dell'aeromobile, l'esercente del trasporto, l'autore del danno.

Nel caso di concorso di colpa da parte del danneggiato si applicano le norme di diritto comune.»

<sup>111</sup> Art. 42 L. 2207/23: «Il proprietario dell'aeromobile, anche se questo sia stato dato in locazione, può liberarsi dalle responsabilità civili per risarcimento dei danni, tranne che vi sia colpa da parte sua, mediante l'abbandono a tutti i creditori o soltanto ad alcuni di essi dell'aeromobile e del nolo esatto o da esigere.» Si veda la grande similitudine tra la formula dell'articolo in parola e la corrispondente norma dell'art. 491 cod. comm. 1865 dettata per il proprietario della nave.

<sup>112</sup> Il Savoia disse che i compilatori si erano «preoccupati di tener fermo il principio della responsabilità e conseguentemente dell'obbligo al risarcimento del danno, ma nel tempo stesso hanno cercato che tale obbligatorietà non diventasse deleteria per la industria tuttora in formazione.» Cfr. SAVOIA, *La responsabilità del vettore aereo*, in *Dir. aeron.* 1925, 18

<sup>113</sup> Il Giannini parlava della mancanza di una "seria" esperienza. Cfr. GIANNINI, *Nuovi saggi di diritto aeronautico*, 1940 Giuffrè Milano, pag. 111

<sup>114</sup> «Essa venne presa come base di successivi studi da altri Stati, e fu a ragione vantata come la più completa tra le leggi sulla navigazione aerea, e la meglio rispondente alle necessità pratiche, avendo essa raccolto le giuste aspirazioni delle classi interessate, armonizzandole con la

comunque, in questo primo testo normativo, specifico ma non speciale<sup>115</sup>, non veniva trattata secondo principi propri, restando nell'alveo del diritto comune, sconosciuto era, ancora, il beneficio del limite risarcitorio.

La frammentarietà della disciplina e, soprattutto, la sua incompatibilità con la Convenzione di Varsavia, spinsero il legislatore a varare un nuovo testo normativo: il R.d.l. del 28 settembre 1933 n.1753 (convertito in L. 326/34). Il legislatore adottò per i voli non soggetti alla Convenzione di Varsavia<sup>116</sup> una disciplina analoga a quella del diritto uniforme. Internazionalmente l'Italia non era obbligata a sincronizzare il diritto interno con quello convenzionale, ma la discrasia esistente tra le legislazioni non era ritenuta, da più parti, opportuna<sup>117</sup>, strutturate com'erano su principi tra loro antitetici: mentre per la L. 2207/23 la responsabilità era soggettiva ed illimitata, la Convenzione di Varsavia era caratterizzata dal beneficio del limite risarcitorio.

Subito dopo la firma della Convenzione di Varsavia, il Ministero dell'Aeronautica insediò una Commissione per la riforma della legislazione aeronautica: l'obiettivo era la compilazione di un Codice Aeronautico, questo spiega la puntualità e la compiutezza della disciplina, che ragioni di convenienza hanno obbligato a varare con lo strumento del decreto-legge. Il R.d.l. 1753 del 1933 altro non sarebbe stato che un capitolo del futuro codice<sup>118</sup>, per la cui stesura la Commissione prese a modello il testo di diritto uniforme<sup>119</sup>. Le norme sulla responsabilità del vettore (art. 33-43) ricalcavano le corrispondenti disposizioni della Convenzione di Varsavia (art. 17-27), ne veniva sancita l'inderogabilità (art. 48) e l'ammontare della cifra-limite fu espresso in lire italiane<sup>120</sup> e ritoccato nel 1938, in seguito all'allineamento della lira adottato nel 1936. L'unica differenza di rilievo era

---

necessità di tutelare efficacemente i diritti del personale e dei terzi che per il fatto della navigazione aerea, avessero potuto avere dei danni.» SAVOIA, *op. cit.*, pag. 15-16.

<sup>115</sup> «La legge italiana del 20 agosto [L. 2207/23], senza voler dettare alcuna norma speciale, si è accontentata di far richiamo ai principi sanciti in tema di responsabilità dal diritto comune (art. 35), limitando però tale responsabilità, per il caso di trasporti compiuti a titolo gratuito, od amichevole, ai soli danni dipendenti da dolo o colpa grave (art. 37)» Cfr. SAVOIA, *op. cit.*, pag. 19

<sup>116</sup> Ratificata dal Regno d'Italia con L. 14 febbraio 1932, ed entrata in vigore il 15 maggio 1933.

<sup>117</sup> «Teoricamente questa difformità di ordinamenti poteva non solo durare –come è avvenuto dal 15 maggio 1933 al 13 gennaio 1934 (data dell'entrata in vigore del D.L., pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 29 dicembre 1933, n. 300)- transitoriamente, ma poteva anche essere definitiva, e nulla vieta che domani l'Italia modifichi come vuole i suoi ordinamenti interni. Dico teoricamente perché praticamente tale soluzione appare insostenibile[...].» GIANNINI, *op. cit.*, pag. 114.

<sup>118</sup> Questo motiva il maggior numero di articoli della normativa interna rispetto al testo della Convenzione di Varsavia: si dovevano riempire tutti i punti in cui il diritto uniforme faceva richiamo alle discipline nazionali.

<sup>119</sup> Non si pensi però ad una pedissequa opera di semplice ricompilazione poiché «dove la Commissione aveva libertà di azione non poteva né doveva prescindere dall'esperienza compiuta sulla base delle norme del 1923 e dal sistema legislativo nazionale, non solo quale è attualmente, ma anche tenendo conto, come è naturale, dei nuovi indirizzi della legislazione, e, in particolare, del progetto di riforma del codice di commercio e specialmente, date talune analogie fra trasporto marittimo e trasporto aereo, del progetto del codice marittimo». GIANNINI, *op. cit.*, pag. 116.

<sup>120</sup> Come tra l'altro permesso, nel suo campo di applicazione, dalla Convenzione di Varsavia all'art. 22, al. 4.

l'omessa previsione della decadenza dal limite in caso di mancato o irregolare rilascio del biglietto di passaggio: si voleva incentivare la pratica del contratto scritto, senza tuttavia imporla con la grave sanzione prevista all'art. 3 della Convenzione di Varsavia; il biglietto era prova dell'avvenuto contratto, faceva fede del pagamento, ma la mancanza, la perdita o l'irregolarità dei documenti non pregiudicavano la validità del contratto. All'art. 1 della legge italiana veniva sancito, tenuto anche conto che la pratica si era attestata sul contratto scritto e biglietto nominativo, l'incredibilità del biglietto, senza espresso consenso del vettore<sup>121</sup>.

Gli scopi della legislazione del 1933 erano, in definitiva, da un punto di vista esterno, l'armonizzazione delle norme sul trasporto aereo, in modo che ne derivasse un regime unico a prescindere che il trasporto fosse o meno soggetto alla Convenzione; mentre da un punto di vista interno si voleva coordinare, senza però eccedere, le norme del trasporto aereo con quelle di altri trasporti. Si diede così un compiuto ordinamento giuridico del trasporto in questione, senza più affidarlo, come avveniva sotto la vigenza della frammentaria legislazione del 1923, all'interpretazione integrativa del giudice.

### 2.3 I lavori del CITEJA

Già al tavolo della pace di Versailles, dopo il primo conflitto mondiale, fu firmata una convenzione internazionale avente ad oggetto il trasporto aereo, essa mirava principalmente a regolare la sfera del diritto pubblico, mentre faceva carico ai vari legislatori nazionali di emanare ciascuno una legislazione per quello che riguardava il diritto privato aeronautico. Tale scelta si rivelò ben presto poco felice: accanto agli inevitabili conflitti di legislazione, si dava modo a ciascuno Stato di ingombrare il campo (che non conosceva né tradizioni cui rifarsi, né istituti da proteggere) con scelte che poi non avrebbero certo abbandonato di buon grado; si rischiava, in definitiva, di creare un pernicioso particolarismo giuridico laddove non esisteva alcuna norma<sup>122</sup>.

Nel 1923 il Governo francese si fece promotore di una conferenza diplomatica di diritto internazionale aeronautico, con la precipua finalità di elaborare una regolamentazione della responsabilità del vettore. Nel 1925 ebbe luogo tale conferenza che non tentò l'elaborazione di un vero e proprio diritto comune dei trasporti aerei: si limitò unicamente a dettare norme sulla responsabilità dei vettori internazionali; ritenne in campo di obbligazioni contrattuali di recepire un regime

---

<sup>121</sup> Si veda il significativo parallelismo con l'art. 1406 del nostro codice civile.

<sup>122</sup> La Commissione consultiva delle Comunicazioni e del Transito della Società delle Nazioni ebbe modo di notare nel marzo del 1922: «*Les diverses législations nationales se constituent ou sont appelées à se constituer sans aucun contact organisé les unes avec les autres; il semble qu'un tel manque de coordination peut être préjudiciable au développement de la navigation aérienne. Si aucune action ne s'exerce dans un délai assez court des législations et des traditions divergentes se formeront dans les différents pays, et les difficultés qui se sont présentées depuis si longtemps par suite du manque d'unification en droit maritime, se reproduiront et seront peut-être préjudiciables en navigation aérienne, par suite de l'extrême mobilité des transports aériens.*»

basato sulla colpa, precisamente su una presunzione di colpa, per non gravare la parte lesa con un onere della prova difficile da dare. Il vettore avrebbe risposto per i sinistri imputabili a lui e ai suoi preposti, ma con risarcimenti quantitativamente limitati<sup>123</sup>. La conferenza decise che “*l’importance, l’urgence, la complexité et la nature techniquement juridique*” delle questioni, imponessero di affrontarne lo studio in un ambito più ristretto di una conferenza internazionale : venne allo scopo insediato il Comité International Technique d’Experts Juridique Aériens (C.I.T.E.J.A.) formato da giuristi indicati dai governi nazionali invitati a parteciparvi. Si tralascerà qui una minuziosa descrizione del metodo e dei lavori del suddetto Comitato, rinviando agli scritti del Giannini<sup>124</sup> per ulteriori approfondimenti, basti solo dire che, nonostante la mole di lavoro, il Comitato riuscì nel breve arco di 3 anni a portare alla Conferenza di Varsavia e a proporre almeno altri quattro testi all’attenzione dei governi nazionali.

Durante la 3° Sessione dei lavori del Citeja tenutasi a Madrid nel 1928 vi furono forti opposizioni alla limitazione legale di responsabilità: mentre infatti essa venne accolta per le merci e le persone trasportate (accanto alla responsabilità soggettiva), venne respinta per i danni ai terzi (di cui si rispondeva per responsabilità oggettiva). Non si ritenne di dover limitare il risarcimento a coloro che, in nessun rapporto giuridico col danneggiante, non potevano difendersi da un pericolo che incombeva dall’alto in qualsiasi momento<sup>125</sup>; in secondo luogo si considerò che sarebbe stato alquanto difficile stabilire un limite di risarcimento congruo, data la varietà di sinistri che si potevano verificare e l’ampiezza delle zone (e quindi dei soggetti) che ne potevano essere colpiti<sup>126</sup>. Ma un importante dato emerge già da questa risoluzione, prodromica a quella che sarà la scelta della Convenzione di Varsavia del 1929: il Citeja era favorevole alla responsabilità limitata per i danni a merci e persone trasportate, affiancata ad una responsabilità soggettiva. Sarà questa l’intelaiatura delle Convenzioni internazionali per oltre 40 anni!

A sostegno della limitazione risarcitoria militavano diverse ragioni economiche (ma non per questo meno forti<sup>127</sup>): il rischio che un solo sinistro aereo

---

<sup>123</sup> 10.000 franchi per viaggiatore e 200 franchi per collo (salvo dichiarazione di valore).

<sup>124</sup> GIANNINI, *Saggi di diritto aeronautico*, Vita e Pensiero Roma 1932; GIANNINI, *Nuovi saggi di diritto aeronautico*, Giuffrè Milano 1940.

<sup>125</sup> Il Pittard sostenne che «*La théorie juridique du droit aérien n’est pas encore suffisamment avancée pour qu’on puisse faire accepter par des tiers qui ne sont pas des co-contractants, le système de la limitation, cette monstruosité juridique. Nous l’avons accepté lorsqu’il s’agit de transporter des passagers et des marchandises parce que nous avons accepté le système du risque de l’air, qui est une chose nouvelle dans la société moderne et une chose que l’on accepte comme on accepte un métier dangereux. Le tiers subit toutes les conséquences des risques de l’air sans pouvoir les calculer ni s’en défendre.*».

<sup>126</sup> Il Cogliolo, nella medesima sessione, dichiarò: «*Lorsqu’il s’agit des dommages causés aux tiers, il y a une difficulté terrible à traduire en chiffres la responsabilité limitée. Un aéronef peut tuer un cheval, déraciner un arbre et il peut aussi démolir en tout ou en partie un édifice. Et alors quel est la criterium pour établir une somme déterminée ?*».

<sup>127</sup> Ammettendo che il diritto è ontologicamente orientato alla disciplina dei rapporti sociali, si dovrà pure concedere che “ragioni di utilità pratica” giustifichino una deviazione dai principi generali.

potesse decretare il dissesto anche della impresa, ai tempi, più solida; la necessità di consentire lo sviluppo delle assicurazioni aeronautiche, con premi non esorbitanti e massimali adeguati. Sostenere, come fece il Ripert, che dovessero essere le compagnie stesse ad accantonare le somme necessarie per far fronte a risarcimenti senza limitazioni era pura demagogia: nei suoi primi anni l'aviazione sopravviveva soprattutto grazie agli aiuti concessi dagli Stati, senza o quasi alcun utile commerciale, come potevano allora imprese così deboli trovare al proprio interno le risorse necessarie per istituire un tale fondo? Una responsabilità illimitata del vettore, poi, si sarebbe potuta trasformare, sovente, in una mera petizione di principio, specialmente di fronte alle imprese che avessero scelto la forma delle società commerciali a responsabilità limitata: esaurito il capitale non vi sarebbe stato più spazio per alcun risarcimento; e d'altra parte è vero che, in tale situazione, non vi sarebbe stato nemmeno più la possibilità di esercitare alcuna impresa, evidenziando così una soluzione che se non garantiva un completo ristoro del danno, sommava in sé anche la inopportuna mortificazione dell'attività aeronautica.

### 3. CONVENZIONE DI VARSAVIA DEL 1929

#### 3.1 Le scelte della Convenzione di Varsavia

Lo sviluppo del traffico aereo rendeva ormai indispensabile una regolamentazione uniforme<sup>128</sup>, ci si trovava allora di fronte all'amletico dubbio tra la tendenza dei sistemi di *common law* (soprattutto quello inglese) a fissare una somma forfetaria, e la tendenza dei sistemi di *civil law* a risarcire il danno quale esso fosse nel singolo caso. Come si è già avuto modo di dire, anche grazie agli influssi della dottrina tradizionale, legata al principio di "nessuna responsabilità senza colpa"<sup>129</sup>, si optò per una responsabilità contrattuale, basata sulla colpa presunta del vettore, limitata ed inderogabile.

All'art. 17 in testo della Convenzione indicava infatti che il vettore rispondeva di tutti i danni in caso di morte o lesioni subite dal viaggiatore durante il trasporto o le operazioni di imbarco e sbarco. Era una versione certamente di equilibrio tra *l'Avant-project* del Citeja, ove si estendevano i confini della responsabilità del vettore dal momento di ingresso nell'aeroporto di partenza al momento dell'uscita da quello di destinazione<sup>130</sup>, e le richieste di alcune

---

«Quando si dice, perciò, che ragioni di tutela e di sviluppo delle imprese aeronautiche consigliano l'adozione di un principio di *ius singulare* (quale è certamente quello della limitazione legale della responsabilità) si dice anche che queste ragioni sono di schietto carattere giuridico.» AMBROSINI, *Responsabilità aeronautica*, 1930 U.S.I.L.A. Roma, pag. 47.

<sup>128</sup> «[...] il viaggiatore nell'aria con enorme velocità passando in breve tempo da Stato a Stato rende necessario ed attuabile il concetto di norme comuni.» DA PASSANO, *Il diritto privato internazionale aeronautico*, in *Dir. comm.* 1926, 85.

<sup>129</sup> BENTIVOGLIO, *La crisi del sistema di Varsavia ed il problema della responsabilità del vettore aereo*, in *Annali aeron.* 1969, 11.

<sup>130</sup> Critiche furono rivolte su due aspetti: il primo riguardava l'impotenza del vettore nel seguire i viaggiatori su un così lungo lasso spazio-temporale, anche perché non era lui direttamente

delegazioni<sup>131</sup> di far rispondere il vettore solo “*du moment où les voyageurs ont pris place à bord*”. Già da queste contrapposizioni si delineavano le posizioni di due blocchi, o correnti di pensiero, l’una tendente a privilegiare il vettore, l’altra a proteggere il passeggero.

Esaminando la discussione attorno agli articoli che più qui ci interessano, si vede come la limitazione del debito, prevista all’art. 22 al. 1, fosse sostanzialmente accettata da tutte le delegazioni, vertendo infatti le proposte di emendamento presentate solamente sul riferimento alla legge francese sul franco-oro (c.d. Franco Poincaré) e sulla diminuzione dei limiti proposti dal Citeja; I.A.T.A.<sup>132</sup> espresse comunque la sua contrarietà al testo definitivo perché riteneva i massimali troppo elevati. La delegazione della Gran Bretagna propose emendamenti apparentemente solo stilistici<sup>133</sup>: si voleva che dalla Convenzione trasparisse chiaramente che il limite di responsabilità andava applicato ad ogni caso particolare, il che equivaleva a dire che in realtà il limite globale del debito del vettore era dato dalla moltiplicazione del massimale per il numero dei passeggeri imbarcati<sup>134</sup>.

Nell’articolo immediatamente successivo, si prevedeva la nullità di ogni patto tendente ad escludere o limitare la responsabilità del vettore. Un’isolata, e non accolta, proposta del Giappone mirava a conferire ai legislatori statali, se l’avessero ritenuto necessario, la facoltà di autorizzare delle eccezioni alla inderogabilità del regime di responsabilità previsto dalla Convenzione all’art. 23; sosteneva la delegazione nipponica che «*dans l’état actuel de la navigation aérienne, en vue des conditions extrêmement différentes existant dans les divers pays du monde, il est pratiquement impossible d’appliquer les dispositions de l’article 23 d’une manière uniforme*», ma questo avrebbe significato porre nel nulla proprio la prima esigenza che aveva portato alla conferenza diplomatica: la necessità di una regolamentazione uniforme! Si sarebbe certamente finiti col ridurre la Convenzione ad una cornice attorno a conflitti di legislazioni e responsabilità dai nebbiosi contorni, senza tenere conto delle

---

a gestire lo scalo. Il secondo ordine di obiezioni riguardava l’indefinitezza dei confini della responsabilità laddove non fosse possibile stabilire con esattezza il perimetro dello scalo: es. idroscali, aerodromi in pieno deserto. C’è pure da segnalare che, spesso, l’aerodromo non è formato solamente dalla pista e dalle strutture di controllo, ma vi sono anche ristoranti e talvolta alberghi, come può il vettore rispondere per il solo fatto che il passeggero è ancora all’interno del perimetro dell’aeroporto? E in caso di atterraggio di emergenza fuori da uno scalo, fin dove risponde il vettore?

<sup>131</sup> Per esempio il Brasile.

<sup>132</sup> I.A.T.A. (International Air Traffic Association) è l’associazione internazionale che riunisce le imprese di trasporto aereo.

<sup>133</sup> *Avant-project* art. 23: «La responsabilité du transporteur est limitée à la somme de vingt-cinq milles francs *par voyageur*».

Proposta Inglese: «La responsabilité du transporteur *envers chaque voyageur* est limitée à la somme de vingt-cinq milles francs ~~*par voyageur*~~».

<sup>134</sup> Questo per evitare interpretazioni errate della Convenzione, basate più su canoni ermeneutici legati a scelte del passato, invece che alla vera intenzione del diritto pattizio: si veda infatti come nella legge tedesca del ’22 i massimali previsti andassero divisi tra i vari aventi diritto nel caso di “morte o lesione di più individui cagionate da un unico evento”.

implicazioni “protezionistiche” che avrebbero potuto assumere certe deroghe nei confronti dei vettori nazionali.

L’art. 24 infine, indica che i limiti di responsabilità valevano qualunque fosse il titolo su cui si basava l’azione di responsabilità al preciso fine di impedire, ove gli ordinamenti lo concedessero, di aggirare un principio cardine della Convenzione con un cumulo di azioni contrattuali ed extracontrattuali, ottenendo un risultato più favorevole di quello possibile.

Come ebbe modo di dire il Da Passano «tale sistema, non bello, non elegante, non giuridico, riconosco che tuttavia è pratico, nel senso che darà alle assicurazioni la possibilità di completare in cifre le responsabilità massime e quindi stabilire con giustizia il valore dei premi»<sup>135</sup>, si giunse quindi ad un regime meno rigoroso di quello previsto dalle varie legislazioni nazionali, soprattutto grazie alla limitazione della responsabilità, tanto che sempre l’Autore concluse che la Convenzione fu «la vittoria del commercio e del produttore, diciamo così, sopra il viaggiatore o consumatore, ed io riconosco che se si vuole che la industria aeronautica prosperi bisogna nei limiti possibili diminuirne le responsabilità»<sup>136</sup>.

Non mancò comunque chi, come Romanelli<sup>137</sup>, indicò vantaggioso<sup>138</sup> il sistema per il passeggero: per i vettori infatti era prassi stipulare un’assicurazione contro gli infortuni (o il decesso) del trasportato, pur se la Convenzione non facesse obbligo alcuno un’assicurazione per la responsabilità, limitandosi solo a caldeggiarla, in considerazione dei rischi e delle incognite che ancora il volo presentava. Si sosteneva, giustamente, che fino alla cifra limite per l’avente diritto al risarcimento era “praticamente” in vigore un regime di responsabilità oggettiva, mentre per oltrepassare tale limite si doveva dare la prova del dolo o della colpa equivalente al dolo secondo la *lex fori*, perorando la tesi con l’osservazione che i contenzioni non riguardavano la responsabilità del vettore, bensì le ipotesi di superamento del limite, non l’*an* dunque, ma il *quantum*. Ci si permetta però di appuntare che parlando di una limitazione, e quindi di una quantificazione, dibattere sul *quantum* significa toccare il cuore del problema, non un semplice dettaglio: un limite troppo basso obbligherà comunque il danneggiato ad adire il giudice per tentare di dimostrare il dolo o la colpa grave<sup>139</sup>, *probatio diabolica* se si pensa che nei casi più gravi aereo ed equipaggio vengono persi assieme ai passeggeri! Quindi, se da un lato il vettore praticamente non potrà opporre la propria prova liberatoria di aver adottato tutte le misure necessarie (o la loro impossibilità) per evitare il fatto dannoso, sia per la complessità

---

<sup>135</sup> DA PASSANO, *La responsabilità del vettore aereo nei rapporti internazionali*, in *Dir. comm.* 1928, 184 ss.

<sup>136</sup> DA PASSANO, *La responsabilità del vettore aereo nei rapporti internazionali*, in *Dir. comm.* 1928, 184 ss.

<sup>137</sup> ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Cedam, Padova, 1959, pag. 190.

<sup>138</sup> «Tali i requisiti formali della convenzione di Varsavia, che (come è stato esattamente osservato) ha avuto il grande merito di aver trovato una formula felice, che concilia la tutela dell’utente con quelle delle imprese aeree, il diritto anglo-sassone con quello continentale.» ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Cedam, Padova, 1959, pag. 164.

<sup>139</sup> Tale è, infatti, nel nostro ordinamento la “colpa equiparabile al dolo secondo la legge del giudice adito”.



di individuare esattamente la causa del sinistro, sia per l'interpretazione restrittiva datane dalla giurisprudenza<sup>140</sup> (specialmente americana); se, d'altro canto, il danneggiato ugualmente sarà nella pratica impossibilità di fornire una prova della colpevolezza del vettore che gli permetta di superare il limite<sup>141</sup>, sarà gioco forza quest'ultimo a stabilire, con il suo proprio ammontare, gli equilibri tra danneggiato e danneggiante (seppur incolpevole).

### 3.2 Le prime avvisaglie della crisi: Protocollo dell'Aja del 1955

Sentore di tale squilibrio tra le esigenze del vettore e quelle del passeggero<sup>142</sup> dovettero averlo anche gli estensori se, all'art. 41 al. 1, prevedero che ogni Parte potesse convocare una nuova Conferenza diplomatica per apportare "miglioramenti". Fin dall'inizio furono proposti progetti di revisione, e già nel 1938 il Citeja fu invitato dall'I.A.T.A. a iniziare studi in questa direzione, compito che fu quindi proseguito dall'I.C.A.O.<sup>143</sup>, che dunque prese il posto del Citeja nell'analisi internazionale delle problematiche giuridiche del trasporto aereo, e nella relativa stesura di proposte di soluzione.

Si scontrarono due opposte tendenze: una diretta ad emendare il testo di Varsavia, l'altra a stilare un trattato totalmente nuovo; ebbe il sopravvento la prima ipotesi: si temeva che un testo di diritto uniforme completamente nuovo non avrebbe raggiunto il numero di ratifiche (e, conseguentemente, l'uniformità) conquistata dalla Convenzione di Varsavia.

Il 28 settembre 1955, si arrivò quindi alla firma di un "*Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles du transport aérien international signée a Varsovie le 12 octobre 1929*". Scopo primario del protocollo era evitare la denuncia della Convenzione da parte degli Stati che ritenevano ormai superate le esigenze di protezione verso i vettori, e conseguentemente troppo esigui i limiti risarcitori previsti; furono soprattutto gli USA a spingere per la revisione, e non era un caso: Kuwait a parte, erano la nazione con il più alto PIL pro capite al mondo, logico dedurre che il "valore medio del cittadino americano" fosse superiore alle

---

<sup>140</sup> In un'industria altamente sofisticata come quella aeronautica, in cui il rischio è sempre presente anche solo per una sola omissione, il solo fatto del prodursi del sinistro viene per lo più considerato come indice di una qualche omissione... e quindi il vettore non avrà certo adottato tutte le misure necessarie per evitare il danno!

<sup>141</sup> Per lo stesso motivo si optò per un regime di colpa presunta: nella oggettiva difficoltà di fornire una prova si deve avvantaggiare la parte che ha sofferto il danno, e d'altra parte, per il principio di prossimità della prova, sarà il vettore a poter e dover dimostrare la propria non colpevolezza. Peccato che la pratica ci abbia mostrato come spesso la teoria non si traduca nel mondo tangibile in modo poi così esatto.

<sup>142</sup> «La sua pratica attuazione [della Convenzione di Varsavia] dimostrò che non era stata raggiunta quella auspicata idoneità a tutelare egualmente gli interessi dell'impresa e dei viaggiatori». CANNIZZARO, *Il risarcimento del danno nel trasporto aereo*, Cedam, Padova, 1980, pag. 9.

<sup>143</sup> L'I.C.A.O. (International Civil Aviation Organisation) è una organizzazione nata in seno all'O.N.U., con speciali compiti di collaborazione internazionale e coordinamento nel settore aeronautico.

cifre previste vent'anni prima (e già allora da alcuni ritenute modeste). Le modifiche che più ci interessano furono essenzialmente quattro:

1. il raddoppio del limite risarcitorio per i danni al passeggero (elevati a 250.000 franchi-oro)<sup>144</sup>;
2. l'introduzione della *wilfull misconduct* in sostituzione della "colpa equiparabile al dolo secondo la *lex fori*"<sup>145</sup>;
3. l'estensione del beneficio della limitazione della responsabilità ai preposti del vettore, eventualmente tenuti a rispondere in proprio<sup>146</sup>;
4. la precisazione delle conseguenze per la mancata, e ora anche irregolare, emissione del biglietto<sup>147</sup>.

L'introduzione del concetto di colpa temeraria e consapevole mirava a superare le difficoltà interpretative dei sistemi di *common law*<sup>148</sup>, sancendo al contempo lo spostamento della decadenza dal limite dal dolo eventuale alla colpa cosciente. Il Protocollo dell'Aja tentò allora di ripianare i contrasti ricorrendo ad una formula descrittiva del comportamento che portava alla perdita del beneficio del limite da parte del vettore: atto o omissione fatto con l'intenzione di provocare un danno, o temerariamente o con la consapevolezza che un danno ne sarebbe probabilmente derivato<sup>149</sup>. Non essendo qui luogo per più approfondite ricerche su questo aspetto della responsabilità del vettore, basti segnalare che la sanzione in questi casi veniva limitata alla perdita del beneficio del limite, potendo però il vettore ancora liberarsi dalla propria responsabilità ex art. 20 della Convenzione; mentre nel testo del '29 provato il dolo o la colpa equivalente al dolo il vettore avrebbe perso sia il beneficio del limite, che la possibilità di dare la prova liberatoria<sup>150</sup>.

Si estese la limitazione del debito ai preposti del vettore sia per una esigenza di equità che per evitare un possibile aggiramento del limite: secondo il testo originale della Convenzione, infatti, dipendenti e preposti non godevano del beneficio di limiti certi alla loro esposizione economica, ma agendo contro di loro il danneggiato poteva portare il vettore stesso (ed era sovente questo il vero obiettivo dell'azione) a dover affrontare una responsabilità illimitata, vanificando la lettera (e lo spirito) della Convenzione.<sup>151</sup>

---

<sup>144</sup> Art. XI.

<sup>145</sup> Art. XIII.

<sup>146</sup> Art. XIV.

<sup>147</sup> Art. III.

<sup>148</sup> Vi furono, infatti, numerose discrepanze tra le interpretazioni giurisprudenziali dei vari giudici nazionali, specialmente nei sistemi di *common law*, su cosa fosse la "colpa equiparabile al dolo"; si arrivò a mettere a confronto *gross negligence* con altri comportamenti legati dal comune denominatore della semintenzionalità: come la *wilfull misconduct*, ove toccava le conseguenze del comportamento voluto; o come la *recklessness*, ove l'indifferenza abbraccia sia l'omissione della diligenza dovuta che i fatti da essa derivanti.

<sup>149</sup> Una formulazione simile era già stata anticipata dal *Code de l'aviation civile* francese.

<sup>150</sup> Art. 25 del testo non emendato.

<sup>151</sup> Cfr. ROMANELLI, *Principi comuni nelle convenzioni internazionali*, in *Dir. mar.* 1999, 197.

Il raddoppio dei limiti risarcitori fino a 250.000 franchi-oro<sup>152</sup> (pari a circa 16.600 \$ USA del tempo) non sortì il sperato effetto di compattare le tendenze centrifughe ormai evidenti tra le Parti della Convenzione, prova ne fu che appena 11 anni dopo gli Stati Uniti (che tra l'altro non avevano ratificato il Protocollo dell'Aja ritenendo ancora troppo basse le cifre-limite) forzarono la mano alla comunità internazionale e ai vettori denunciando la Convenzione stessa. Della denuncia e dei rimedi che furono febbrilmente cercati tratteremo più avanti.

Quello che ora interessa mettere in luce è l'ultima modifica, tra quelle sopra segnalate, apportata nel 1955: la precisazione delle conseguenze di inesistenza o irregolarità nel documento di trasporto. Il testo di Varsavia prevedeva la sanzione della decadenza da tutte le possibilità di liberarsi o contenere la responsabilità del vettore nel caso questi non avesse emesso il biglietto; all'Aja si ritenne di precisare (oltre a semplificare il contenuto obbligatorio del biglietto stesso) che la sanzione si limitava alla decadenza dal limite risarcitorio<sup>153</sup>, e conseguiva sia il mancato rilascio del titolo, che la mancanza in esso dell'avvertimento che il contratto di trasporto ricadeva sotto il regime della Convenzione di Varsavia che «*en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésion corporelle*». Sulla rilevanza di tale norma si può, a nostro avviso, trarre un argomento sulla centralità del limite nel trasporto di persone, e sulla sua interpretazione sistematica, a ciò sarà dedicato il prossimo paragrafo.

### 3.3 Un esempio del rilievo del limite nel Sistema di Varsavia

In un articolo di commento<sup>154</sup> alla sentenza di appello del caso *Lisi contra Alitalia - Linee Aeree Italiane*<sup>155</sup>, il Rinaldi Baccelli colse l'occasione per inquadrare

---

<sup>152</sup> Ma durante i lavori preparatori fu proposto di portare la cifra a 350.000 franchi-oro (circa 24.900 \$) o, addirittura, a 100.000 \$.

<sup>153</sup> Si assiste ad una modifica omogenea, nella lettera e nella logica, alla decadenza dal beneficio del limite in caso di dolo o colpa temeraria e consapevole.

<sup>154</sup> RINALDI BACCELLI, *In tema di responsabilità del vettore aereo*, in *Riv. dir. navig.* 1966, II, 189

<sup>155</sup> U.S. Court of Appeals 16 dicembre 1966, Secondo Circuito, giudice Kaufman. Nel febbraio del 1966 un DC7 dell'Alitalia, in volo da Roma a New York, si schiantò subito dopo lo scalo irlandese di Shannon, provocando la morte o il ferimento dei passeggeri. Sull'applicazione della Convenzione di Varsavia, al contratto di trasporto concluso, non vi erano dubbi. Discordia vi fu, invece, se la Compagnia Alitalia avesse o meno adempiuto agli obblighi previsti nell'art. 3 della Convenzione, che imponeva al vettore di emettere un biglietto contenente tra l'altro, l'avviso della limitazione del debito prevista dall'art. 22 al. 1 della Convenzione stessa. Sostenevano Lisi e altri che la prescritta menzione fosse stata fatta sul biglietto in caratteri impercettibili e illeggibili, impedendo loro in definitiva di conoscerla e prendere tempestive misure protettive (rinunciando al viaggio, stipulando un'assicurazione integrativa, negoziando col vettore un limite superiore ex art. 23). Si rifacevano, in definitiva, gli attori alla dottrina della *fair opportunity*, accolta dai giudici sia in prima istanza che in appello, che interpretava l'art. 3 della Convenzione nel senso che «il biglietto sia rilasciato al passeggero in modo da consentire a quest'ultimo una ragionevole possibilità di adottare delle autonome misure per proteggersi contro la limitazione della responsabilità». Nella sentenza in parola, vi fu comunque l'opinione dissenziente del giudice Moore, che sottolineò l'incompatibilità della decisione con la disciplina internazionale della Convenzione. Per comprendere appieno le basi

la *ratio* delle sanzioni previste nell'art. 3 della Convenzione di Varsavia: sosteneva l'Autore che essa consistesse nel «garantire che il vettore emetta i documenti del traffico [...] in vista di un interesse generale corrispondente ad una esigenza di certezza dei rapporti giuridici». Il nostro avviso è diverso, tenteremo di esporre le nostre ragioni, in contrapposizione a quelle dell'Autore.

Nel commento si contrapponevano i due commi dell'art. 3: il primo, di carattere precettivo, che indicava i requisiti del biglietto, ma apparentemente senza sanzione; il secondo, di carattere sanzionatorio, che prevedeva le conseguenze del mancato rilascio del documento<sup>156</sup>. Il Rinaldi Baccelli sosteneva che se lo scopo dell'impossibilità di avvalersi delle disposizioni che limitassero o escludessero la responsabilità del vettore, in caso di mancata emissione del biglietto, fosse stato quello di risarcire il passeggero in maniera integrale per la mancato avviso dell'applicazione del limite, allora sarebbe stato più coerente disporre la decadenza dal beneficio del limite, ma non anche dalla possibilità della prova liberatoria. Logica stringente, dimentica però di un dato essenziale: il fine dell'informazione era quello di consentire al passeggero l'adozione di contromisure efficaci, prima fra tutte un'assicurazione integrativa<sup>157</sup>. Ora, un'assicurazione sulla vita, o contro gli infortuni, avrebbe risposto per il semplice verificarsi del danno, prescindendo dall'imputabilità o meno del fatto lesivo all'autore; non deve stupire che, nella disciplina della Convenzione, si colpisca il vettore addossandogli praticamente la responsabilità di tenere indenne il danneggiato, mettendolo tendenzialmente nella stessa posizione (patrimoniale) di cui avrebbe goduto se si fosse assicurato.

L'Autore individuava altresì la circostanza che, anche ammettendo che il biglietto servisse, tra l'altro, da richiamo alla Convenzione, l'omissione di questo non era l'unica che prevedesse la decadenza dal beneficio della limitazione, e del resto sarebbe stato un «richiamo ai principi generali della responsabilità e non espressamente al principio specifico della limitazione della responsabilità». Anche qui non si può contestare il detto, ma appuntare il non detto: vero che si sarebbe rimandato genericamente ad una disciplina, ma della quale il limite di debito era sicuramente il carattere saliente! Ci si dovrebbe chiedere se un indistinto riferimento

---

della motivazione si deve ricordare che, nei sistemi di *common law*, a differenza di quelli continentali europei, il contratto di trasporto non prevede un obbligo di protezione in capo al vettore, e quindi l'incolumità del passeggero costituisce oggetto di un generico dovere di diligenza, con rilevanza extracontrattuale (salvo che non sia stato oggetto di espressa pattuizione), quindi una responsabilità basata sulla colpa per la quale non è ammessa, dal sistema, nessuna limitazione; logico quindi dedurre la ritrosia della giurisprudenza americana nell'accettare il limite risarcitorio, anzi in più occasioni essa ebbe modo di definirlo arbitrario ed unilaterale. La giurisprudenza apparve indulgere nell'ampliare il canone di diligenza richiesta al vettore. Si permetta di sottolineare una "bizzarra": il biglietto rilasciato era conforme allo standard I.A.T.A., lo stesso con cui milioni di viaggiatori si spostavano in aereo. Quindi perché colpirlo questa volta? Solo ai fini di giustizia, oppure per infliggere un ulteriore colpo al Sistema di Varsavia?

<sup>156</sup> A cui comunque, nonostante i dubbi del Jouglart, è equiparata anche l'emissione di un documento sprovvisto di quel minimo di requisiti di determinatezza.

<sup>157</sup> Difficile supporre una negoziazione del limite (art. 23) tra passeggero e vettore, data la posizione dominante di quest'ultimo, e la difficoltà di un contatto con personale autorizzato a contrattare prima dell'imbarco.

sarebbe stato sufficiente ad integrare il requisito di una adeguata informazione al passeggero.

Le modifiche apportate all'Aja nel 1955, depongono contro le argomentazioni del Rinaldi Baccelli: si è previsto, infatti, un richiamo specifico al principio della limitazione come causa di decadenza dal beneficio del limite, escludendo però la perdita della legittimazione a fornire la prova liberatoria. In ossequio alla tendenza ad equilibrare gli interventi si è chiarito (riguardo al contenuto obbligatorio del biglietto, mettendo una freccia in più nell'arco del danneggiato) e si è limitato (riguardo alla sanzione, coerentemente con un'imputazione basata sulla colpevolezza).

Se la menzione del principio della limitazione diviene condizione di opponibilità della stessa, allora si deve dedurre che lo scopo dell'informazione non sia quello della sicurezza della documentazione del traffico aereo internazionale, bensì quello di consentire al passeggero una scelta consapevole sull'opportunità di forme integrative di tutela. Altrimenti perché colpire solamente la mancanza di questo requisito e non quelli relativi ai punti di partenza e arrivo?

Lo scopo di tale breve analisi è riuscire a concepire pienamente l'importanza del limite di debito nella normativa della Convenzione di Varsavia: seguire le idee del Rinaldi Baccelli significa non dare all'istituto il ruolo di perno che gli spetta; concepire invece l'ipotesi di decadenza ex art. 3 come condizione di opponibilità del limite, porta invece a sottolinearne la centralità nella struttura del Sistema di Varsavia.

#### 4. LA CRISI DEL SISTEMA DI VARSAVIA

Obiettivo principale del Protocollo dell'Aja del 1955 era impedire la denuncia della Convenzione di Varsavia da parte degli Stati Uniti d'America<sup>158</sup>, ma gli ingranaggi della crisi del Sistema di Varsavia erano già in moto, e le modifiche apportate dal Protocollo sortirono l'effetto di blandi *maquillages*, inidonei a contenere le spinte alla frantumazione del sistema. Quasi la metà degli Stati parti della Convenzione di Varsavia non ratificarono il Protocollo, tra questi vi erano gli U.S.A. che, ritenendo ancora troppo esigue le cifre-limite, denunciarono la Convenzione nel 1966, aprendo un febbrile dibattito che porterà all'alba del paradosso: un "Sistema" che sarà in realtà un "non-Sistema"!

Ma vi erano sicuramente altre cause nella disgregazione del tessuto di una Convenzione che fu il «*document qui, pendant presque quarante ans, régissait l'organisation des problèmes de droit privé de l'aviation civile*»<sup>159</sup>: ormai l'evoluzione aveva portato il

---

<sup>158</sup> Il Rinaldi Baccelli lo definì un «emendamento imposto da esigenze unilaterali di uno Stato». RINALDI BACCELLI, *In tema di responsabilità del vettore aereo*, in *Riv. dir. navig.* 1966, II, 189.

<sup>159</sup> SMIRNOFF, *La crise de la Convention de Varsovie - Le point de vue des pays en voie de développement*, in *Rev. fr. dr. aér.* 1967, 259.

trasporto aereo ad un rapporto di parità assoluta con gli altri mezzi di locomozione, anzi su alcune rotte vi era stato addirittura un sorpasso (grazie anche alla diminuzione dei prezzi); col turismo, specie sulle lunghe distanze, si era creato una connessione osmotica: energie, potenzialità e progresso di entrambi viaggiavano ormai legati. Se gli *standards* di sicurezza erano ormai abbastanza elevati<sup>160</sup>, ci si interrogava, però, su come avrebbero influito, sul mercato e sul rischio, l'allora prossimo esercizio di aerei di capienza superiore (450-500 persone), e dei velivoli supersonici. Le esigenze di strenua protezione di una "*infant industry*" erano venute meno, ed era agli occhi di tutti la palese insufficienza della protezione, apprestata alle vittime di sinistri aerei, da una responsabilità limitata a massimali ormai anacronistici, almeno dal punto di vista dei Paesi occidentali.

Dopo il secondo conflitto mondiale si era venuto formando un nuovo gruppo di Stati (c.d. Paesi in via di sviluppo<sup>161</sup>) che portavano avanti esigenze comuni, spesso antitetiche con quelle di chi spingeva per una riforma della responsabilità del vettore, e del limite in particolare. Il punto di maggiore scontro fu per l'appunto quest'ultimo istituto: parlando di risarcimenti si fa, inevitabilmente, riferimento al tenore di vita della vittima e al grado di sviluppo del Paese in cui vive; ora, è lapalissiano che così si va a toccare il problema della ripartizione della ricchezza mondiale e le differenze tra la qualità della vita tra i vari Stati<sup>162</sup>. Si trattava di trovare un bilanciamento tra la posizione dei Paesi sviluppati che premevano per l'aumento del limite, e quella dei Paesi in via di sviluppo che, complice una minore ricchezza pro-capite dei propri cittadini e la fragilità delle proprie industrie aeronautiche sul mercato, non volevano che tale limite fosse troppo elevato. Vi era poi un dato essenziale da tenere in considerazione: i cittadini dei Paesi in via di sviluppo pagavano un prezzo parametrato su un massimale di responsabilità che molto difficilmente sarebbe stato loro riconosciuto, quindi la sola soluzione proponibile era che a ogni passeggero, qualunque cittadinanza avesse, potesse realmente ottenere il massimale previsto. La vita umana, si diceva, avrebbe dovuto avere il medesimo valore per tutti.

---

<sup>160</sup> Il numero delle vittime di incidenti aerei era passata da 0,38 su 100 milioni di passeggeri nel 1965, a 0,31 nel 1966; mentre, solo a titolo esemplificativo, in Francia, per il trasporto stradale, tale coefficiente era di ben 2,2, quindi 7 volte maggiore.

<sup>161</sup> Formatati da ex-protettorati e da ex-colonie che avevano raggiunto l'indipendenza, e anche da Paesi di più risalenti origini storiche che però non raggiungevano un tenore di vita pari alla media degli Stati occidentali (pensiamo ai Paesi dell'est europeo).

<sup>162</sup> Per le fredde statistiche, ad una vita non viene assegnato lo stesso valore in ogni parte del mondo, e addirittura anche nello stesso Paese. Per meglio comprendere i termini del problema può essere utile un esempio: ad un tasso di sconto del 3% la somma di 8.300 \$ (ovvero i 125.000 franchi-oro della Convenzione di Varsavia, non avendo gli U.S.A. ratificato il Protocollo dell'Aja) dava una rendita annuale (si poteva liquidare il danno anche in questa modalità) di 249 \$. Ad una famiglia americana media, con uno stipendio di circa 500 \$ al mese, che perda il capofamiglia (unico lavoratore) in un incidente aereo, toccherebbero circa 21 \$ al mese! Secondo il Protocollo dell'Aja, invece, avrebbero 42 \$, ovvero la somma per vivere un paio di giorni.

#### 4.1 Il *Montreal Agreement* del 1966

A dare improvviso e febbrile impulso alla discussione furono gli U.S.A.: il 15 novembre 1965 comunicarono la loro denuncia della Convenzione di Varsavia al Governo della Repubblica Popolare di Polonia, annotando tra i motivi «*solely because of the low limits of liability of dead or personal injury provided in the Warsaw Convention, even as those limits would be increased by the Protol to amend the Convention done at The Hague on September 28, 1955*». Gli Stati Uniti sicuramente erano spinti dallo «stridente contrasto»<sup>163</sup> tra gli indennizzi riconosciuti dalla giurisprudenza americana, a seconda che il trasporto fosse o meno regolato dalla Convenzione di Varsavia<sup>164</sup>; ma inevitabilmente si è portati ad interrogarsi su quale sia stato il peso di altre considerazioni di carattere schiettamente economico-industriale. Le rotte nel nord atlantico assorbivano, ai tempi, circa il 60% del traffico aereo mondiale, logico supporre che, uscendo dalla Convenzione ed eliminando il limite, oltre ad un atto di giustizia verso questo “americano errante dall’elevato valore-medio”<sup>165</sup>, il Governo statunitense mirasse anche ad un rafforzamento del monopolio dei propri vettori: una controparte che risponda illimitatamente di tutti i danni è sicuramente più appetibile di una che liquidi poco o niente; tenuto conto che la maggior parte delle altre compagnie avevano dimensioni troppo modeste per affrontare le inevitabili spese della rinuncia del limite (aumento dei premi assicurativi *in primis*) senza scaricarle sui prezzi dei biglietti, e perdendo quindi, ugualmente, in competitività. Secondo l’art. 39, al. 2, della Convenzione la denuncia avrebbe prodotto i suoi effetti sei mesi dopo la notificazione, il 15 maggio 1966; quello statunitense fu una specie di ultimatum: a tutti parve paradossale che il Sistema di Varsavia avesse potuto reggere senza avere come parte la maggiore potenza aeronautica del mondo!

Dal 1° al 15 febbraio 1966 si ebbe una riunione interlocutoria dell’I.C.A.O. a Montreal, non si riuscì a trovare l’accordo sui criteri di massima ai quali ispirarsi per la soluzione del problema<sup>166</sup>, e si invitò quindi, da un lato, ad affrontare le questioni

---

<sup>163</sup> BENTIVOGLIO, *La crisi del sistema di Varsavia ed il problema della responsabilità del vettore aereo*, in *Annali aeron.* 1969, 11

<sup>164</sup> Nel periodo 1950-1964, il valore medio degli indennizzi concessi dalle corti americane in applicazione del regime di Varsavia fu di circa 6.500 \$; nel medesimo lasso di tempo, per i trasporti fuori dell’ambito di applicazione della Convenzione, si liquidarono mediamente circa 38.500 \$. Comparando però i periodi 1950-1957 con 1958-1964, si nota un incremento del 104% nel valore dei risarcimenti riconosciuti (sempre al di fuori della Convenzione), passati da 26.000 \$ a 53.000 \$, di media; aumento impossibile per le cifre fisse della Convenzione, e comunque ben lontane anche dalle somme del Protocollo del 1955.

<sup>165</sup> Un massimo indennizzo irrisorio rispetto al valore medio del cittadino americano era ritenuta una “*basic injustice*” che lo stesso subisce quando sia vittima di un sinistro aereo: non gli era infatti concesso, a differenza di situazioni analoghe verificatesi su altri mezzi di trasporto, di poter essere risarcito fino all’effettivo valore del danno subito.

<sup>166</sup> Si fronteggiarono, durante la Sessione Speciale dell’I.C.A.O., due concorrenti proposte, che si presentavano entrambe come interpreti delle mutate esigenze e situazioni del trasporto aereo: da un lato gli Stati Uniti tendevano all’innalzamento dei massimali fino a 100.000 \$ per il caso di morte (ma erano pronti ad accettare anche una cifra-limite di 75.000 \$), e alla contestuale abrogazione dell’art. 22, 4 al., eliminando ogni riferimento al franco-oro. Dall’altro la proposta congiunta di Danimarca, Svezia, Nuova Zelanda e Giamaica puntava, inoltre, all’abrogazione dell’art. 20, al. 1, impedendo così al vettore di poter dare la prova liberatoria prevista dal Sistema di

relative alla revisione in una conferenza diplomatica; mentre, dall'altro, si chiese agli Stati Uniti se avrebbero concesso il tempo necessario per preparare tale conferenza e ponderare adeguatamente i termini delle modifiche da apportare<sup>167</sup>, nel caso in cui si fosse avuta, come temporaneo tampone, una elevazione contrattuale a titolo provvisorio dei limiti da parte delle compagnie aeree. Il voto espresso nella Sessione Speciale dell'I.C.A.O. trovò accoglimento e il 4 maggio 1966 fu concluso tra la I.A.T.A.<sup>168</sup> e il *Civil Aeronautics Board* (C.A.B.)<sup>169</sup> il c.d. *Montreal Agreement*, entrato in vigore il 16 maggio 1966<sup>170</sup>. In base a tale accordo, il governo degli Stati Uniti ritirò la propria denuncia della Convenzione di Varsavia. I punti dell'*Agreement*, che si sarebbe applicato a tutti i voli in partenza, in arrivo, o con uno scalo previsto negli Stati Uniti, erano sostanzialmente i seguenti:

---

Varsavia (aver adottato tutte le misure necessarie ad evitare il danno, o l'impossibilità della loro adozione). La Sessione dell'I.C.A.O., come detto nel testo, non arrivò ad una soluzione unitaria, e si limitò, oltre a perorare la convocazione di una conferenza diplomatica e il ritiro della denuncia statunitense, a presentare quattro alternative soluzioni su cui lavorare:

1. massimale di 32.000 \$ USA in caso di morte, con facoltà di raggiungere il tetto massimo previsto dalle varie legislazioni statali con un'assicurazione integrativa;
2. massimale di 50.000 \$ USA, senza rimborso di spese legali e onorari, senza abrogazione del riferimento al franco-oro;
3. possibilità di opzione dell'attore, in caso di morte del passeggero, tra un massimale di 58.100 \$ USA al netto delle spese legali e onorari, o 74.700 \$ USA senza separata liquidazione delle spese legali, e con abrogazione dell'art. 22, al. 4;
4. scelta secondo i termini della precedente proposta, ma con massimali rispettivamente di 48.800 e 66.400 \$ USA.

Ci si permetta di dire che, molto fortunatamente, la prima proposta cadde nel vuoto; avrebbe portato con sé degli squilibri tali da poter, potenzialmente, causare il collasso dell'intero Sistema in poco tempo: il limite veniva di nuovo raddoppiato, ma il riferimento ad una assicurazione integrativa, che strizzava l'occhio alla dottrina della *fair opportunity*, diventava potenzialmente esplosivo con l'aggancio ai massimali previsti dalle leggi statali, in un momento in cui si tentava ad ogni costo di mantenere l'unità del sistema si sarebbe concesso ad ogni singolo Stato (quindi senza neppure il filtro di una negoziazione internazionale) di alzare o diminuire i massimali a proprio piacimento! Creando disparità di trattamento tra passeggeri e, non lo si nasconda, tendenze protezionistiche verso i propri vettori e imprese d'assicurazione. Massimali alti avrebbero esposto le assicurazioni e agevolato i vettori, massimali bassi avrebbero generato l'effetto opposto.

<sup>167</sup> Si chiese al Governo statunitense se era disposto a «*remettre à plus tard la date de prise d'effet de sa dénonciation de la convention de Varsovie, jusqu'à ce qu'une conférence diplomatique puisse se tenir dans les meilleurs délais*». Il Consiglio dell'I.C.A.O. accolse poi la risoluzione della delegazione nigeriana in cui si esprimeva «*l'espoir que le gouvernement des Etats-Unis d'Amérique acceptera de retirer, avant le début de la conférence, l'avis de la dénonciation de la Convention de Varsovie*».

<sup>168</sup> Accanto all'I.C.A.O. si attivarono altri soggetti: la *Chambre de Commerce Internationale*, ma, soprattutto, l'I.A.T.A.; quest'ultima offrì inizialmente al Governo statunitense una base di negoziazione di 50.000 \$ USA, ma questo rifiutò, puntando come minimo a 75.000 \$ USA, e si riservò di proporre un emendamento alla Convenzione di Varsavia che impedisse all'I.A.T.A. di condurre negoziati informali su tali argomenti.

<sup>169</sup> L'ente federale americano competente per il trasporto aereo.

<sup>170</sup> Secondo il Cannizzaro, l'*Agreement* appariva come un nuovo accordo internazionale adottato con procedura semplificata, per la necessità del consenso implicito degli Stati alle proprie compagnie di bandiera, che ne sono formalmente parti. Cfr. CANNIZZARO, *Disciplina internazionale della responsabilità del vettore aereo e Costituzione*, in *Riv. dir. internaz.* 1984, 282.



1. innalzamento del limite a 75.000 \$ USA comprensivi delle spese legali o 58.000 escluse le spese<sup>171</sup>;
2. il vettore si obbligava ad avvisare<sup>172</sup>, sul biglietto, al passeggero sull'esistenza e sulla natura della limitazione di responsabilità<sup>173</sup>;
3. il vettore rinunciava ad avvalersi della prova liberatoria prevista all'art. 20, al. 1, della Convenzione di Varsavia, trasformando così il criterio di imputazione della responsabilità in un regime di “*absolute liability*”, di responsabilità oggettiva.

L' *Agreement* ebbe l'indubbio merito di mantenere, anche se provvisoriamente, in piedi il Sistema di Varsavia, ma scontava le pecche di una soluzione parziale e per di più imposta da una corsa contro il tempo. Si crearono delle lampanti discriminazioni tra passeggeri, inaccettabili in un quadro di unità di sistema: si faccia l'esempio di due passeggeri, entrambi cittadini americani, in volo da Roma a New York, l'uno con biglietto per l'intera tratta, l'altro con biglietto solo fino allo scalo di Parigi, ebbene se l'aereo fosse caduto sulle Alpi gli eredi si sarebbero visti riconosciuti due differenti massimali, l'uno di 8.300 \$ USA e l'altro di 75.000 \$ USA! Anche dal solo punto di vista del Governo americano, che tanto aveva fatto e spinto per arrivare ad una modifica dei limiti, sarebbe dovuto apparire un paradosso inconciliabile con le finalità di uniformità e coordinamento che avevano ispirato il diritto privato internazionale aeronautico fin dai suoi primordi. E, si badi, questo solo a considerare due cittadini dello Stato con più alto tenore di vita, pensate a comparare la situazione con un passeggero di un Paese europeo (del tempo) o in via di sviluppo.

In secondo luogo, con la rinuncia alla prova liberatoria si arrivò ad una responsabilità oggettiva che addossava al vettore, in pratica, tutti i rischi connessi all'industria aeronautica: sarebbe, infatti, spettato a lui rispondere anche di errori compiuti nella costruzione dell'aeromobile, nella gestione del traffico e delle strutture aeroportuali da parte di altri soggetti, addirittura nemmeno la forza maggiore sarebbe valsa a esonerarlo dalla propria responsabilità! Mettendolo così in una posizione sicuramente peggiore rispetto agli esercenti il trasporto terrestre o

---

<sup>171</sup> La Convenzione di Varsavia riconosceva al giudice adito la facoltà di liquidare, oltre il limite di debito, delle spese legali e degli onorari; negli USA, però, non si ha, come in Italia, una parcella vera e propria, bensì si è soliti stipulare un patto di quota-lite: all'avvocato va in media il 30-40% del risarcimento ottenuto. Ecco il motivo della previsione dei due massimali, l'uno al “netto” delle spese legali e l'altro comprensivo delle stesse, da far valere in caso di patto di quota-lite.

<sup>172</sup> C'è da aggiungere, memori dei casi *Lisi* e *Warren*, in modo intelligibile e tale da consentire al passeggero di stipulare un'assicurazione integrativa.

<sup>173</sup> Il testo da inserire nelle clausole di trasporto era il seguente:

«(1) *The limit of liability for each passenger for death, wounding or other bodily injury shall be the sum of US dollars 75.000 inclusive of legal fees and costs, except that, in case of a claim brought in a State where a provision is made for separate award of legal fees and costs, the limit shall be the sum of US dollars 58.000, exclusive of legal fees and costs.*

(2) *The carrier shall not, with respect to any claim arising out of the death, wounding, or other bodily injury of a passenger, avail itself of any defence under Article 20/1 of said Convention or said Convention amended by said Protocol. Nothing herein shall be deemed to affect the rights and liabilities of the carrier with regard to any claim brought by, on behalf of, or in respect of any person who as wilfully caused damage which resulted in death, wounding, or other bodily injury of a passenger».*

marittimo. L'unico limite alla responsabilità era rappresentato dall'art. 21 della Convenzione: il vettore avrebbe dovuto dare la prova che la *contributory negligence* del trasportato avesse causato il danno o vi avesse contribuito, per vedere esclusa o ridimensionata la propria responsabilità.

Se, da un lato, si doveva porre mano a scelte importanti<sup>174</sup> come la scelta se canalizzare o meno il rischio su di un solo soggetto della catena dell'industria aeronautica, dall'altro non si può negare che sia proprio il vettore il soggetto "privilegiato"<sup>175</sup> cui si rivolgono i danneggiati, e i loro eredi, per ottenere un risarcimento, creando così una situazione in cui, *de facto*, una canalizzazione del rischio c'è, e a pagare, secondo l' *Agreement* sarebbe stato solo il vettore, con un limite più cospicuo di quello di Varsavia<sup>176</sup> e senza le possibilità offerte dall'art. 20 di quella.

Molti dubbi sorsero sulla legittimità di tale accordo, il Governo statunitense comunicò, assieme al ritiro della denuncia, gli estremi dell' *Agreement* al Governo polacco, sicuramente per informarne gli Stati parte della Convenzione di Varsavia e della Convenzione di Varsavia emendata, ma non dell'a *Agreement*, ma volendo così anche creare un collegamento tra questo e il Sistema di Varsavia. Secondo i firmatari dell' *Agreement*, questo sarebbe una "convenzione speciale" stipulata ai sensi dell'art. 22 del testo di Varsavia e dell'art. XI, par 1, del Protocollo dell'Aja, e tale accordo sarebbe ammissibile perché più favorevole al passeggero. Argomentando dall'art. 23 della Convenzione di Varsavia, che sancisce la nullità di tutte le clausole che tocchino il regime di responsabilità in senso più favorevole al vettore, si sostenne l'ammissibilità di deroghe pattizie pzoiori per il passeggero: se l'art. 23 nulla diceva, significava che la sanzione della nullità non si estendeva a queste ultime clausole. Ma così facendo si dimenticava lo spirito animatore del testo uniforme, e soprattutto lo scopo dei codificatori di Varsavia: creare un regime unico e uniforme; forti dubbi sulla portata giuridica di tali "sotto-sistemi" furono avanzate da molti<sup>177</sup>, anche tenendo ben presente il rischio insito in tali pratiche: ogni ulteriore deroga, anche se limitata ad una determinata zona di traffico aereo, assesterrebbe un ulteriore colpo all'uniformità invocata nel preambolo della Convenzione di Varsavia.

Resta comunque da vedere se, nonostante le dichiarazioni dei firmatari dell'*Agreement*, questo potesse essere, realmente, nella sostanza assimilabile ad una

---

<sup>174</sup> A dire la verità, a tutt'oggi mancano ancora delle determinazioni, da più parti sollecitate, sulla creazione di un sistema uniforme di responsabilità per tutti gli operatori del comparto aeronautico.

<sup>175</sup> DE FEO, *L'esperienza del vettore aereo nei più recenti processi di risarcimento*, in *Dir. prat. av. civ.* 1990, 253.

<sup>176</sup> Anche nei testi del '29 e del '55 non si affrontava il problema, ma di fronte ad un limite così basso il danneggiato stesso, talvolta, tentava l'escussione di più soggetti; mentre per il vettore era poco prezzo da pagare, pur di mantenere un sistema che lo tutelava.

<sup>177</sup> «[...] non si vede per quali considerazioni di logica giuridica e di politica legislativa si possano poi ammettere deroghe a carattere "generale" o "settoriale" al di fuori di quelle negoziate e previste dagli accordi, dal momento che i medesimi dovrebbero essere idonei ad assicurare una tutela, se non ottimale, quanto meno sufficiente dei trasportati.» VARLARO SINISI, *Considerazioni sulla legittimità dell'Accordo di Montreal del 4 maggio 1966*, in *Annali aeron.* 1969, 35.

convenzione speciale secondo la lettera della Convenzione di Varsavia: all'art. 22, al. 1, si parlava di una “*convention spéciale*” negoziata tra vettore e passeggero, a quest'ultimo spettava di «*fixer*» una cifra-limite superiore, mentre il vettore avrebbe dovuto svolgere «l'attività necessaria per giungere alla conclusione della convenzione speciale»<sup>178</sup> secondo i mezzi della propria impresa, e richiedendo un adeguamento del prezzo del biglietto, commisurato al nuovo plafond di debito. Col nuovo *Agreement*, però, si ribaltava la posizione del soggetto attivo: non più al passeggero sarebbe toccato «*fixer*», bensì i vettori, in un accordo tra loro, con totale esclusione dell'intervento dei fruitori dei servizi aerei, avrebbero imposto un limite, sicuramente più adeguato, ma, al contempo, indubbiamente più rigido di quello previsto dalla Convenzione di Varsavia.

Tale schema ben poco si avvicinava alla “convenzione speciale” dell'art. 22, sembrando ogni richiamo e tentativo di aggancio al Sistema di Varsavia più un'opera di convincimento politico che un vero e proprio raccordo giuridico. Nell'ottica dei tempi era un Accordo temporaneo, un puntello per sorreggere un edificio ormai più che bisognoso di intensi restauri e nuove meditazioni; un sostegno, si noti bene, tra i più pericolosi, così facendo si creava un precedente: sarebbe bastata l'intenzione di alcuni vettori e pochi Stati (senza, quindi, dover sottostare a compromessi ricercati al tavolo diplomatico e al raggiungimento di un numero minimo di ratifiche) per concludere accordi in forma privata anche profondamente in contrasto con i principi del Sistema di Varsavia<sup>179</sup>, e su argomenti spinosi come quelli della responsabilità e del limite di debito in cui, non lo si ripeterà mai abbastanza, più che in ogni altro ambito, era indispensabile quell'unità e uniformità alla base di ogni testo di diritto uniforme<sup>180</sup>.

#### 4.2 I riflessi assicurativi del *Montreal Agreement* del 1966

Per affrontare l'ultimo punto della discussione sul *Montreal Agreement* del 1966, si deve aprire una breve parentesi sulle ricadute assicurative delle scelte circa la responsabilità del vettore: l'ordinamento internazionale non prevedeva un obbligo di assicurazione in capo al vettore (nel 1955 ci si era limitati a caldeggiarne la stipula), ma la prassi, come già detto, aveva portato la maggior parte dei vettori a ricorrere a

---

<sup>178</sup> VARLARO SINISI, *op. cit.*, 35.

<sup>179</sup> Vi era comunque anche chi, in dottrina, qualificava il *Montreal Agreement* come accordo internazionale, in virtù del consenso implicito che veniva richiesto agli Stati cui appartenevano le compagnie aeree aderenti. Cfr. CANNIZZARO, *Disciplina internazionale della responsabilità del vettore aereo e Costituzione*, in *Riv. dir. internaz.*, 1984, 282.

<sup>180</sup> «Tale accordo rompe orizzontalmente l'uniformità del sistema di Varsavia. Per vedere quale sia il limite di responsabilità applicabile occorrerà tenere conto non solo della qualità o meno di Stato contraente della Convenzione di Varsavia e del successivo Protocollo dell'Aja, ma anche del piano di volo dell'aereo ed altresì stabilire quale compagnia aerea l'utilizza (occorre ricordare che talune compagnie aeree hanno aderito solo parzialmente al *Montreal Arrangement*)». CANNIZZARO, *Disciplina internazionale della responsabilità del vettore aereo e Costituzione*, in *Riv. dir. internaz.*, 1984, 282. La parte dell'*Agreement* non accettato da 11 compagnie fu quella relativa alla rinuncia della prova liberatoria, e quindi la responsabilità oggettiva del vettore.

forme di garanzia contro i rischi del volo<sup>181</sup>. Ritoccare i livelli di responsabilità del vettore provocava forti preoccupazioni tra le imprese di assicurazione: si era ancora nel periodo di espansione esponenziale del traffico aereo e sempre più ci si trovava di fronte aerei dalla capienza prima inimmaginabile e dal costo astronomico. Ma anche modificare il regime di imputazione avrebbe inciso sugli assetti assicurativi: gli oppositori del fondamento oggettivo della responsabilità vettoriale assumevano che l'aggravio prevedibile dei premi assicurativi avrebbe compromesso sensibilmente l'attuale sistema tariffario, sia nel campo aeronautico che in quello assicurativo<sup>182</sup>. Il problema comunque non era nuovo, anzi, la spontanea stipula di coperture assicurative aveva portato ad un sistema quasi "ibrido" tra una responsabilità oggettiva fino al limite (coperta dall'assicurazione)<sup>183</sup>, e una responsabilità soggettiva per dolo o colpa equiparabile al dolo (poi *wilfull misconduct*) oltre tale cifra<sup>184</sup>. Si assisteva dunque ad una costante tendenza alla traslazione della responsabilità dal vettore ad altro soggetto, l'impresa assicuratrice: il primo aveva così modo di quantificare esattamente i costi di esercizio e di ammortizzarli adeguando i prezzi; mentre la seconda poteva rivalersi sui mercati che fornivano i finanziamenti. Avveniva così la sostituzione, almeno sul piano pratico, dell'idea sanzionatoria della responsabilità civile basata sulla colpa, con il nuovo concetto della responsabilità di impresa<sup>185</sup> (*enterprise liability*), che avrebbe garantito un automatico risarcimento del

---

<sup>181</sup> «L'esigenza di non gravare il costo di gestione delle compagnie aeree per contenerne il rischio di impresa, e nello stesso tempo di tutelare la vittima del danno garantendogliene il risarcimento, ha accentuato il processo evolutivo dei sistemi risarcitori verso la loro oggettivazione, svincolando il risarcimento dalla colpa del danneggiante. La forma più avanzata di tale processo evolutivo tende addirittura ad auspicare la sostituzione dell'assicuratore all'autore del danno.» CANNIZZARO, *Il risarcimento del danno nel trasporto aereo*, Cedam, Padova, 1980.

<sup>182</sup> Cfr. BENTIVOGLIO – VARLARO SINISI, *Modifiche al regime giuridico del trasporto aereo internazionale di passeggeri*, in *Dir. internaz.* 1967, 62.

<sup>183</sup> Osservava il ROMANELLI: «non può sfuggire che attualmente il combinarsi della disciplina della Convenzione di Varsavia con la prassi (o con l'eventuale obbligo legale) dell'assicurazione del passeggero contro i rischi di volo fa sì che la responsabilità del vettore aereo dia luogo ad una forma di responsabilità che nei suoi effetti (e vorrei aggiungere: nel suo automatismo) appare di carattere obiettivo e limitato entro l'ambito della cifra-limite del risarcimento.» *Riportato in* BENTIVOGLIO, *La crisi del sistema di Varsavia ed il problema della responsabilità del vettore aereo*, in *Annali aeron.* 1969, 11.

<sup>184</sup> Vedi sopra par. 3.1.

<sup>185</sup> Questa nuova dottrina, per vincere le resistenze della dottrina tradizionale, tentò di cercare un fondamento autonomo della responsabilità indipendente dal criterio della colpa: una parte si rifece al brocardo "*cuius commoda eius incommoda*", la responsabilità oggettiva del vettore sarebbe giustificata dal lucro tratto dalla sua stessa attività. Altra parte, seguendo la dottrina tedesca, parlava di una responsabilità per pericolo (*Gefährdungshaftung*), ma assumere che il trasporto aereo possa, di per sé, presentarsi come una attività pericolosa (ex. 2050 c.c.) è del tutto irrealistico e arbitrario. A parte la minore incidenza dei sinistri aerei rispetto ad altre attività non considerate pericolose e il calo della stessa nonostante il costante aumento dei trasportati, anche la giurisprudenza italiana ha ribadito che «in definitiva, come già rilevato da questa stessa Corte (sentenza n. 2769/1976) la norma codicistica dell'art. 2050 normalmente non opera quando l'attività di navigazione aerea rientra nella normalità delle condizioni previste, in osservanza di piani di volo e di condizioni di sicurezza, ma torna ad operare, integrando la disciplina speciale, in condizioni di anormalità e di pericolo» (Cass. 13 novembre 1997, n. 11234, in *Dir. trasp.*, 1998, 743). Vi è comunque da segnalare il commento del CERVELLI, critico sul punto: «Se, infatti, può convenirsi che la presenza di ostacoli naturali od artificiali non altrimenti evitabili (come ad esempio la linea

danno subito dal consumatore, e consentito, attraverso le leggi di mercato, una riallocazione del rischio, cioè una “socializzazione del danno”: anche in presenza di un comportamento lecito (e quindi si sarebbe parlato più propriamente di garanzia che di responsabilità), vi era la sentita esigenza di ristabilire «l’equilibrio sociale compromesso dall’incidenza economica del danno, in cui si giustifica appunto l’obbligo di risarcimento»<sup>186</sup>, con una redistribuzione della sua incidenza su un sempre maggior numero di consociati, anche in vista dell’innegabile dimensione pubblicistica del trasporto aereo (strumento oramai visto come indispensabile per l’esercizio di diritti inviolabili della persona, primo fra tutti la libertà di movimento).

Di fronte all’ormai sempre più probabile ampliarsi della responsabilità del vettore, vista come responsabilità da rischio di impresa connessa all’espletamento di servizi di massa, il mondo delle assicurazioni entrò in fibrillazione: come mantenere un adeguato rapporto tra premi e rischi senza gravare gli assicurati con costi esorbitanti? L’aumento delle capacità dei velivoli provocava una «*accumulazione sullo stesso apparecchio che trasporta, nello stesso viaggio, un certo numero di persone*», nella fattispecie dunque l’unità su cui basare il rischio non era il singolo individuo, bensì il velivolo, potenzialmente capace di un danno cumulativamente imponente, visto che gli assicuratori non garantivano solo la responsabilità civile del vettore verso i passeggeri<sup>187</sup>. Le compagnie di assicurazione si trovarono nella necessità di

---

telefonica sospesa) possono portare a definire pericolosa un’attività che in sé considerata sarebbe innocua, non può condividersi, per quanto detto, che ad identica conclusione si possa giungere allorché non siano state rispettate le note di prudenza e diligenza». CERVELLI, *Osservazioni sulla pericolosità della navigazione aerea*, in *Dir. Trasp.* 1998, 745.

<sup>186</sup> BENTIVOGLIO, *La crisi del sistema di Varsavia ed il problema della responsabilità del vettore aereo*, in *Annali aeron.* 1969, 11.

<sup>187</sup> Si riporta, a titolo esemplificativo, il raffronto svolto nel 1967, da parte di una compagnia assicuratrice elvetica, tra la situazione di due grandi velivoli allora in servizio (il DC8 e il Boeing 707, circa 150 passeggeri) e le previsioni per l’entrata in servizio di Jumbo Jet (DC10 e Boeing 747) da oltre 450-500 posti (le cifre sono espresse in \$ USA)

	DC8 BOEING 707	JUMBO JET
<i>Valore apparecchio</i>	8.000.000	18.000.000
<i>Responsabilità civile nei riguardi dei passeggeri</i> (basata su pieno carico e risarcimento medio individuale di 100.000 \$)	15.000.000	54.000.000
<i>Responsabilità civile nei riguardi delle merci trasportate</i>	250.000	500.000
<i>Responsabilità civile nei riguardi dei terzi sulla superficie</i> (calcolata per una eventualità catastrofica concernente la distruzione di un grande edificio o di un grande opificio con un notevole numero di persone decedute)	50.000.000	80.000.000
<i>Assicurazione “infortuni” per gli equipaggi</i> (sulla base di 8 persone di equipaggio per un valore assicurativo individuale di 60.000 \$ in media)	500.000	1.000.000
<b>Totale del cumulo delle assicurazioni propriamente aeronautiche in caso di danno massimo</b>	<b>73.750.000</b>	<b>153.500.000</b>
<i>Possibili assicurazioni individuali, fuori della responsabilità civile del vettore, stipulate da passeggeri (“infortuni” o “sulla vita”) o speditori</i>	11.500.000	30.500.000
<b><i>Cumulo totale delle assicurazioni</i></b>	<b><i>85.250.000</i></b>	<b><i>184.000.000</i></b>

predisporre gli strumenti necessari per far fronte alle garanzie prestate, impresa non semplice visto che l'elevazione del limite risarcitorio (una delle cifre più importanti tra quelle garantite) avveniva proprio nel momento in cui si aumentava la capienza dei velivoli, mettendo così il sistema assicurativo in una posizione critica: anche uno scarto di poco rilievo tra danni previsti e danni verificatesi potevano portare a differenze finanziarie notevoli, e a significativi squilibri tra massimali di rischio (su cui si calcolavano i premi) e rischio concreto.

Date queste premesse, si deve analizzare ora l'ultimo punto dell'analisi dell'*Agreement*, lasciato in sospeso nel paragrafo precedente: nel biglietto di passaggio aereo si doveva inserire un promemoria per il passeggero della possibilità di stipulare una polizza integrativa con una assicurazione privata<sup>188</sup>. Ma in caso di rifiuto da parte della compagnia di assicurazioni? Nel «*peut généralement obtenir*» si sentiva tutta la cautela dei vettori; sostenendo, infatti, la posizione che l'*Agreement* fosse una “convenzione speciale” ai sensi dell'art. 22 della Convenzione di Varsavia, il passeggero non avrebbe più potuto chiedere un ulteriore adeguamento dei massimali di responsabilità, e di conseguenza, se l'unica via percorribile per ottenere un massimale superiore era rivolgersi ad un terzo (l'impresa di assicurazioni) per ottenere una “*protection supplémentaire*”, ne derivava che l'*Agreement* sortiva l'effetto di bloccare il limite di debito al massimale previsto nell'accordo.

Di fronte a tale conseguenza, ci si interrogò sulla legittimità ex art 23 (confermato dall'art. XII del Protocollo dell'Aja) dell'*Agreement*: se sono nulle tutte le clausole tendenti ad esonerare totalmente o parzialmente il vettore dalla propria responsabilità, come si poteva sostenere la legittimità di un Accordo che demandava il compito di provvedere ad una protezione risarcitoria adeguata del passeggero ad un terzo (l'assicuratore) che non aveva alcun obbligo legale di contrattare?<sup>189</sup> Il danneggiato resterebbe, in caso di diniego della polizza integrativa, privo di quelle possibilità offerte, al contrario, dal Sistema di Varsavia; d'altro canto, se in via di conciliazione extragiudiziale si era spesso addivenuti (specie dopo la metà degli anni

---

DE MORI, *Riflessi assicurativi delle convenzioni internazionali in materia di responsabilità civile aeronautica*, in *Annali aeron.* 1969, 27

Si ricordi che, in ipotesi tutt'altro che teoriche, oltre all'accumulo proprio dell'imbarco di numerosi passeggeri su di un apparecchio, se ne può avere un altro, dai connotati ancora più drammatici: la collisione tra due velivoli. Per evitare di essere tacciati di catastrofismo basterà ricordare l'incidente accaduto nel marzo 1977 presso l'aeroporto di S. Crus de Tenerife, nel quale perirono 540 persone, e altre 60 rimasero ferite, per la collisione di due jumbo in rullaggio sulla pista. L'attualità del problema resta tutt'oggi, ne sono prova la tragedia, a noi più prossima, di Linate ove un aereo delle linee S.A.S. si scontrò con un Cessna durante il decollo (nulla toglie che al posto del piccolo Cessna a causare l'incidente ci potesse essere un velivolo di dimensioni ben maggiori), o le continue « sfiorate collisioni » di cui i notiziari ci danno conto, specie in corridoi aerei e aeroporti con volumi di traffico prossimi al collasso.

<sup>188</sup> «*Le passager peut généralement obtenir une protection supplémentaire en souscrivant à une police d'assurances auprès d'une compagnie privée. Toute limitation de la responsabilité du transporteur, visée è la convention de Varsovie ou à ce contrats de transport, n'a pas d'effet sur l'assurance en question. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le représentant de votre compagnie aérienne ou de votre compagnie d'assurance.*»

<sup>189</sup> Cfr. VARLARO SINISI, *Considerazioni sulla legittimità dell'Accordo di Montreal del 4 maggio 1966*, in *Annali aeron.* 1969, 35.

'50) alla liquidazione di somme superiori ai massimali previsti nella Convenzione, l'innalzamento dei limiti risarcitori avrebbe certamente reso meno "comprehensive" le compagnie aeree.<sup>190</sup> Si inchiodò, in tal modo, l'utente su un massimale da lui non negoziato, senza possibilità di contrattarne uno direttamente col vettore, nemmeno in cambio di un supplemento al prezzo del biglietto, e con l'unica opzione di rivolgersi ad un terzo che se, bontà sua, avesse stipulato una copertura assicurativa si sarebbe trovato a dover rispondere sempre e comunque! Infatti nell'avviso era detto che ogni limitazione della responsabilità del vettore, secondo la Convenzione di Varsavia o il contratto di trasporto (secondo i parametri dell'*Agreement*) non avrebbero avuto effetto sull'assicurazione integrativa: ma se l'assicuratore, nei cui confronti l'*Agreement* non ha alcun valore, avesse voluto ancorare il pagamento dei massimali alla Convenzione di Varsavia? L'idea non era così peregrina, ad un maggior numero di assicurazioni integrative corrispondeva, in caso di sinistro, una maggiore esposizione economica, bene in questo caso delle due l'una: o un rifiuto a stipulare, oppure la richiesta di un premio esagerato, tale da scoraggiare l'assicurando sulla convenienza della copertura supplementare.

## 5. PROTOCOLLO DI GUATEMALA DEL 1971

La precarietà dello *status quo* indusse il Consiglio<sup>191</sup> dell'I.C.A.O. ad insediare un Comitato di Esperti<sup>192</sup> col compito di studiare le prospettive della materia, contemperando le esigenze dei vettori con quelle che avevano portato, frettolosamente, alla stesura del *Montreal Agreement*. Il *Panel* decise di sottoporre questionari e proprie riflessioni agli Stati, per averne utili indicazioni sulle scelte su cui si sarebbe potuto coagulare il consenso in una futura conferenza diplomatica.

In seno al *Panel*, durante la sua I Sessione, si fronteggiarono due tendenze: chi proponeva un'applicazione generale dell'*Agreement*, e chi invece cercava soluzioni a lungo termine con una ristrutturazione della responsabilità vettoriale. Il Gruppo di Lavoro sull'*Agreement* sottolineò come il fondamento oggettivo della responsabilità avesse portato ad un aumento dei costi assicurativi e maggiori oneri tariffari, segnalando che, in determinati ordinamenti, l'accettazione di massimali superiori avrebbe potuto mettere in discussione il diritto di rivalsa del vettore su terzi che non avessero sottoscritto l'*Agreement*; si raccomandò, infine, di escludere, per il momento, dall'applicazione dell'Accordo quei tragitti che prevedessero solamente uno scalo negli U.S.A.

---

<sup>190</sup> Cfr. GAJA, *Recenti vicende della Convenzione di Varsavia del 1929 sul trasporto aereo internazionale*, in *Riv. navig.* 1968, I, 14.

<sup>191</sup> Il Consiglio (*Council*) dell'I.C.A.O. è il supremo organo deliberativo dell'organizzazione, con funzioni di esecutivo a livello intergovernativo.

<sup>192</sup> La creazione del *Panel of Experts on Limits for Passengers under the Warsaw Convention and the Hague Protocol* fu approvata durante la 58° Sessione deliberativa, tenutasi a Montreal dal 26 al 29 giugno 1966.

La ricerca di soluzioni a lungo termine affrontò la questione se basare il sistema su un *limite unico* o su un *doppio limite*: cioè un meccanismo di limitazione della responsabilità vettoriale che prevedesse una facoltà di scelta da parte del passeggero (al momento dell'acquisto del biglietto) o dell'attore (al momento della proposizione della domanda di risarcimento) tra un limite inferiore in un regime probatorio più favorevole al danneggiato, oppure un limite superiore in regime di prova poziore per il vettore. Per il limite unico si proponevano le alternative tra un massimale di 75.000 \$ USA (con separata liquidazione di spese e oneri legali) nel regime di colpa presunta della Convenzione di Varsavia, oppure i massimali del *Montreal Agreement* in regime di responsabilità oggettiva.

La II Sessione del *Panel*<sup>193</sup> concentrò le proprie analisi sui sistemi a *limite unico* con la fissazione di un massimale di base e con la possibilità per gli Stati di sceglierne, al momento della ratifica o anche successivamente, uno inferiore che sarebbe stato applicato solamente quando il punto di partenza e di arrivo del volo si fossero trovati in due Stati entrambi optanti per tale massimale<sup>194</sup>.

<sup>193</sup> Tenutasi a Montreal dal 4 al 18 luglio 1967.

<sup>194</sup> Il Panel pertanto arrivò a formulare due soluzioni:

Soluzione I

	Con spese legali e onorari	Senza spese legali e onorari
Massimale di base	U.S. \$ 100.000	U.S. \$ 75.000
Massimale ridotto	U.S. \$ 50.000	U.S. \$ 37.000

Soluzione II

	Con spese legali e onorari	Senza spese legali e onorari
Massimale di base	U.S. \$ 75.000	U.S. \$ 58.000
Massimale ridotto	U.S. \$ 43.000	U.S. \$ 33.000

La I Soluzione prevedeva complessivamente massimali più elevati, nel regime di responsabilità di Varsavia (colpa presunta del vettore con facoltà di prova liberatoria), sottolineò il *Panel* come questa opzione avesse il pregio di lasciare sostanzialmente invariato il regime vigente, dando prospettiva di un'accettazione diffusa tra i firmatari di Varsavia; ma proprio questa era anche la sua peggiore pecca: nel momento in cui le istanze di rinnovamento stavano mettendo in crisi il Sistema di Varsavia, come si poteva sperare di risolvere i problemi esistenti con limitate modifiche formali? Il *Panel* raccomandò allora l'adozione della II Soluzione: si sperava che il regime di responsabilità oggettiva cui esso si accompagnava avrebbe notevolmente deflazionato il volume del contenzioso, per la quasi impossibilità del vettore di esonerarsi dalla propria responsabilità. Le conclusioni del *Panel* furono inviate ai Governi perché si esprimessero, e questi si schierarono in maggioranza a favore della II Soluzione. Infatti 34 Stati votarono per la II Soluzione: Australia, Belgio, Birmania, Ceylon, Cile, Costa d'Avorio, Filippine, Gabon, Germania, Ghana, Giappone, Gran Bretagna, Guatemala, Guyana, Islanda, Israele, Lesotho, Libano, Lussemburgo, Malaysia, Messico, Niger, Nigeria, Norvegia, Olanda, Pakistan, Repubblica Malgascia, Romania, Rwanda, Sud Africa, Svezia, Svizzera, Trinidad e Tobago, Tunisia. Per la I Soluzione si espressero invece solo 13 Stati: Belgio, Bulgaria, Chad, Colombia, Repubblica Democratica del Congo, Danimarca, Francia, Irlanda, Portogallo, Sud Africa, Svezia, Svizzera, Zambia. Come si può notare alcuni Stati si espressero a favore di entrambe le soluzioni, indice questo della estrema fluidità delle posizioni che allora si riscontravano sul problema; l'Itali stessa appoggiò ambedue le opzioni, purché modificate. Comunque, dato che la I Soluzione aveva raccolto 13 adesioni + 6 condizionate ad una modifica, mentre la II Soluzione aveva i pareri favorevoli di 34 Stati + 9 condizionati, si può ugualmente dedurre che fosse su quest'ultima che si sarebbe potuto avere un maggior consenso in sede di conferenza diplomatica.



In base ai lavori preparatori del *Panel*, il Comitato Giuridico<sup>195</sup> dell'I.C.A.O. istituì un *Sottocomitato per la revisione della Convenzione di Varsavia*<sup>196</sup>, i cui lavori si chiusero con un Rapporto che prendeva in considerazione solo una scelta tra i massimali delle due proposte presentate durante la II Sessione (US \$ 83.000 o 100.000)<sup>197</sup>, sottolineando così come fosse definitivamente tramontata l'ipotesi del

---

<sup>195</sup> Il Comitato Giuridico (*Legal Committee*) dell'I.C.A.O. ha funzioni specifiche di studio e preparazione di progetti di convenzioni internazionali in materia aeronautica.

<sup>196</sup> Questo, durante la sua I Sessione (tenutasi a Montreal tra il 18 e il 29 novembre 1968), approvò un rapporto in cui, oltre a non propendere per l'una o l'altra delle soluzioni elaborate dal *Panel*, prese in esame due ulteriori progetti: uno della I.A.T.A. che, al fine di evitare costosi contenziosi giudiziari, proponeva un regime di responsabilità oggettiva (con responsabilità attenuata solo in caso di catastrofi o eventi eccezionali) affiancato a massimali sufficientemente elevati. Nulla si diceva, tuttavia, sul *quantum* di queste cifre-limite tali da consentire un rapito e congruo indennizzo: insomma, proprio sul punto di maggior attrito la I.A.T.A. procrastinava ogni decisione ad un secondo tempo, indicando come generici parametri "dati economici, finanziari e assicurativi". Non si sia tratti in inganno dalla apparente linearità di tali criteri: nel campo economico non esiste la verità assoluta, ma solo un'"aera del veritiero" in cui si esprime la discrezionalità tecnica di chi valuta tali numeri. Per un'esposizione su tale concetto concernente il bilancio di esercizio si rimanda a TANTINI, *Il bilancio di esercizio (e i bilanci straordinari)*, Cedam, Padova, 2000. Per fugare qualsiasi dubbio in proposito, si veda come la delegazione statunitense inizialmente giudicò ampiamente erronee, sulla base di statistiche tratte dall'esperienza diretta degli assicuratori americani (che si erano avvalsi anche di dati del mercato di Londra) le "informazioni economiche" che il Sottocomitato aveva raccolto per esaminare il livello degli indennizzi liquidati. I dati raccolti dall'I.C.A.O. parlavano di risarcimenti medi di \$ 60.000 (il 75 % dei passeggeri sinistrati era deceduto). Di contro il C.A.B. indicava che l'80% degli indennizzi si manteneva sotto i \$ 100.000, mentre nel totale la media era sui \$ 150.000. Altre fonti (American Trial Lawyers Association) sostenevano che solo il 36% delle somme pagate era inferiore a \$ 100.000, e solo il 90% era inferiore a \$ 400.000. Questo per dimostrare come fondare l'elaborazione del limite su di un dato apparentemente "neutro", come la media degli indennizzi, significhi in realtà inoltrarsi in un dedalo di intricate valutazioni, in cui anche solo la diversa considerazione (pur corretta) di un parametro può portare a risultati diametralmente opposti. Il secondo progetto fu presentato dal Rinaldi Baccelli: prevedeva che il passeggero optasse tra un massimale relativamente basso (\$ 20.000-30.000), di natura assicurativa e, dunque, da corrispondersi automaticamente; oppure scegliesse un massimale assai più consistente (base \$ 100.000) in regime di responsabilità di colpa presunta (come nel Sistema di Varsavia) o, addirittura, con applicazione del principio di irresponsabilità vettoriale, e gravando quindi il passeggero dell'onere della prova. Se, da un lato, tale soluzione incentivava la composizione stragiudiziale delle controversie, dall'altro presentava il non secondario inconveniente della possibilità di scelte differenti tra i più aventi causa dalla stesso *de cuius* perito in un sinistro aeronautico. Il Sottocomitato espresse l'auspicio che si adottasse un sistema di responsabilità oggettiva a limite unico, con adeguamento periodico delle cifre.

<sup>197</sup> La II Sessione (tenutasi sempre a Montreal dal 2 al 19 settembre 1969) del Sottocomitato si trovò ad analizzare due ulteriori proposte una ancora dell'I.A.T.A., l'altra del Governo U.S.A. L'Associazione dei Vettori proponeva un limite unico (quantificato nel decuplo del limite originario di Varsavia, ovvero US \$ 83.000) in regime di responsabilità oggettiva; e poiché si riteneva che con tale sistema fosse incompatibile la sanzione della decadenza dal beneficio del limite, la cifra-limite proposta era da considerarsi insuperabile in ogni frangente (ovvero, sia per il caso di mancata o irregolare emissione del biglietto di passaggio, che per il caso di dolo o colpa grave del vettore e dei suoi preposti). La proposta statunitense (che si presentava come emendamento di un precedente progetto presentato dagli U.S.A. nell'agosto 1969), veniva considerata come una summa di punti, oggetto di compromesso delle diverse esigenze, sotto le cui basi minime il Governo statunitense non era intenzionato a scendere, e perciò indicata come inscindibile in ognuna delle sue parti. Era basata anch'essa sul limite unico di US \$ 100.000, periodicamente revisionato, in regime di

sistema a doppio limite: si raccomandava l'adozione di un criterio di responsabilità oggettiva, col correttivo della *contributory negligence* del danneggiato. Si astenne dal prendere posizione sulla questione della c.d. "quinta giurisdizione", come pure sulle ipotesi di decadenza del vettore dal beneficio del limite.

La XVII Sessione<sup>198</sup> del Comitato Giuridico dell'I.C.A.O. vagliò i risultati emersi dai lavori del Sottocomitato, e si andò così delineando la contrapposizione tra i sostenitori del c.d. "New Zealand Package"<sup>199</sup>, che consideravano il proprio progetto<sup>200</sup> da accettare o rifiutare *in toto*, e Stati, come l'Italia, che non vedevano la necessità di una interdipendenza tra i vari punti del Sistema di Varsavia oggetto di futura revisione<sup>201</sup>. Il *Package* prevedeva un sistema di responsabilità oggettiva con rinuncia, da parte del vettore, alla prova liberatoria e l'introduzione di una "*settlement inducement clause*": una clausola che avrebbe dovuto portare alla risoluzione extragiudiziale della maggior parte dei contenziosi, al fine di accelerare il conseguimento degli indennizzi. La somma base era fissata in US \$ 100.000, sottoposto automaticamente ad un adeguamento periodico, invalicabili anche in caso di *willful misconduct*<sup>202</sup>. In un secondo tempo la Delegazione statunitense fece pressioni affinché nel *Package* fosse inserita anche la previsione di un fondo indennizzi supplementari, da attivare secondo schemi discrezionali ad iniziativa di ciascuno Stato (c.d. "*supplementary scheme*")<sup>203</sup>.

---

responsabilità oggettiva, senza possibilità di prova liberatoria da parte del vettore (tranne quella sulla *contributory negligence* del danneggiato), ma, e su questo soprattutto si puntava, con l'introduzione della c.d. quinta giurisdizione: la possibilità di convenire il vettore nel tribunale del luogo in cui l'attore abbia la propria residenza o domicilio, purché il convenuto vi abbia una sede d'affari e sia soggetto alla competenza giurisdizionale dello Stato stesso. Quest'ultima clausola avrebbe non di poco favorito i vettori e i passeggeri statunitensi: la maggior parte dei grandi vettori europei operanti sulle rotte del Nord Atlantico aveva sedi d'affari negli U.S.A., mentre una tale capillare distribuzione non si poteva vedere, da parte dei vettori americani, nei vari Stati dell'Europa. Così, mentre il cittadino U.S.A. avrebbe potuto pressoché sempre esperire la propria azione nel foro del suo domicilio, più difficile sarebbe stata invece l'operazione inversa per il passeggero di qualsiasi altro Stato.

<sup>198</sup> Tenutasi a Montreal dal 9 febbraio al 3 marzo 1970.

<sup>199</sup> U.S.A., Belgio e Nuova Zelanda.

<sup>200</sup> Al pari della Soluzione U.S.A. prima summenzionata.

<sup>201</sup> Racchiudere tutte le proposte in un unico "pacchetto" da valutare complessivamente se, da un lato, presentava il vantaggio di una visione globale di quello che potrebbe essere il risultato della revisione; dall'altro, forzava la mano dei vari Paesi che si trovavano a non poter approvare subito i punti su cui si fosse formato il consenso, procrastinando discussioni sulle problematiche più controverse (col vantaggio di una ragionevole maggior facilità di giungere ad un consenso *step by step*, punto per punto). Si tenga ben presente il peso di uno dei promotori del *Package*: gli Stati Uniti, il Paese su cui si concentrava la maggior parte del traffico aereo mondiale.

<sup>202</sup> Il rappresentante della Nuova Zelanda, presentando il progetto, ebbe modo di dire che un limite invalicabile in regime di responsabilità oggettiva si inquadrava in «un sistema di indennizzazione automatica in virtù del quale il vettore è l'assicuratore dei suoi passeggeri fino alla concorrenza di un limite determinato che non potrebbe essere superato».

<sup>203</sup> Il "*New Zealand Package*" fu approvato dal Comitato Giuridico con 18 voti favorevoli: Australia, Barbados, Canada, Cina, Danimarca, Finlandia, Germania, India, Olanda, Nuova Zelanda, Norvegia, Spagna, Svizzera, Trinidad e Tobago, Stati Uniti, Regno Unito, Zambia. Vi furono 13 voti contrari (Argentina, Brasile, Bulgaria, Cile, Colombia, Cecoslovacchia, Francia, Ungheria, Indonesia, Italia, Madagascar, Panama, Tunisia) e 6 astensioni (Giappone, Libano, Filippine, Polonia, Tanzania, Thailandia).

I Paesi in via di sviluppo opposero che le loro compagnie aeree erano ancora in fase di avviamento, quindi incapaci di sostenere i costi assicurativi della revisione del Sistema di Varsavia: aumentare i limiti di responsabilità avrebbe, di riflesso, portato molti vettori dei Paesi meno ricchi a non essere più competitivi sul mercato e, conseguentemente, a doverne uscire. Oltretutto, l'aggravio dei prezzi dei biglietti avrebbe colpito tutti i passeggeri indistintamente, mentre solo i cittadini dei Paesi occidentali (statunitensi soprattutto) avrebbero potuto godere dei benefici di massimali più elevati<sup>204</sup>. Nonostante tutto, si concluse che un aumento dei costi assicurativi (pur se non equamente suddiviso) era preferibile ad una frammentazione esasperata del sistema<sup>205</sup>.

Il Comitato Giuridico stilò, nel suo Progetto di Rapporto, i punti cardine della revisione:

1. responsabilità oggettiva, anche in caso di atti di guerra e sabotaggio;
2. massimale quantificato in US \$ 100.000;
3. adeguamento automatico del massimale di US \$ 2.500 l'anno, per un periodo iniziale di dodici anni, ma con la possibilità di revisioni intermedie se ritenuto necessario;
4. limite assolutamente invalicabile in ogni caso<sup>206</sup>;
5. possibilità di concedere la vittoria nelle spese all'attore, qualora il vettore non avesse tempestivamente proposto di transare prima dell'inizio della lite;
6. accoglimento della c.d. quinta giurisdizione (foro dell'attore);
7. per i danni da ritardo si sarebbe risposto secondo criteri di colpa presunta, con massimali da elaborare in sede di conferenza diplomatica;
8. restava, in ogni caso, impregiudicato il diritto del vettore a rivalersi su terzi responsabili (o coresponsabili).

Nella primavera del 1970, per delineare meglio il contesto, ormai il Sistema di Varsavia era in crisi profonda: veniva visto come una normativa inadeguata, «insostenibile e irreversibilmente superata»<sup>207</sup>. I vettori temevano, a buon diritto, l'instaurarsi di un caos normativo, preludio ad una esasperata concorrenza; gli utenti, a loro volta, paventavano che tale competizione tra vettori si sarebbe risolta a detrimento della sicurezza dei trasporti, e comunque la eccessiva varietà delle norme avrebbe creato, anche tra i passeggeri, discriminazioni e incertezza<sup>208</sup>. Dal loro canto

---

<sup>204</sup> Per indicare come i cittadini di Paesi poveri avrebbero, in definitiva, contribuito, con la maggiorazione del biglietto, unicamente a sovvenzionare gli indennizzi dei cittadini occidentali (senza averne alcun beneficio), ci si rifaceva sarcasticamente al detto «*Il sera le paysan qui paiera la soupe du roi*». Cfr. PAGNANELLI, *La revisione della Convenzione di Varsavia*, in *Dir. prat. assicuraz.* 1974, 37.

<sup>205</sup> Cfr. RINALDI BACCELLI, *Analisi critica del protocollo di Guatemala 1971*, in *Dir. aer.* 1971, 181 (in nota).

<sup>206</sup> Cadevano le sanzioni legate al dolo, alla *willful misconduct*, come pure la validità delle “convenzioni speciali” previste dalla Convenzione di Varsavia.

<sup>207</sup> PAGNANELLI, *La revisione della Convenzione di Varsavia*, in *Dir. prat. assicuraz.* 1974, 37.

<sup>208</sup> Tra l'altro, le legislazioni nazionali, per quanto riguardava i voli interni, ormai tendevano ad elevare i limiti di Varsavia ognuna indipendentemente dall'altra e, pur non essendo questi nel campo di applicazione della Convenzione, lo stesso si tendeva ad aumentare la confusione. Da notare come l'Italia sia stata tra gli ultimi Paesi europei a porsi il problema.

gli operatori dell'industria aeronautica (costruttori *in primis*), su cui incombeva una “*strict liability*” ma senza beneficio del limite, vedevano sempre più probabile la loro chiamata in causa per concorrere al risarcimento dei danni. Di fronte a tutto questo, gli assicuratori valutavano come aleatorio qualsiasi possibile criterio razionale su cui fissare i massimali (e i premi)<sup>209</sup>.

## 5.1 Analisi del Protocollo di Guatemala

Successivamente alla chiusura dei lavori della XVII Sessione del proprio Comitato Giuridico, il Consiglio dell'I.C.A.O. informò dei risultati gli Stati membri, convocando una conferenza diplomatica da tenersi a Città del Guatemala dal 9 febbraio all'8 marzo del 1971, in cui si arrivò alla firma di un nuovo “*Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955*”: le novità erano molte, come le speranze di ridare equilibrio ad un sistema in piena crisi. Il nuovo strumento, con finalità dichiaratamente modificative<sup>210</sup>, avrebbe formato un tutto unico con gli altri due testi di diritto uniforme già in vigore.

Si strutturava la responsabilità del vettore su basi oggettive<sup>211</sup> e assolute, con un limite invalicabile quali che fossero le circostanze alla base della responsabilità<sup>212</sup>; si prevedeva altresì un aggiornamento periodico della cifra-limite. Nel testo definitivo del Protocollo venivano infine accolte le istanze americane per la creazione di un “*supplementary compensation scheme*” e la possibilità di adire il foro dell'attore (c.d. “quinta giurisdizione”).

Innanzitutto il biglietto perdeva la sua funzione di avviso ai passeggeri sulla disciplina applicabile e, in specie, sull'esistenza della limitazione della responsabilità del vettore: non era più prevista, infatti, la sanzione della perdita del beneficio della limitazione in caso di mancata o irregolare emissione del biglietto di passaggio; si obbligava ancora il vettore a rilasciare un titolo individuale o (novità) collettivo con le indicazioni degli estremi del viaggio, ma in una fase del trasporto aereo caratterizzata da una sempre maggiore semplificazione delle formalità, la sanzione in parola era vista come un pericoloso anacronismo, che avrebbe esposto il vettore a gravi conseguenze anche quando, per le modalità di imbarco o il servizio prestato

---

<sup>209</sup> Ricordando, inoltre, come nella varietà dei sistemi giudiziari, si potessero avere patti di quota-lite finanche al 30-40% (U.S.A.) dell'indennizzo conseguito, favorendo così il lievitare dei massimali di rischio.

<sup>210</sup> Come espressamente detto nell'introduzione al testo del Protocollo: «*Considérant qu'il est souhaitable d'amender la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955*».

<sup>211</sup> Per i danni derivanti da ritardo il testo del Guatemala disegnava un regime di responsabilità non dissimile da quello del Sistema di Varsavia.

<sup>212</sup> L'art. IX del Protocollo sostituiva completamente l'art. 24 della Convenzione di Varsavia, e il nuovo al. 2 terminava con «*Such limits of liability constitute maximum limits and may not be exceeded whatever the circumstances which gave rise to the liability*».

(es. voli *charter*), l'emissione del biglietto era assai difficile. Alla conferenza diplomatica si arrivò a stabilire una sorta di equivalenza tra i mezzi idonei a documentare il contratto di trasporto, soprattutto ai fini della disciplina applicabile.

Le principali, e più discusse, riforme furono comunque due: un regime di responsabilità oggettiva e un limite di debito insuperabile anche in caso di dolo o colpa grave.

La responsabilità oggettiva, eccezione rispetto al tradizionale canone della responsabilità per colpa (anche se presunta), era già radicato nel diritto dei trasporti (es. legislazioni di fine '800, elvetiche e prussiane, sui trasporti ferroviari) e aveva già fatto il suo ingresso nel trasporto aereo di persone grazie al *Montreal Agreement* del 1966, ma qui, per la prima volta, una conferenza diplomatica sanciva il superamento del rifiuto, a lungo perpetrato a livello internazionale<sup>213</sup>, della responsabilità oggettiva. Si è a tal proposito riferiti al c.d. “tramonto del dogma della volontà” per giustificare un così radicale mutamento di indirizzo: secondo la dottrina che sosteneva questo “tramonto”, la responsabilità civile andava vista come scevra da qualsiasi funzione sanzionatoria, ed unicamente in funzione risarcitoria, secondo la già citata teoria del rischio d'impresa, che spostava il danno su chi traeva benefici economici da un'attività (*cuius commoda eius incommoda*). L'imputazione stessa del danno, quindi, non si sarebbe più basata sulla illiceità della condotta del vettore o dei suoi preposti, ma si sarebbe agganciata ad altri criteri, così dimostrando che la responsabilità civile aveva «una sola finalità indefettibile, e cioè quella del risarcimento del danno»<sup>214</sup>, secondo la dottrina si andava verso un sistema generale in cui l'imputazione per colpa sarebbe stata un'eccezione rispetto alla regola della responsabilità oggettiva<sup>215</sup>. A contribuire al detto orientamento vi era anche la non secondaria osservazione che, in un contesto tecnologico ormai talmente avanzato, spesso non si poteva nemmeno muovere alcun rimprovero al danneggiante, requisito morale che stava, invece, alla base di una funzione sanzionatoria del risarcimento, così come interpretata nei sistemi di responsabilità per colpa<sup>216</sup>. Si definì il requisito della colpa come un “rudimento storico”, un criterio morale fittizio sul quale si doveva basare la scelta tra chi, danneggiante o danneggiato,

---

<sup>213</sup> Ci si rifaceva sicuramente alla teoria del dogma generale della colpa, ma anche alla considerazione che qualificando il danno al passeggero come un danno contrattuale, quindi legato ai principi in tema di inadempimento. Non era alieno da queste considerazioni anche il dato di un'industria ancora nelle sue prime fasi, quindi bisognosa di protezione.

<sup>214</sup> RINALDI BACCELLI, *Note in margine alla insuperabilità del limite di responsabilità del vettore aereo o dei suoi dipendenti*, in *Temi romana* 1972, 73.

<sup>215</sup> Il Branca sosteneva che, in un parallelo tra la disciplina della responsabilità extracontrattuale del codice del 1865 e quello del 1942, mentre nel primo la responsabilità per colpa era un principio fondamentale, nel secondo arrivava ad osservare che i casi più frequenti di responsabilità extracontrattuale sfuggivano il 2043 c.c. (e quindi l'imputazione per colpa) e rientravano negli articoli successivi basati su una responsabilità oggettiva, trasformando così quello che si riteneva il principio in una norma di chiusura.

<sup>216</sup> Tra l'altro, se il canone medio del comportamento fosse stato cercato nella coscienza sociale, allora si sarebbe rischiato di vedere notevolmente ristretta l'aera dei danni risarcibili. Cfr. RINALDI BACCELLI, *Note in margine alla insuperabilità del limite di responsabilità del vettore aereo o dei suoi dipendenti*, in *Temi romana* 1972, 74.

avrebbe in definitiva dovuto sopportare il danno. Se, dunque, nessun rimprovero morale poteva essere mosso al soggetto agente, sarebbe stato illogico continuare a sostenere che la minaccia della responsabilità potesse avere effetti dissuasivi sul vettore, tanto da indurlo a tenere comportamenti ancora più diligenti, specialmente se gli atti da lui compiuti rivestendo anche un carattere di utilità pubblica, come i trasporti aerei, una volta bloccati avrebbero portato alla collettività danni sociali sicuramente più gravi<sup>217</sup>. Ecco dunque che si arrivava a comprendere come la teoria del rischio d'impresa, specialmente in campi come quello aeronautico, potesse consentire che danni provocati anche da atti in sé leciti potessero venire posti in capo all'agente, che ne avrebbe potuto computare i costi nel bilancio dell'impresa, tramite la stipula di coperture assicurative.

Il vettore avrebbe quindi risposto semplicemente se il “*fai*” da cui fosse disceso il danno si fosse verificato a bordo dell'aeromobile o guarente le operazioni di imbarco e sbarco; si badi nell'art. 17 del testo emendato della Convenzione di Varsavia non si parla più di “*accident*”, svincolando così l'obbligo di risarcimento addirittura da una qualsiasi anomalia del trasporto<sup>218</sup>. I vantaggi di una struttura obiettiva della responsabilità sarebbero stati, a detta dei sostenitori, un sicuro e rapido indennizzo e una deflazione del contenzioso, a fronte di un modesto aumento dei premi assicurativi; mentre i detrattori sottolineavano come tale aumento non sarebbe stato così trascurabile, costringendo le imprese a riversarlo in maniera consistente sugli utenti, penalizzando soprattutto i piccoli e medi vettori, e comunque insistevano che, dal punto di vista teorico, la base della teoria del rischio d'impresa andava ricercata nel campo del danno extracontrattuale. Obiettivamente, comunque, va ricordato che, pur se più sicura sull'*an*, una responsabilità oggettiva senza meccanismi di rimborso automatico avrebbe ugualmente costretto i danneggiati ad adire un tribunale per vedersi liquidare il danno, rimarcando così nuovamente le differenze tra passeggeri abbienti, che avrebbero potuto resistere in giudizio e spuntare cifre più cospicue, e passeggeri poveri, a cui sarebbero continuati ad andare risarcimenti inadeguati<sup>219</sup>.

---

<sup>217</sup> Conviene aprire una breve parentesi sulla polverizzazione di operazioni in cui si suddivide l'industria aeronautica: dalla progettazione, alla costruzione, al volo, intervengono migliaia di soggetti diversi, talché spesso l'elemento intenzionale del danno sarebbe andato ricercato molto a monte di questa lunga catena; in secondo luogo, ormai la gestione dell'aeromobile, specialmente durante il volo, dipende quasi totalmente dalle sofisticate apparecchiature di bordo, il cui funzionamento perlopiù sfugge all'equipaggio e agli addetti all'assistenza al suolo.

<sup>218</sup> È il caso qui di ricordare come, nel vigore del Sistema di Varsavia, la giurisprudenza prevalente non si accontentasse della prova di aver adottato tutte le misure necessarie ad evitare il danno (o la loro impossibilità), ma richiedesse prova specifica della causa del danno e dei rimedi ad essa strettamente legati messi in opera; lasciando così in capo al vettore il risarcimento del danno provocato da causa ignota.

<sup>219</sup> Il Rinaldi Baccelli ricordò come la responsabilità civile, specialmente ricomprendendovi anche il danno incolpevole, fosse una “spada senza impugnatura”, che ferisce entrambe i contendenti: il danneggiante (anche se incolpevole) che deve sopportare il danno e risarcire, e il danneggiato che si trova di fronte un iter giudiziario non sempre svelto e agevole. Cfr. RINALDI BACCELLI, *Note in margine alla insuperabilità del limite di responsabilità del vettore aereo o dei suoi dipendenti*, in *Temì romana* 1972, 77.

La responsabilità vettoriale era oggettiva e assoluta, come sopra detto fu questo il secondo punto di perplessità: se da un lato si sosteneva che il limite elevato a US \$ 100.000 sarebbe stato idoneo a coprire tutti i danni, e quindi irrilevante se esso fosse o meno “*unbreakable*”, dall’altro si sosteneva la non moralità dell’insuperabilità del limite anche in caso di dolo o colpa grave e, quindi, il mantenimento del regime vigente. L’Italia, in una posizione di mediazione, suggerì di mantenere la perdita del beneficio della limitazione solamente in caso di dolo personale del vettore. Vinse l’opzione di un limite assolutamente insuperabile, sia per la considerazione della sua sufficienza, sia per il timore che aprire uno spiraglio nella contropartita che si offriva ai vettori, in cambio del consistente aumento delle cifre-limite, avrebbe portato ad una sistematica violazione giurisprudenziale del principio della limitazione<sup>220</sup>. Su base teorica, in un sistema di responsabilità oggettiva, stabilire la superabilità del limite di debito prendendo a parametro nozioni di dolo o colpa grave<sup>221</sup>, significava inserire nella costruzione un elemento incompatibile<sup>222</sup>: se la responsabilità ha funzione puramente risarcitoria, non si poteva sostenere una sanzione che fa leva proprio sul carattere affittivo dell’obbligo risarcitorio. Si arrivò così alla formulazione dell’art. 24 al. 2, in fine, del testo emendato: «*Ces limites de responsabilité constituent un maximum et sont infranchissables quelles que soient les circonstances qui sont à l’origine de la responsabilité*»<sup>223</sup>. Sul piano formale, ci si interrogava se fosse necessario sancire espressamente l’insuperabilità del limite, richiamando così i legislatori nazionali competenti a ratificare il Protocollo sul problema, sollevando probabili perplessità e, quindi difficoltà di approvazione; oppure si proponeva semplicemente di cancellare l’art. 25 della Convenzione di

---

<sup>220</sup> La giurisprudenza, fin dai primi tempi della Convenzione di Varsavia, aveva sempre cercato di allargare le maglie dell’art. 25 per superare i limiti di debito, e con il Montreal Agreement spesso i passeggeri americani consideravano i US \$ 75.000 come un punto di partenza, più che un massimale. A tal proposito l’Unione Internazionale degli Assicuratori, dichiarò che una nota compagnia di assicurazione aveva liquidato, in un unico sinistro aeronautico, risarcimenti che superavano il valore dei premi riscossi nei 20 anni precedenti!

Ma, partendo dal presupposto che un trattato verrà probabilmente disatteso, la soluzione non va ricercata in clausole cautelative, quanto nell’abbandono delle velleità di trattare. Cfr. RINALDI BACCELLI, *Note in margine alla insuperabilità del limite di responsabilità del vettore aereo o dei suoi dipendenti*, in *Temi romana* 1972, 71.

A nostro avviso vi è da aggiungere che l’osservazione dell’Autore è valida solo laddove la disciplina dettata dai trattati sia ragionevole e congrua con l’evoluzione dei tempi.

<sup>221</sup> O, nel testo emendato dal Protocollo dell’Aja del ‘55, azioni od omissioni compiute con l’intenzione di cagionare un danno, o con la consapevolezza che un danno ne sarebbe probabilmente derivato.

<sup>222</sup> Diversamente il Rinaldi Baccelli: «si consideri che l’esistenza o meno dell’elemento psicologico (colpa) può essere del tutto irrilevante quando il sistema di responsabilità assoluta preveda un risarcimento senza limiti, mentre può acquistare nuova ed autonoma funzione quando un limite esista. E ciò, a prescindere dall’accettazione o meno degli orientamenti che vorrebbero negare funzione di sanzione al principio della responsabilità civile [...]» RINALDI BACCELLI, *Analisi critica del protocollo di Guatemala 1971*, in *Dir. aer.* 1971, 209.

<sup>223</sup> Il Sottocomitato Giuridico dell’I.C.A.O. aveva proposto (ma senza prendere una precisa posizione a favore dell’insuperabilità del limite) una stesura dell’art. 24: «I limiti di responsabilità specificati nell’art.22 si applicheranno anche se il danno è risultato da un atto o da una omissione deliberata del vettore o dei suoi dipendenti o preposti compiuta con l’intenzione di provocare un danno».

Varsavia, ma anche questa opzione presentava inconvenienti: si sarebbe corso il rischio di creare una lacuna destinata ad essere colmata con principi degli ordinamenti nazionali<sup>224</sup>. Nel nuovo testo si era quindi ommesso un richiamo diretto al dolo e alla colpa grave, ma si diceva che tali somme costituivano un massimo, che non si prestavano ad essere superati e l'inciso "quali che siano le circostanze" pareva riferirsi sia al profilo oggettivo che a quello psicologico del fatto, quindi ricomprendendo anche il dolo e la colpa grave. È, d'altro canto, dubbio che una responsabilità limitata con un limite insuperabile sia costituzionalmente legittima, sulla scia delle scelte operate dalla Corte Costituzionale nella sentenza n. 132 del 1985, su cui torneremo nel prossimo capitolo.

Le uniche due ipotesi in cui sarebbe venuta meno, in tutto o in parte la responsabilità oggettiva del vettore erano rappresentate da un danno cagionato in modo esclusivo dallo stato di salute della persona trasportata (art. 17), e dalla *contributory negligence* del passeggero. Dopo una vivace discussione sia in sede di gruppo di lavoro, che in sede plenaria, la proposta di esonerare il vettore dai danni derivanti da conflitto armato veniva rigettata non raggiungendo il *quorum* richiesto dei 2/3; la Bulgaria aveva caldeggiato fino all'ultimo l'inserimento di tale eccezione al regime di responsabilità oggettiva del vettore, sia per l'instabilità che si andava allora delineando in Medio Oriente, sia per la difficoltà di trovare coperture assicurative per tali rischi.

Il limite di responsabilità, dopo le varie diatribe nei lavori preparatori, di cui già si è dato conto nelle pagine precedenti, venne elevato a 1.500.000 franchi-oro, equivalenti a US \$ 100.000<sup>225 226</sup>, aveva dunque avuto la meglio, anche in sede di conferenza diplomatica, la posizione dei Paesi occidentali, Stati Uniti in particolare, che ritenevano gli importi del Sistema di Varsavia praticamente un esonero di fatto del vettore da qualsiasi responsabilità, situazione ormai non più sostenibile con le argomentazioni legate alla fragilità di una "*infant industry*" quale quella aeronautica non era più. O almeno tale proposizione valeva per le industrie dei Paesi sviluppati, restando ancora aperto il divario con quelle dei Paesi in via di sviluppo; non si può comunque escludere che all'adozione di massimali così elevati abbiano contribuito anche considerazioni protezionistiche, miranti a limitare la concorrenza di piccoli o medi vettori alle grandi compagnie di bandiera. Il limite, nel suo nuovo ammontare, era in grado di soddisfare le richieste dell'85% dei passeggeri americani, e rappresentava per i vettori, specie statunitensi, una protezione dalle "catastrofi"<sup>227</sup>:

---

<sup>224</sup> Si veda il precedente, in materia marittima, della Convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico, che prevede in ogni caso il limite di 100 £ sterline per unità di carico, senza disporre nulla per il caso di dolo o colpa grave: la giurisprudenza dominante interpretava in senso restrittivo, ritenendo che si dovesse ricorrere al metodo del completamento mediante richiamo all'ordinamento interno.

<sup>225</sup> Art. 22, al. 1 a, del testo emendato.

<sup>226</sup> Il blocco dei Paesi dell'Est europeo cercarono di ridurre il limite a US \$ 75.000, ma l'emendamento fu rigettato con 13 voti favorevoli, 27 contrari e 7 astensioni.

<sup>227</sup> Cfr. RINALDI BACCELLI, *Analisi critica del protocollo di Guatemala 1971*, in *Dir. aer.* 1971, 216.



cioè richieste di risarcimento anche superiori a un milione di dollari<sup>228</sup>. Importante sottolineare come il limite operasse «*pour l'ensemble des demandes présentées, à quelque titre que ce soit*»<sup>229</sup>: si voleva in tal modo evitare che il danneggiato, citando soggetti diversi dal vettore e quindi non coperti dal beneficio di una responsabilità limitata, esponesse il vettore ad azioni di regresso per importi superiori alla cifra-limite<sup>230</sup>. Ma in tale formulazione ricadevano altresì i concorsi di azioni dal lato attivo<sup>231</sup>: sia di fronte ad una pluralità di pretese *iure hereditatis et iure proprio*, sia più in generale di fronte al concorso di azioni contrattuali ed extracontrattuali (laddove le legislazioni lo permettessero). Insomma, come detto dallo Jacchia<sup>232</sup>, il testo del Sistema di Varsavia, come emendato dal Protocollo del Guatemala, si poneva espressamente come unica fonte di qualsiasi azione intentata contro il vettore, fosse essa contrattuale o extracontrattuale, ritenendo in ogni caso inderogabili i massimali e le condizioni previste<sup>233</sup>.

Per quanto riguardava la liquidazione delle spese legali, questione che aveva spinto a stabilire due limiti<sup>234</sup> nel *Montreal Agreement* del '66 l'uno comprensivo e l'altro no di oneri e spese legali, si dava l'autorità al giudice adito di liquidare separatamente questa posta, anche se per i principi dell'ordinamento cui il tribunale

---

<sup>228</sup> Si torna a sottolineare come, per i passeggeri già ricchi, un massimale di US \$ 100.000 risultasse un indubbio beneficio, che si poteva oltretutto prestare ad illeciti arricchimenti, mentre per i passeggeri “di massa”, per i quali un limite che raggiungesse la metà, se non un terzo, della predetta somma sarebbe stato più che bastevole, esso rappresentava solo un aggravio in costi e oneri, mancando loro i mezzi per poter resistere in lite. Insomma, nonostante l'elevazione del limite, anzi, in parte, proprio grazie a tale aumento, si rimarcava ancora il divario tra i passeggeri, e laddove vi era maggior bisogno di tutela, là si sarebbero continuati a concentrare risarcimenti insufficienti.

<sup>229</sup> Art. 22, al. 1 a, del testo emendato.

<sup>230</sup> Si sosteneva, tra l'altro, che sarebbe stato opportuno anche creare positivamente un diritto di regresso del vettore nei confronti dei terzi responsabili, in considerazione sia del nuovo regime di responsabilità oggettiva e assoluta, sia delle reticenze che avevano alcuni ordinamenti a riconoscere tale diritto.

<sup>231</sup> Per quanto riguarda il concorso di azioni dal lato passivo, cioè rivolte verso più soggetti diversi (vettore, gestore aeroportuale, costruttore...), a noi sembra che non si debbano allargare così tanto le maglie dell'art. 22: se, infatti, si era scelto di non canalizzare il rischio su un solo soggetto, allora si doveva anche concedere al danneggiato di potersi soddisfare citando tutti quelli che secondo lui fossero i danneggianti, tanto più che solo il vettore godeva della limitazione della responsabilità, ed ammettere l'applicazione dell'art. 22 anche a soggetti diversi dal vettore avrebbe significato estendere loro il limite, in contrasto con i principi dell'ordinamento, art. 2740 c.c. in testa.

<sup>232</sup> Cfr. JACCHIA, *Brevi note sul Protocollo di Guatemala dell'8 marzo 1971 e nuova disciplina giuridica del trasporto internazionale di passeggeri per aeromobile*, in *Annali aeron.* 1970-71, 223.

<sup>233</sup> Si voleva in tal modo dare un chiarimento esegetico ad una questione spinosa: quella della possibilità di una azione separata a titolo extracontrattuale nei confronti del vettore. Questione di non secondaria importanza, che portava con sé due corollari pesanti: la possibilità di una sostanziale abrogazione del limite, e la confusione circa la legge applicabile all'azione extracontrattuale, stante la sua ritenuta estraneità alla Convenzione di Varsavia. La giurisprudenza era comunque incline a negare la possibilità di un concorso di azioni.

<sup>234</sup> La previsione di due limiti fu aspramente criticata, ritenendo che una differenza del 30% tra le due cifre previste fosse troppo alta, e tale da vanificare la riforma in senso oggettivo della responsabilità, indirizzata ad attribuire certezza ai risarcimenti, e quindi a deflazionare il contenzioso.

apparteneva tale facoltà non gli fosse riconosciuta. Mentre, infatti, nel testo del Protocollo dell'Aja questa possibilità era condizionata dalla *lex fori*, la conferenza diplomatica decise di far discendere direttamente dal testo di diritto uniforme tale potere, mentre nel caso il tribunale già fosse autorizzato a liquidare spese ed oneri si sarebbero applicate le norme del diritto interno<sup>235</sup>. Veniva tra l'altro prevista un *settlement inducement clause*, che prevedeva la possibilità di concedere la vittoria nelle spese soltanto se il vettore, entro sei mesi dalla notifica di una richiesta scritta e dettagliata di danni e spese legali, non avesse fatto un'offerta almeno uguale alla cifra in seguito riconosciuta dal giudice; questa clausola avrebbe dovuto portare alla bonaria conciliazione della maggior parte delle pendenze, almeno nelle intenzioni dei redattori. Ne veniva comunque ristretto il campo di applicabilità solo ai tribunali che non avessero, secondo la *lex fori*, la facoltà di liquidare separatamente le spese legali: ulteriore scopo della *settlement inducement clause* era limitare al massimo le deviazioni rispetto alla procedura del foro per quanto riguardasse oneri e spese legali.

Veniva soppressa la possibilità di stipulare una “convenzione speciale” tra passeggero e vettore, ma era più un'operazione simbolica sia per l'elevazione del limite a livelli ragionevoli, sia per la scarsità dei ricorsi a tale opportunità. Ma nel verso della medaglia di tale atto simbolico si poteva leggere la riprovazione per i metodi che avevano portato al *Montreal Agreement*, nonostante fosse stato un puntello che aveva impedito il collasso del sistema di Varsavia.

Su pressione degli Stati Uniti d'America, veniva infine riconosciuta agli Stati<sup>236</sup> la facoltà di creare un “Piano d'Indennizzo Supplementare”: l'art. 35 del testo emendato, però, non delineava alcuno schema specifico, bensì si limitava a tratteggiarne, perlopiù in negativo, alcuni elementi. Poteva quindi trattarsi sia di un sistema di responsabilità che di un'assicurazione<sup>237</sup>, ma in ogni caso si sarebbe applicato solamente sul territorio dello Stato e non avrebbe dovuto comportare oneri né finanziari né amministrativi ai vettori, a parte la raccolta dei contributi che ciascun passeggero avrebbe pagato<sup>238</sup>, assieme al biglietto, per sovvenzionare tale

---

<sup>235</sup> Era comunque possibile per gli Stati fare riserva per escludere l'applicazione dell'art. 22, al. 3a.

<sup>236</sup> Ogni Stato avrebbe potuto ideare un proprio *Supplemental Compensation Plan*, con la probabilità che si crei un mosaico di schemi di indennizzo complementari, ben distante dalle istanze di unitarietà del regime che aveva animato la Convenzione di Varsavia.

<sup>237</sup> Potrebbe essere il «sistema assicurativo che anche se non di carattere previdenziale, sia però ad evidenza pubblica quale riflesso del potere di intervento dello Stato», in cui il Rinaldi Baccelli tante speranze poneva per fornire ai viaggiatori una sicura copertura per i danni eventualmente sofferti. Cfr. RINALDI BACCELLI, *Note in margine alla insuperabilità del limite di responsabilità del vettore aereo o dei suoi dipendenti*, in *Temì romana* 1972, 79.

<sup>238</sup> Su questo punto si aprì, in seno alla conferenza, una spinosa *querelle* su come avrebbe potuto il vettore agevolmente esigere il contributo da ogni passeggero, se invece avrebbe dovuto dividere i passeggeri per nazionalità, se la somma andasse incorporata nel biglietto, oppure liquidata a parte. Ma sulle questioni di principio alla fine spuntarono quello di ordine pratico: riscuotere i tributi mediante identificazione della nazionalità del passeggero avrebbe estremamente complicato l'operazione. Si disse quindi che non andava fatta discriminazione tra passeggeri, ovvero che tutti avrebbero dovuto ugualmente pagare, anche se non cittadini o residenti dello Stato che aveva istituito il piano. In pratica, però poi non tutti avrebbero goduto dello stesso livello di protezione:

fondo. Si sottolineava come in nessun caso il piano avesse dovuto imporre al vettore una responsabilità di qualsiasi natura sia verso il passeggero che verso il fondo: responsabilità del fondo e responsabilità del vettore andavano tenute ben distinte, e nessuna irregolarità di riscossione e corresponsione del contributo del passeggero avrebbe posto nuove responsabilità in capo al vettore. Si voleva vietare che tramite contributi finanziari o amministrativi venissero aggirati i limiti di responsabilità di cui il vettore godeva. Inoltre si faceva divieto di discriminazione tra vettori: non si voleva che il piano di indennizzo si trasformasse in un elemento che alterasse la concorrenza tra le compagnie aeree operanti sul territorio di uno stesso Stato.

Nei lavori preparatori si era previsto, e quantificato, un aggiornamento automatico del limite<sup>239</sup>, ma la conferenza diplomatica optò per la convocazione a intervalli quinquennali di due conferenze diplomatiche che avrebbero elevato il limite in misura di 187.500 franchi-oro (US \$ 12.500) per ciascuna volta; a meno che la maggioranza dei due terzi non avesse ritenuto di adottare un aumento inferiore. In sostanza si congelava per almeno un quinquennio il limite di responsabilità.

Il Protocollo di Guatemala sarebbe dovuto entrare in vigore col deposito del trentesimo documento di ratifica, a condizione che il traffico aereo di cinque Stati ratificanti costituisse almeno il 40% del traffico aereo internazionale di linea complessivo degli Stati membri dell'I.C.A.O., percentuale non raggiungibile prescindendo dalla ratifica degli Stati Uniti. Sottoponendo l'entrata in vigore del testo di emendamento, invece che al mero dato numerico delle ratifiche, all'effettivo interesse degli Stati con maggiore volume di traffico, si voleva, come a Montreal nel '66, evitare che paesi aeronautici (specialmente gli U.S.A.) di maggior peso restassero fuori dal testo di diritto uniforme, portando così ad ulteriore frantumazione il già variopinto tessuto del Sistema di Varsavia.

Gli Stati Uniti, anche in ragione delle difficoltà legate all'ideazione di un *supplementary compensation scheme* soddisfacente per il Congresso, non hanno mai ratificato il Protocollo del 1971 che, conseguentemente, non è mai entrato in vigore.

---

solo in casi eccezionali dei cittadini non-USA avrebbero potuto chiedere indennizzi superiori a US \$ 100.000.

<sup>239</sup> Lo Zambia, come contropartita all'accettazione del piano di indennizzo supplementare, aveva richiesto un abbassamento del limite a US \$ 75.000 e l'eliminazione della clausola di adeguamento automatico. Giamaica, Costa Rica, Barbados, Brasile, Columbia, Repubblica Dominicana, Honduras, Guatemala, Trinidad e Tobago, Zambia presentarono allora un nuovo emendamento per sostituire alla clausola di adeguamento automatico un sistema semi-automatico basato sulla revisione periodica; com'è agevole constatare la proposta arrivò da quei Paesi che meno di tutti sentivano insufficiente il limite, i cui cittadini non avrebbero mai goduto di elevati risarcimenti, ma che pagavano, e avrebbero pagato, il prezzo di massimali alti e quelli degli adeguamenti automatici, senza poter usufruire dei benefici. Col meccanismo della revisione periodica speravano di avere un nuovo tavolo diplomatico in cui far valere le loro posizioni.

## 6. ACCORDI INTERVETTORIALI

Stante l'impossibilità di raggiungere un numero di ratifiche sufficiente sia per il Protocollo di Guatemala del 1971, sia per il successivo Protocollo n. 3 di Montreal del 1975<sup>240</sup>, l'attività legislativa appariva sostanzialmente bloccata; nel contempo gli Stati, nella loro sfera di competenza, varavano legislazioni nazionali che andavano a rompere l'uniformità tanto sperata nell'ambito del complessivo trasporto aereo, il sistema internazionale era ormai oggetto di sistemi empirici di superamento dei limiti, sia con un'erosione giurisprudenziale<sup>241</sup>, che tramite accordi intervettoriali.

Già nel 1987 si ebbe, da parte delle compagnie europee associate all'A.E.A., la conclusione dell'Accordo di Malta, con cui si innalzavano, ufficiosamente, i limiti risarcitori a 100.000 DSP, allineandosi così, spontaneamente, al dettato del Protocollo n. 3 di Montreal 1975.

### 6.1 La "iniziativa giapponese"

Il 20 novembre 1992 dieci compagnie aeree giapponesi<sup>242</sup> hanno simultaneamente abolito il limite di responsabilità nel risarcimento dei danni alla persona nel trasporto aereo internazionale, rinunciando anche alla prova liberatoria *ex art. 20* della Convenzione di Varsavia fino all'ammontare di 100.000 DSP. Era la prima volta che si strutturava il regime della responsabilità vettoriale sul c.d. *two-tier system*, il sistema del doppio binario, un doppio regime di imputazione: oggettivo

---

<sup>240</sup> Che aveva elevato a 100.000 DSP il limite risarcitorio in caso di morte o lesioni sopportate dal passeggero. I Protocolli di Montreal del 1975 furono sottoscritti in seguito alla sospensione della convertibilità del dollaro in oro (conseguenza del venir nel meno 1971 degli Accordi di Bretton Woods) svincolando così dall'oro le valute nazionali; il sistema introdotto dalla Convenzione di Varsavia e dal Protocollo dell'Aja aveva perduto allora significato, imponendo ai giudici nazionali di fare riferimento al valore effettivo dell'oro, mutevole nel tempo. Si stilarono quindi ben 4 Protocolli: i primi tre riguardanti il trasporto passeggeri, il quarto invece per il trasporto merci, in cui si esprimevano i limiti di responsabilità in Diritti Speciali di Prelievo, unità istituita dal Fondo Monetario Internazionale e facilmente convertibile in monete nazionali. Il Protocollo n. 1 riguardava la Convenzione di Varsavia, il n. 2 la Convenzione come emendata dal Protocollo dell'Aja, del 1955, il n. 3 il testo emendato dal Protocollo di Guatemala del 1971. Dei 4 Protocolli di Montreal del 1975, solo il n. 4 era, recentemente, entrato in vigore.

<sup>241</sup> «[...] *les tribunaux n'ont eu comme seule issue que la possibilité de transformer la faute dite inexcusable en faute ordinaire, voire légère même. [...]. Sauf rares exceptions où la Compagnie elle-même s'est trouvée sanctionnée, c'est le comportement de l'équipage qui est généralement jugé inexcusable. C'est le prix à payer pour indemniser convenablement les victimes. Mais est-il équitable, voire justifiable, de faire peser le poids d'une culpabilité gravissime, «inexcusable», sur les épaules ou sur le mémoire de celui qui a, presque toujours, fait du mieux possible, compte tenu des circonstances, ainsi que sa famille et de ses proches ? cela n'est pas acceptable.» SCAPEL, *Vers la fin de la limitation de responsabilité du transporteur aérien de passagers*, in *Rev. fr. dr. aé.* 1996, 17-18.*

<sup>242</sup> Appartenenti ai tre maggiori gruppi nipponici di vettori aerei: Japan Airlines, All Nippon e Japan Air System).

fino a 100.000 DSP, basato sul regime della colpa presunta (secondo il dettato della Convenzione di Varsavia) oltre tale cifra<sup>243</sup>.

Alla base di una scelta tanto radicale si ponevano vari fattori: primo fra tutti il concetto socio-filosofico nipponico<sup>244</sup> di risarcimento, che indusse la JAL a quantificare risarcimenti superiori al massimale applicabile per tutti i passeggeri con biglietto internazionale in volo sul B747 precipitato nel 1985 con oltre 500 vittime<sup>245</sup>. Fu in quella occasione lampante la grande e umanamente ingiusta disparità di trattamento tra passeggeri di voli interni e quelli internazionali: il calcolo dei danni, infatti, veniva effettuato con formule matematiche derivate dalla responsabilità civile automobilistica, che davano risultati pressoché incontestati, sovente superiori ai 18 milioni di yen (l'equivalente di 100.000 DSP). Si tenga anche conto che, per l'ordinamento nipponico, agli assicuratori è proibito gestire autonomamente, in nome del proprio assicurato, le pratiche di risarcimento, essendo il vettore stesso obbligato a trattare e definire, per quanto possibile, in sede extragiudiziale tutti i reclami.

A tale situazione socio-giuridica si aggiungevano le perplessità riguardo il *Supplemental Compensation Plan* previsto sia dal Protocollo di Guatemala che da quello di Montreal del 1975: a molti appariva economicamente non accettabile che venisse creata una struttura tecnico-operativa *ad hoc*, distraendo utili risorse utilizzabili nel campo assicurativo<sup>246</sup>; sotto il profilo giuridico si sottolineava che l'indennizzo versato al passeggero in virtù del *Supplemental Compensation Plan* non poteva essere considerato parte del risarcimento<sup>247</sup>, dato che questo doveva essere corrisposto unicamente dal danneggiante<sup>248</sup>. Senza contare l'incertezza che l'entrata in vigore del Protocollo n. 3 di Montreal avrebbe portato, in relazione sia al numero di ratifiche che alla differenze tra i vari Piani d'Indennizzo Supplementari.

---

<sup>243</sup> Come si vedrà nel terzo capitolo della presente ricerca, il *two-tier system* permeerà di sé tutte le scelte successive in campo di trasporto aereo di persone. Anche il *Department of Transportation* degli Stati Uniti d'America, a cui fu presentata dai vettori aerei una domanda diretta ad ottenere l'approvazione delle nuove Condizioni di Trasporto, ebbe modo di considerare tale nuovo regime «*consistent with public interests*».

<sup>244</sup> Il Giappone aveva ratificato sia la Convenzione di Varsavia che il Protocollo dell'Aja, ma non il Protocollo di Montreal n. 3. Nel 1981 i vettori aerei avevano spontaneamente elevato il limite di responsabilità da US \$ 75.000 a 100.000 DSP; mentre nel 1982 avevano abolito ogni limite nel trasporto interno.

<sup>245</sup> Il più grave incidente singolo nella storia dell'aviazione civile.

<sup>246</sup> Studi del *Civil Air Law Research Institute* avevano indicato come il costo, da addossare ai passeggeri, per la creazione di un Piano d'Indennizzo Supplementare fosse di US \$ 5, molto superiori all'aumento dei biglietti, compresi tra US \$1 e US \$ 2, derivanti dai costi assicurativi dell'abolizione del limite.

<sup>247</sup> Il carattere supplementare di tale strumento, introdotto dall'esterno del sistema per migliorare il trattamento indennitario degli utenti danneggiati, ne fa un "plus aggiuntivo e non già un *aliud* modificativo o sostitutivo rispetto al sistema della Convenzione". Cfr. U. LA TORRE, *Il risarcimento complementare nel trasporto aereo internazionale di persone: il piano statunitense del 1990*, in *Dir. Trasp.*, I/1992, pag. 81.

<sup>248</sup> Tenendo, inoltre, in debito conto che i fondi del Piano d'Indennizzo Supplementare venivano dai premi pagati dagli stessi passeggeri danneggiati.

Nel maggio del 1992 il *Civil Air Law Research Institute*, alla luce della ormai generalizzata considerazione che il limite di responsabilità esistente era inadeguato, specie se riferito ai Paesi con maggior tenore di vita<sup>249</sup>, ebbe modo di constatare che un aumento del limite o la sua abolizione non avrebbero prodotto alcun sensibile aggravio dei costi assicurativi, conseguentemente l'abolizione risultava la scelta preferibile<sup>250</sup> per assicurare un ristoro adeguato e certo.

La c.d. “*Japanese initiative*” si rifaceva, come il *Montreal Intercarrier Agreement* del 1966, alle “convenzioni speciali” previste dall'art. 22 della Convenzione di Varsavia<sup>251</sup>, si voleva mantenere la cornice del sistema di Varsavia come garanzia di uniformità della disciplina<sup>252</sup>, nonostante ormai originasse più problemi di quanti ne risolvesse.

Tornando per un attimo al *Supplemental Compensation Plan*, l'iniziativa in questione sottolineava anche il disagio dei vettori nell'ipotesi di vedere la propria immagine e i propri interessi gestiti da un soggetto loro imposto, magari anche non gradito<sup>253</sup>.

Si aprivano dunque due possibili strade: o la generalizzata adesione di tutti i vettori internazionali all'iniziativa giapponese<sup>254</sup>, o la sottoscrizione delle nuove Condizioni di Trasporto solo da parte di alcuni vettori<sup>255</sup>.

---

<sup>249</sup> Stati Uniti, Europa, Giappone.

<sup>250</sup> Il rapporto del *Civil Air Law Research Institute* affermava che «l'unica idonea e realistica soluzione del problema consiste nel modificare le Condizioni di Trasporto nel rispetto dell'attuale regime della Convenzione di Varsavia. Comunque, la modifica delle Condizioni di Trasporto costituisce solo una risposta da parte di singoli vettori ed occorre dare atto che questo metodo rientra nel quadro di un trattato che solo può definire la materia della responsabilità internazionale del vettore aereo. È importante compiere ulteriori sforzi per stabilire un nuovo regime di responsabilità dei vettori aerei che comprenda anche problemi di giurisdizione[...]».

<sup>251</sup> Abbiamo già avuto modo di criticare tale orientamento nel paragrafo 4.1 del presente capitolo.

<sup>252</sup> Titoli di trasporto e norme sulla giurisdizione in particolare.

<sup>253</sup> Mentre, infatti, i risarcimenti fino a 100.000 DSP, in base al Protocollo n. 3 di Montreal sarebbero stati liquidati direttamente dai vettori, o meglio dagli assicuratori che loro avrebbero scelto per coprire i propri rischi, guardandone non da ultimo la serietà e la velocità delle liquidazioni; per le somme eccedenti i 100.000 DSP si sarebbe avuto come unico soggetto legittimato il gestore del Piano d'Indennizzo Supplementare.

<sup>254</sup> Soluzione prospettata come utopica date le diversità di mentalità e di mercato esistenti.

<sup>255</sup> Con la problematica aperta dei trasporti successivi: se infatti il danno al passeggero, che viaggiasse con biglietto emesso da un vettore con responsabilità illimitata, si fosse verificato su una tratta di competenza di un vettore successivo, che non avesse rinunciato al beneficio del limite risarcitorio, quanto sarebbe stato liquidato? Ovvero, si sarebbe dovuto o meno superare il limite di responsabilità? Ai sensi dell'art. 30, al. 1, avrebbe dovuto rispondere esclusivamente il vettore che avesse eseguito la tratta durante la quale si fosse verificato il danno. Tuttavia, sarebbe trovati di fronte ad un viaggio considerato come indivisibile, e quindi si sarebbero dovute applicare le Condizioni Generali di Contratto del vettore emittente il titolo di trasporto, quindi il vettore successivo si sarebbe trovato a dover rispondere illimitatamente. Salvo poi un eventuale diritto di rivalsa di quest'ultimo verso il primo.

Ad ogni modo la “*Japanese initiative*” costituiva una scelta ponderata e, soprattutto temporanea, che, oltre a rispondere alle esigenze di chiarezza della cultura giapponese, ebbe il merito di rendere definitivamente irrealistica la resistenza dei vettori aerei internazionali all’adeguamento dei limiti risarcitori.

## 6.2 Gli accordi I.A.T.A.

L’iniziativa delle dieci compagnie aeree giapponesi innescò un nuovo orientamento all’interno dell’I.A.T.A., tanto che nell’Assemblea annuale del 1995 tenutasi a Kuala Lumpur, i 230 vettori internazionali presenti ammisero che i limiti in vigore erano gravemente inadeguati («*grossly inadequate*»), l’Associazione dei Vettori propose un nuovo accordo intervettoriale: si trattava di un “accordo quadro”<sup>256</sup>, cioè di un testo che lasciava, all’interno delle linee delineate, scelta al vettore sulle modalità attuative da inserire nelle proprie Condizioni Generali di Trasporto.

Nel testo dell’accordo era stato eliminato ogni tipo di limitazione<sup>257</sup>, anche a livello di minimo, perché ritenuta non difendibile di fronte agli attacchi giurisprudenziali (specialmente delle corti statunitensi e giapponesi) e inoltre gravemente penalizzanti i vettori dei Paesi in via di sviluppo<sup>258</sup>; per il calcolo della indennità si faceva riferimento alla legge del domicilio del passeggero<sup>259</sup>. Ai vettori veniva lasciata libera scelta in ordine se invocare o meno i mezzi difensivi previsti dalla Convenzione di Varsavia. Come già il *Montreal Agreement* e la “*Japanese initiative*”, anche l’Accordo Intervettoriale di Kuala Lumpur del 1995 sottolineava, nel suo considerando, «*les avantages considérables pour les transports aérien internationaux*» che il Sistema di Varsavia aveva portato, e vi si voleva inserire richiamandosi alle “convenzioni speciali” ex art. 22 della Convenzione.

Tuttavia lo scopo primario di una più ampia tutela del passeggero non poteva dirsi raggiunto. Il richiamo alla legge del domicilio del passeggero per quantificare il risarcimento avrebbe creato forti discriminazioni basate sulla nazionalità dei danneggiati, e avrebbe in tal modo creato una “quinta giurisdizione” obbligatoria. Non venivano nemmeno prese in considerazione le ipotesi di pronta liquidazione della parte incontestata del risarcimento, né la possibilità della corresponsione

---

<sup>256</sup> Tale accordo viene da alcuni chiamato Accordo di Washington, dato che lì si erano avuti i lavori preparatori, che vertevano su di un aumento del limite risarcitorio a 250.000 DSP, che, d’altra parte, altro non era se non la rivalutazione dei 100.000 DSP previsti dal Protocollo n. 3 di Montreal del 1975. Tuttavia il Segretario e il *Legal Advisory Group* dell’I.A.T.A. presentarono all’assemblea di Kuala Lumpur un testo differente.

<sup>257</sup> Veniva lasciata l’alternativa ai vettori sulla forma della rinuncia al beneficio del limite risarcitorio: se rinunciare *tout court*, oppure nella misura necessaria per permettere alla legge del domicilio del passeggero di determinare la somma da liquidare.

<sup>258</sup> Che vedevano in tal modo premiata la loro resistenza, anche in sede di modifica del congegno di aggiornamento dei limiti previsto nel Protocollo di Guatemala del 1971.

<sup>259</sup> Tale scelta avrebbe comportato per l’Unione Europea la necessità di varare un’apposita disciplina per creare un “*lex fori* europea”, per evitare discriminazioni tra cittadini dell’Unione.

automatica di una *lump sum*; i vettori d'altra parte contestavano la ristrettezza dei tempi proposti<sup>260</sup>, che molto difficilmente sarebbero stati rispettati.

A Miami, nel gennaio-febbraio 1996, l'accordo venne modificato e integrato: venne riaffermata la rinuncia obbligatoria ad ogni tipo di limitazione della responsabilità, venne introdotto il *two-tier system*, con soglia a 100.000 DSP, e venne reso facoltativo il richiamo alla legge del domicilio del passeggero per la quantificazione del danno. Nel corso dei lavori venne avanzata la proposta di inserire una clausola compromissoria, tendente a deferire al giudizio arbitrale, deflazionando il ricorso alla farraginoso giustizia ordinaria<sup>261</sup>; tale ipotesi fu osteggiata dagli Stati Uniti, preoccupati che i cittadini americani o residenti in America non potessero adire i (generosi) tribunali statunitensi. Le modifiche non si spingevano oltre.

Va sottolineato che entrambi gli accordi prevedevano la loro entrata in vigore a prescindere dal numero di sottoscrizioni: era sufficiente farne pervenire una copia sottoscritta alla Segreteria dell'I.A.T.A. e l'inserimento delle relative clausole nelle Condizioni di Trasporto, come del resto era semplice svincolarsene. La nostra compagnia di bandiera non aderì a nessuno dei due accordi.

---

<sup>260</sup> La matrice dell'Accordo di Kuala Lumpur del 1995 va ricercata nella Raccomandazione della Conferenza Europea dell'Aviazione Civile (C.E.A.C.) 16/1 del 1994 ove si auspicava un accordo europeo intervettoriale da applicare sia a vettori appartenenti a Paesi UE, sia a Paesi, extra-UE, guida nel settore del trasporto aereo, attraverso lo strumento dello *special contract* previsto nella Convenzione di Varsavia, che consente a passeggero e vettore di concordare un limite risarcitorio più elevato. Veniva quantificato un limite di responsabilità almeno di 250.000 DSP, la liquidazione entro tre mesi dal sinistro della parte non contesta del risarcimento, e veniva introdotta una *lump sum*: un acconto irripetibile (5% del massimale in caso di lesioni, 10% in caso di morte) che doveva servire ad affrontare le prime spese conseguenti al sinistro (cure mediche, viaggio per raggiungere il congiunto ferito o deceduto, parziale copertura del venir meno del sostentamento economico...). I limiti sarebbero stati sottoposti ogni triennio ad adeguamento. Si raccomandava agli Stati di fare tutto il possibile, facendo pressione sulle compagnie aeree operanti sul proprio territorio, perché la raccomandazione non restasse lettera morta.

<sup>261</sup> E, si sottolinea, alla *pubblica* giustizia ordinaria: i tribunali arbitrali infatti possono anche non divulgare (anzi, spesso non debbono) i nomi delle parti.



## CAPITOLO III

**SOMMARIO:** 1. Le ragioni dell'intervento della Comunità Europea: 1.1 Gli obiettivi del Reg. CE 2027/97 – 1.2 Una visione critica delle misure regolamentari – 2. La “Nuova Varsavia”: la *ratio* della Convenzione di Montreal del 1999 – 3. Uniformità della disciplina e tutela del passeggero-consumatore: il Reg. CE 889/2002: 3.1 La parte aeronautica del Codice della Navigazione: i suoi pregi e la sua recente riforma – 4. L'informazione al passeggero nel trasporto aereo

### 1. LE RAGIONI DELL'INTERVENTO DELLA COMUNITÀ EUROPEA

Il panorama della disciplina internazionale del trasporto aereo di persone, che emergeva alla fine della lunga evoluzione di cui si è dato conto nel primo capitolo, non si presentava certamente più come un sistema monolitico e uniforme, auspicato nel 1929, bensì come un mosaico caotico, frutto di un sostanziale paradosso: per mantenere in vita un “Sistema” si era concesso un florilegio di strumenti stratificatesi che ne coprivano solamente alcuni ambiti territoriali di applicazione. L'equivoco di base, alimentato dalla incapacità di giungere all'elaborazione di un nuovo strumento convenzionale, fu riconoscere agli accordi intervettoriali cittadinanza nella Convenzione di Varsavia tramite una lettura, a nostro avviso, errata delle “convenzioni speciali” ex art. 22 della Convenzione di Varsavia: ma tali accordi non correvano certo tra passeggero e vettore, bensì tra soli vettori con esclusione completa dei passeggeri, come potevano dunque farsi ricadere sotto l'art. 22? E più i limiti si dimostravano irrisori e irreali, più i soggetti privati, nel lodevole tentativo di adeguarli, laceravano il tessuto della Convenzione.

Il “Sistema di Varsavia” oramai vedeva una Convenzione base ratificata da oltre 90 Stati, due Protocolli Aggiuntivi di cui solo uno, quello dell'Aja del 1955, era entrato in vigore, ma con la metà delle ratifiche della Convenzione. Su questa struttura si era inserito il *Montreal Agreement* del 1966 nelle sue due versioni: undici vettori rifiutarono, infatti, il regime di responsabilità oggettiva, accettando che si applicasse loro solo una versione ridotta dell'*Agreement*, limitata ai nuovi massimali. Da ultimo ecco spuntare su tale architettura i pinnacoli della “*japanese initiative*”, degli Accordi di Kuala Lumpur e di Miami.

Il caos, l'incertezza, il rischio che nuovi accordi regionali venissero a sfibrare definitivamente un sistema ormai in crisi conclamata, il sorgere di nuove organizzazioni di carattere regionale con competenze in campo aeronautico, prima fra tutte l'Unione Europea, spingevano in modo indefettibile per l'adozione di un nuovo strumento convenzionale, che rispondesse alle mutate esigenze giuridico-sociali emerse dopo 70 anni dalla firma della Convenzione di Varsavia, che tanto aveva contribuito allo sviluppo dell'aviazione civile, ma che ora non era più al passo coi tempi.

Ed effettivamente l'Unione Europea intervenne: non avrebbe potuto fare altrimenti dato che il perseguimento di una politica comune dei trasporti<sup>262</sup> passava forzatamente attraverso l'uniformità delle regole ad essi applicabili. La liberalizzazione del trasporto aereo perseguita dagli inizi degli anni '90 ampliò ben presto la sua sfera d'azione fino a ricomprendere, oltre al settore pubblicistico, anche quello privatistico<sup>263</sup>. Dopo la definizione del c.d. "terzo pacchetto", contenente misure sul rilascio delle licenze ai vettori, l'accesso alle rotte europee e la regolamentazione delle tariffe per il trasporto, il Consiglio dell'Unione Europea decise di riordinare la materia della responsabilità vettoriale con lo strumento del regolamento, «obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri» (art. 249 Tratt. CE)<sup>264</sup>, si arrivò così all'emanazione del Reg. CE 2027/97, il cui obiettivo primario era uscire dallo stallo creatosi a livello internazionale nel processo di revisione del Sistema di Varsavia.

---

<sup>262</sup> L'intervento degli organismi europei fu reso possibile dalla pronuncia del 1973 della Corte di Giustizia delle Comunità Europee grazie alla quale si superò l'*empasse* costituita da una interpretazione restrittiva dell'art. 80 (ex art. 84) del Trattato CE. Tale norma, infatti, faceva espresso riferimento solo ai trasporti ferroviari, stradali e su vie navigabili per delineare l'ambito di applicazione del Titolo V della Parte Terza del Trattato, dedicato ai trasporti, si era pertanto posta in dubbio l'applicabilità dei principi comunitari al trasporto aereo. La Corte sentenziò, al contrario, che i principi del Trattato CE andassero applicati a tutti i settori del trasporto; conclusione da condividere appieno se solo si osserva che dal combinato disposto degli art. 2 e 3 del Trattato CE, al fine della realizzazione dei Principi posti alla base della Comunità Europea (tra cui un armonioso sviluppo delle attività economiche e un miglioramento della protezione sociale) vi è l'instaurazione di un «mercato interno caratterizzato dall'eliminazione fra gli Stati membri, degli ostacoli alla libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali» (art. 3 lett. c), specificandosi anche come fosse un obiettivo essenziale, sempre al fine «una politica comune nel settore dei trasporti» (art. 3 lett. f), senza alcuna distinzione riguardo al mezzo utilizzato. Si rimanda, comunque, anche a quanto già detto in nota al paragrafo 1.1 del primo capitolo.

<sup>263</sup> Cfr. SILINGARDI G., *Regolamento CE n. 2027/97 e nuovo regime di responsabilità del vettore aereo di persone*, in *N.G.C.C.* 1999, II, 26.

<sup>264</sup> Elogia la scelta di questo strumento normativo anche Tofani, specialmente rammentando le discrasie che le discipline interne di ciascuno Stato membro avevano creato nel tessuto del mercato europeo dell'aviazione che si voleva creare con il "terzo pacchetto". (Cfr. TOFANI, *Il Regolamento CE 2027 del '97: verso un nuovo regime di responsabilità del vettore aereo di persone*, in *Dir. econ. ass.* 1999, 948).

## 1.1 Gli obiettivi del Reg. CE 2027/97

Nel primo capitolo si sono, sinteticamente, tratteggiati i caratteri salienti di questo Regolamento, qui si tenterà di vederne in filigrana la *ratio* e, conseguentemente, la bontà delle scelte effettuate.

La proposta di regolamento<sup>265</sup> partiva dalla considerazione che, nonostante tutto, il Sistema di Varsavia costituisse ancora una base giuridica ampiamente riconosciuta a livello internazionale<sup>266</sup>, si trattava quindi di armonizzare con esso una disciplina che andasse a sostituire le varie iniziative intraprese dagli Stati membri, per permettere un buon funzionamento della mercato liberalizzato, e quindi lo sviluppo di una equilibrata concorrenza tra vettori, senza con ciò dimenticare la tutela del consumatore<sup>267</sup>. Un sistema in cui, in definitiva, venisse tacitamente accollato al passeggero un rischio “da imbarco”, per una pericolosità intrinseca del mezzo scelto che giustificasse un livello così basso nei risarcimenti dei danni, era ormai anacronistico rispetto ai tempi, e in contrasto con l’immagine che si voleva dare del trasporto aereo, destinato ormai ad un numero sempre maggiore di potenziali utenti<sup>268</sup>.

L’esigenza di miglioramento del livello di protezione dei passeggeri coinvolti in incidenti aerei era enunciata nel 1° Considerando del Regolamento, motivazione che avvolge tutti e quattro i punti salienti di quest’ultimo: abolizione del limite risarcitorio, previsione di una responsabilità assoluta ed oggettiva, obbligo di assicurazione, diritto ad una somma di denaro nell’immediatezza dell’evento dannoso (c.d. *lump sum*). Ma gli obiettivi del legislatore comunitario andavano oltre: non solo registrava l’esigenza di una revisione del Sistema di Varsavia (5° Considerando), ma mirava a porsi come «linea di orientamento per migliorare la protezione dei passeggeri su scala mondiale» (6° Considerando), al fine di aumentare gli sforzi per aumentare i limiti massimi di responsabilità attraverso negoziati multilaterali. Il Regolamento CE rientrava nella schiera di testi che “si limitavano” ad integrare unilateralmente il regime convenzionale con ulteriori previsioni<sup>269</sup>, da

---

<sup>265</sup> Per un sintetico prospetto dell’iter dell’iniziativa del regolamento si rimanda sempre a TOFANI, *op. cit.*, 948.

<sup>266</sup> Osservazione poi ripresa dal 2° Considerando del Regolamento.

<sup>267</sup> «A tal ultimo proposito è da accogliere senz’altro favorevolmente la presa di coscienza da parte degli organi della Comunità in merito alla necessità che l’esigenza fondamentale, tradizionalmente salvaguardata, della tutela del libero mercato e della libera concorrenza non può comunque comportare pregiudizio all’altra esigenza, di certo non meno rilevante, della tutela dell’utente.» MASTRANDREA – QUARANTA, *Il problema dell’adeguatezza del limite nel trasporto aereo di persone ed i recenti tentativi concreti di soluzione*, in *Dir. Trasp.* 1996, 722.

<sup>268</sup> Si affermava che compito della politica comunitaria era garantire, oltre che una sicurezza oggettiva del mezzo, anche un elevato livello di “sicurezza soggettiva”: una percezione positiva dell’aereo come mezzo di comunicazione. (Cfr. MASTRANDREA – QUARANTA, *op. cit.*, 723).

<sup>269</sup> Osservava il Romanelli come il Reg. CE 2027/97 non prevedesse «alcuna modifica, sostituzione o soppressione delle norme della stessa Convenzione nel testo attualmente vigente». (Cfr. ROMANELLI, *Il regime di responsabilità del vettore aereo per infortunio al passeggero in base al Reg CE 2027/97*, in *Studi in memoria di M.L. Corbino*, Milano 1999, pag. 749). L’Autore ne fa, conseguentemente, discendere che lo strumento comunitario non si ponga in contrasto col testo di diritto uniforme, considerando, infine, «soprattutto significativo il fatto che non vi sia stata la

inserire “spontaneamente” nelle condizioni generali di contratto dei singoli vettori<sup>270</sup>, in attesa di un nuovo testo normativo elaborato a livello mondiale, alla cui luce sarebbero poi stato rivisto il Reg.CE 2027/97 (come sottolineava il 15° Considerando)<sup>271</sup>.

Un’esigenza di rinnovamento, derivante da una sentita insufficienza dei limiti risarcitori in vigore; questi contribuivano ad implementare il ricorso alle aule giudiziarie per ottenere risarcimenti quantomeno non irrisori (3° Considerando), con «danno all’immagine dei trasporti aerei» (sempre 3° Considerando) e consequenziale interventi di legislatori nazionali e compagnie aeree per aumentare, in vario e frastagliato modo, le soglie massime di risarcimento. La situazione descritta vulnerava due cardini della politica comunitaria: la tutela del consumatore e la libera e corretta concorrenza nel mercato del trasporto aereo. Il primo obiettivo è chiaramente palesato dalla eliminazione di «qualsiasi limite monetario di responsabilità» (7° Considerando) e dalla rinuncia, da parte dei vettori, ad esperire la prova liberatoria al fine di «evitare che le vittime di incidenti non siano indennizzate» (8° Considerando). Non solo l’utente in sé era oggetto di particolari attenzioni, ma anche tutte le persone fisiche costituenti il suo nucleo familiare, dato che anche a loro favore era previsto il «versamento sollecito di anticipi» per far fronte alle prime necessità conseguenti ad un incidente aereo (12° Considerando). Tra l’altro, a garanzia della certezza del risarcimento si allineava l’obbligo di assicurare la responsabilità vettoriale<sup>272</sup> ai nuovi criteri di imputazione della responsabilità introdotti, elevandone i massimali.

Il rischio di distorsioni della concorrenza era l’altro basilare timore degli organismi europei: era chiara incoerenza una normativa applicabile solo ai trasporti internazionali, in un’area spaziale ove era stata eliminata la distinzione tra trasporto nazionale ed internazionale (4° Considerando); mentre l’introduzione di regole più restrittive solo per i vettori comunitari avrebbe potuto sfavorire quest’ultimi nel mercato delle rotte europee, perciò, a parziale bilanciamento, si venivano previsti precisi obblighi di informazione a carico di quei vettori extraeuropei che non avessero accettato spontaneamente di adeguare le proprie condizioni generali di contratto alle specifiche indicate nella normativa comunitaria (13° Considerando).

---

formulazione di alcuna protesta da parte degli altri Stati aderenti alla Convenzione per dette integrazioni [in riferimento al *Montreal Agreement* e alla l. 274/88] unilateralmente introdotte».

<sup>270</sup> Cristallino al riguardo l’art. 6: «Le disposizioni degli articoli 3 e 5 devono essere inserite nelle condizioni di trasporto del vettore aereo comunitario». Per innestare sul Sistema di Varsavia i nuovi limiti, compreso il *two-tier system*, l’obbligo di assicurazione e quello di corrispondere la *lump sum*, si ricorreva così, nuovamente, alla più volte stigmatizzata (dal punto di vista formale) distorsione delle «convenzioni speciali» ex art. 22, al. 1, Conv. Varsavia.

<sup>271</sup> Come ogni intervento unilaterale era contraddistinto dai connotati della provvisorietà e, ci si permetta, di un qual certo empirismo (dato essenziale in un campo in continua evoluzione, come quello del trasporto aereo), a riprova di ciò l’art. 7 imponeva alla Commissione di redigere, entro il 18.10.2000, una «relazione sull’applicazione del Regolamento» che tenesse conto dell’evoluzione sia situazione economica, sia della normativa internazionale, al chiaro scopo di adeguare tempestivamente il dettato comunitario o, se necessario, di imprimere altre “linee di orientamento” alla discussione internazionale.

<sup>272</sup> Già previsto dall’art. 7 del Reg. CEE 2407/92, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei.

Ciò posto sarà ora interessante analizzare se, e in che misura, il Regolamento abbia raggiunto i meritevoli scopi che si poneva.

## 1.2 Una visione critica delle misure regolamentari

I tre fondamentali interventi del regolamento europeo, dal punto di vista del risarcimento del danno, furono l'abolizione del limite risarcitorio, l'introduzione del *two-tier system*, l'obbligo di corrispondere una *lump sum*.

Il regolamento si applicava solo ai vettori comunitari<sup>273</sup>, creando così una frattura definitiva tra la disciplina di questi e quella dei vettori di Paesi terzi: se l'obiettivo del legislatore comunitario era un "livellamento del campo di gioco"<sup>274</sup> per favorire un armonioso sviluppo dei fattori concorrenziali, allora sarebbe stato auspicabile un diverso criterio di delimitazione dell'ambito dell'intervento; non uno soggettivo, legato alla nazionalità dell'operatore, ma uno oggettivo, basato unicamente sul dato di un collegamento territoriale con lo spazio europeo<sup>275</sup>. È infatti innegabile che la portata dell'obbligo di informazione, diversamente modulato per i vettori non comunitari<sup>276</sup>, non fosse da solo in grado di «compensare la minor incidenza che sui costi di produzione del servizio determina l'inapplicabilità del più oneroso regime di responsabilità vettoriale introdotto dal Reg.CE 2027/97»<sup>277</sup>. Paradossalmente, l'unica imposizione a carico dei vettori non comunitari veniva

---

<sup>273</sup> Ovvero i vettori «muniti di valida licenza d'esercizio rilasciata da uno Stato membro in conformità del disposto del regolamento CEE n. 2407/92» (art. 2, comma 1 lett. b).

<sup>274</sup> Con questa suggestiva immagine il Silingardi definiva la modalità di intervento della Comunità europea in vista dell'uniformità normativa. (Cfr. SILINGARDI, *op. cit.*, 28 in nota)

<sup>275</sup> Simile a quello già adottato nel Reg. CEE 295/91 sull'overbooking: si riconosceva un risarcimento del danno a tutti coloro che si fossero visti negare l'imbarco, pur in possesso di un valido titolo di viaggio, per voli in partenza da aeroporti comunitari, nulla rilevando nazionalità del passeggero, del vettore o luogo di destinazione. Cfr. a favore BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, Giuffrè Milano 2001, pag. 752. Nel trasporto aereo di persone non è infrequente la pratica del c.d. "blocchi di spazio": su uno stesso aeromobile potrebbero viaggiare passeggeri con biglietti messi da compagnie diverse. Si faccia il caso di un *actual carrier* non comunitario e di un vettore contrattuale comunitario, si sarebbe potuto concludere che la nuova normativa fosse in vigore solo per la percentuale di utenti rispetto ai quali il vettore contrattuale fosse quello comunitario, mentre chi avesse acquistato un biglietto dal vettore che materialmente avesse eseguito il trasporto, si sarebbe visto opporre il limite di debito applicabile. Cfr. SILINGARDI, *op. cit.*, 32; TOFANI, *op. cit.*, 965.

<sup>276</sup> L'art. 6, comma 2, faceva obbligo ai vettori comunitari, oltre che di inserire le disposizioni degli articoli precedenti nelle proprie condizioni di trasporto, anche di informare adeguate informazioni (direttamente o attraverso i canali di vendita dei biglietti), inserendo, oltretutto, nei titoli di viaggio una sintesi della disciplina applicabile in «linguaggio chiaro e comprensibile». Ai vettori stabiliti al di fuori della Comunità europea, che non applicassero le disposizioni regolamentari, si imponeva di «informare espressamente e chiaramente», i passeggeri, al momento dell'acquisto del biglietto, della normativa applicabile al contratto di trasporto, fornendo un modulo che riportasse le loro condizioni contrattuali. Secca e decisa era la dichiarazione dell'insufficienza di una mera indicazione del limite massimo di responsabilità a integrare le informazioni richieste (art. 6, comma 3).

<sup>277</sup> SILINGARDI, *op. cit.*, 34.

ulteriormente smussata dalla mancanza di sanzioni, indebolendo ulteriormente la prospettiva di una trasparente concorrenza<sup>278</sup>.

Come già detto, nell'Introduzione, all'art. 3, comma 1, si prevedeva l'abbattimento di qualsiasi limite risarcitorio, con il *two-tier system* come meccanismo di imputazione: mentre il vettore avrebbe risposto oggettivamente fino all'equivalente in ECU di 100.000 DSP (art. 3, comma 2), oltre tale soglia, si sarebbe lasciato invariato il regime di responsabilità per colpa presunta già previsto dalla Convenzione di Varsavia. Nonostante la rivoluzionaria eradicazione del limite risarcitorio dal tessuto normativo<sup>279</sup>, l'Unione Europea ha preferito una scelta di compromesso, quasi di prudenza: liquidazioni al di sotto dei 100.000 DSP avevano infatti un'incidenza relativamente bassa nel momento in cui si andavano a risarcire danni consistenti all'integrità fisica, facendo così restare la maggior parte degli indennizzi, per la parte eccedente tale somma, sottoposti al regime della prova liberatoria previsto dalla Convenzione di Varsavia. Si facevano così singolarmente convivere due criteri di imputazione tra loro antitetici, allo scopo di non sbilanciare gli equilibri che si andavano cercando, per garantire una maggior tutela dei passeggeri, penalizzando eccessivamente i vettori aerei<sup>280</sup>. Pertanto, fino alla concorrenza dei 100.000 DSP il vettore avrebbe risposto per il solo fatto che l'accadimento dannoso fosse avvenuto nell'arco temporale del trasporto, e ad esso fosse stato casualmente legato. Non ci si lasciò però ingannare dalla presunta portata innovativa dell'intervento in questione: il Romanelli, già quattro decenni prima, aveva evidenziato la «rassegnazione» del vettore a corrispondere automaticamente i risarcimenti ricompresi entro la cifra-limite<sup>281</sup>; l'intervento comunitario non avrebbe sortito altro effetto che facilitare i danneggiati richiedenti liquidazioni non sensibilmente superiori ai 100.000 DSP, potendosi supporre anche in questi casi una acquiescenza del vettore, per cui sarebbe stato antieconomico, oltre che dannoso per la propria immagine, tentare di dare la prova liberatoria in sede giurisdizionale.

Se l'imputazione, ovviamente sotto la soglia dei 100.000 DSP, del danno a carico del vettore era dato dalla semplice esistenza di un nesso causale tra questo e il trasporto, avveratosi quando il passeggero si fosse trovato a bordo dell'aeromobile, o comunque nell'arco di tempo coperto dalle operazioni di imbarco e sbarco (art. 1), appariva allora compatibile la previsione dell'esonero, totale o parziale, del vettore dalla propria responsabilità in caso di *contributory negligence* del passeggero (art. 3, comma 3). Il comportamento negligente di quest'ultimo, infatti, si inserisce nel

---

<sup>278</sup> «È da pensarsi che le conseguenze possano riguardare i poteri che competono allo Stato membro in base all'accordo bilaterale in forza del quale un servizio aereo di linea venga svolto o i poteri che lo Stato membro abbia nei confronti non di linea cui sia consentito scalo nel proprio territorio.» ROMANELLI, op. cit., 766.

<sup>279</sup> Il Franchi la definisce l'eliminazione di un istituto, che ha accompagnato lo sviluppo dell'aviazione commerciale fin dai suoi albori, come «la novità più significativa». Cfr. FRANCHI, *Il nuovo regime di responsabilità dei vettori aerei comunitari*, in *Resp. civ. prev.* 1998, 1248.

<sup>280</sup> Il Grigoli, parlando di una «iniziativa mirata precipuamente a mediare fra le antitetiche esigenze» ne lamentava l'empirismo dovuto alle ragioni economiche che l'ispiravano. Cfr. GRIGOLI, *La tutela delle vittime degli incidenti aerei nella più recente evoluzione di diritto comunitario e uniforme*, in *Giust. civ.* 2000, 365.

<sup>281</sup> ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Cedam, Padova, 1959, pag. 182.

nesso causale spezzandolo, e quindi recidendo il filo che unisce l'operatore del trasporto alla propria responsabilità oggettiva e assoluta, non si tratta quindi di una aberrazione giuridica volta a favorire il soggetto forte del contratto, ma una precisazione ispirata dall'equità e dall'obbligo di cooperazione<sup>282</sup> che grava sempre sul trasportato<sup>283</sup>.

Legato alla soglia dei 100.000 DSP era anche l'obbligo imposto al vettore di provvedere ad una copertura assicurativa per la propria responsabilità civile. Il dettato è oscuro e la scelta del mezzo non totalmente adeguata: il vincolo non si esauriva entro la soglia suddetta; l'art. 3, comma 1 lett. b, infatti, parlava al di là di tale limite di un «livello *ragionevole*», ma ragionevole secondo chi? E su che basi empiriche andava calcolata tale ragionevolezza? Assegnare tale discrezionale valutazione al vettore stesso parrebbe inopportuno, ma lo stesso regolamento potrebbe offrire una chiave interpretativa: il riferimento esplicito al Reg. CEE 2407/92 fornirebbe il collegamento normativo sufficiente ad attribuire allo Stato membro, che rilasci la licenza di esercizio, il compito di controllare l'adempimento dell'obbligo e di fissare il «livello ragionevole»<sup>284</sup>, esponendo così la normativa comunitaria ad una frantumata opera di esecuzione, stante la libertà per ogni autorità nazionale di effettuare valutazioni discrezionali autonome, per la mancanza di parametri a livello comunitario. A parte l'ambiguità del testo, si riproponeva una *species* assicurativa che, sebbene largamente conosciuta a livello europeo, non permetteva al passeggero un'azione diretta contro l'assicuratore, richiedendo sempre questi ultimi l'accertamento del nesso causale e, oltre i 100.000 DSP, anche la verifica della responsabilità, seppur per colpa presunta, del vettore<sup>285</sup>. Oltretutto, al mancato adempimento dell'obbligo assicurativo non venivano ricollegate sanzioni di sorta<sup>286</sup>!

Questi elementi, uniti alla scelta di non canalizzare<sup>287</sup> il rischio su un solo operatore del settore aeronautico, fece affermare a parte della dottrina<sup>288</sup> che si fosse così mancata un'occasione per la razionale trasformazione dei rischi d'impresa in

---

<sup>282</sup> Comprensivo anche l'obbligo di attenersi a tutte le indicazioni fornite dal vettore e dai suoi preposti.

<sup>283</sup> Tra l'altro il regime in questione appare più favorevole per il vettore rispetto al *Montreal Agreement*, ove si prevedeva una rinuncia alla prova liberatoria *tout court*, e quindi anche a quella legata alla *contributory negligence*.

<sup>284</sup> Cfr. BUSTI, *op. cit.*, 766.

L'Autore evidenzia anche che nel nostro Paese l'obbligo assicurativo previsto dalla l. 274/88 verrebbe riassorbito in questo nuovo vincolo, mentre l'assicurazione contro gli infortuni dei passeggeri *ex art.* 941 c.nav. resterebbe autonoma in tale contesto normativo, data la sua differente struttura. Solo per i vettori non comunitari sarebbero, invece, rimaste valide entrambe le imposizioni della legge nazionale.

<sup>285</sup> Conformemente GRIGOLI, *op. cit.*, 366.

<sup>286</sup> Del resto la sanzione maggiormente efficace, prevista nella tradizione di Varsavia, ovvero il mancato beneficio del limite risarcitorio, era inapplicabile in un contesto normativo ove tale istituto non veniva più utilizzato.

<sup>287</sup> Si intende come «canalizzazione del rischio» l'individuazione legislativa dei soggetti cui imputare le obbligazioni risarcitorie nei confronti dei terzi danneggiati.

<sup>288</sup> Per tutti ancora Silingardi (SILINGARDI, *op. cit.*, 32) e Tofani (TOFANI, *op. cit.*, 966).

costi assicurativi, rendendo soltanto più onerosa la posizione del vettore aereo. Di fronte ad un ventaglio di soggetti agenti nelle varie fasi del trasporto, un danneggiato, consapevole delle consistenti probabilità di conseguire risarcimenti differenziati a seconda del soggetto convenuto, sarebbe spinto a scegliere quello sottoposto al regime di responsabilità a lui più favorevole, tenuto anche conto che il vettore verrebbe a trovarsi, sotto questo punto di vista, “favorito” per il contatto diretto con l’utente del servizio. Si rischiava dunque una “canalizzazione di fatto”<sup>289</sup> inversa rispetto al fenomeno fino ad allora strisciante: mentre sotto l’impero dei ristretti limiti risarcitori del Sistema di Varsavia, il danneggiato aveva cercato di ottenere liquidazioni dalle numerose soggetti (imprenditoriali o meno) componenti il settore dell’industria aeronautica, ora avrebbe trovato sicuramente più conveniente rivolgersi al vettore, stante la sua responsabilità oggettiva e la difficoltà della prova liberatoria<sup>290</sup>. Ulteriore elemento, questo, di corruzione della concorrenza rispetto ai vettori non comunitari, ancora soggetti al precedente regime.

In un giudizio, necessariamente in chiaroscuro, del regolamento comunitario, non si può omettere di dar conto dell’introduzione della c.d. *lump sum*, di una somma di denaro, cioè, erogata dalla compagnia aerea a favore dei congiunti del danneggiato, per far fronte alle necessità derivanti dal sinistro. Tale anticipo, pur dovendo essere successivamente detratto dall’importo della liquidazione del danno, non costituiva una forma lata di riconoscimento di responsabilità: era, infatti, irripetibile anche in caso, paradossalmente, il danno effettivo fosse stato inferiore<sup>291</sup>, salvo che il ricevente non fosse in realtà un legittimo beneficiario: avendo concorso a provocare il danno<sup>292</sup> o non avendo titolo all’indennità. Ispirata ad una chiara *ratio* di tutela degli individui coinvolti, anche indirettamente, dall’evento dannoso, la novità peccava però di ambiguità e incertezze, presenti fin dalla proposta di regolamento. In base all’art. 5, il vettore avrebbe dovuto provvedere a corrispondere, entro 15 giorni «dall’identificazione della persona fisica avente titolo all’indennità», una somma proporzionale al danno (*rectius*, all’entità presunta del

---

<sup>289</sup> Terminologia utilizzata anche dal Busti (Cfr. BUSTI, *op. cit.*, 764).

<sup>290</sup> Basti qui dire che sebbene fosse stato possibile definire il *tour operator* come vettore contrattuale, ad esso non si sarebbero potute applicare le disposizioni del Reg. CE 2027/97, destinate unicamente alle imprese di trasporti munite di valida licenza d’esercizio (art. 2, comma 1 lett. a), continuando dunque il T.O. a rispondere secondo il regime individuato dall’art. 15 d.lgs. n. 111 del 1995, ovvero quello della Convenzione di Varsavia. Le aziende costruttrici di aeromobili, invece, si sono spesso mobilitate per evitare che la propria responsabilità fosse sorretta, specialmente nell’ambito della diritto statunitense, da un criterio di imputazione oggettiva, visto che nella pratica un sempre maggior numero di danneggiati cercava di far riconoscere il concorso di colpa dell’impresa costruttrice al fine di ottenere risarcimenti superiori ai limiti previsti nella Convenzione di Varsavia (non essendo i soggetti convenuti beneficiati da alcun limite risarcitorio).

<sup>291</sup> Ma data la “prudenza”, forse più corretto sarebbe stato dire ritrosia, dei vettori a pagare, questa eventualità era poco più che un caso di scuola o una rarità giuridica.

<sup>292</sup> Sarebbe stato paradossale riconoscere, in caso di *contributory negligence*, una *lump sum* laddove si potrebbe avere un totale esonero del vettore da ogni responsabilità. Però, è bene ricordare che mentre la *contributory negligence* prevista nell’art. 1 riguardava solo il passeggero, quella concernente gli anticipi di pagamento abbracciava anche le condotte di soggetti aventi titolo all’indennità, ma non passeggeri.



danno) e sufficiente a far fronte alle immediate necessità economiche<sup>293</sup>. Con inconsapevole ironia il legislatore comunitario si premurava di sottolineare come l'obbligato dovesse agire «senza indugio»! Se davvero si voleva fornire un aiuto materiale agli aventi diritto, allora sarebbe stato opportuno definire meglio la fattispecie: per agire «senza indugio» si dovrebbe conoscere in un lasso di tempo brevissimo chi siano i beneficiari della *lump sum*. Ora, in caso di decesso, chi potrebbe essere? La normativa comunitaria si limitava, nel definire «l'avente diritto all'indennità» a rinviare alle normative nazionali, più opportuno sarebbe invece stato circoscrivere a priori una categoria di soggetti entro cui facilmente individuare i destinatari, *iure proprio*, delle somme in questione<sup>294</sup>, eliminando inutili lassi di tempo<sup>295</sup> in cui l'incertezza della titolarità del diritto potrebbe inficiare la possibilità di raggiungere lo scopo sperato.

Accertato che la norma, in caso di morte del passeggero, intendesse riferirsi agli eredi di questo<sup>296</sup>, si comprende facilmente come ai vettori potessero aprirsi molte opzioni per ritardare il più possibile la corresponsione dell'anticipo<sup>297</sup>; anche la finalità stessa cui la *lump sum* era indirizzata (fornire in sostegno per le «immediate necessità economiche») si rivelava un arma a doppio taglio, dovendo il richiedente, oltre che effettuare una «dichiarazione giustificata di qualità di vittima»<sup>298</sup>, dimostrare di trovarsi in suddette necessità<sup>299</sup>.

---

<sup>293</sup> Si pensi al mancato apporto economico dato dalla vittima al bilancio familiare, o alle spese per raggiungere il luogo dell'incidente, per le prime cure o, in caso di decesso, per il trasporto della salma, gli esempi potrebbero non finire; grazie all'apertura del termine "necessità" non si delineava preventivamente le tipologie prestabilite di bisogni, sarebbe stato sufficiente evidenziare la penuria di mezzi in rapporto ad una spesa collegata all'evento dannoso.

<sup>294</sup> In analogia a quanto previsto nell'art. 2122 c.c. in caso di morte del lavoratore, l'articolo si riferisce ad una tipologia indennitaria totalmente differente, ma qui interessa la precisa elencazione dei beneficiari che viene fatta (coniuge, figli, parenti entro il 3° grado e affini entro il 2° se a carico del prestatore di lavoro) in grado predefinire gli aventi diritto. A tale criterio si ispirava la Carta francese dei Diritti dei Passeggeri messa a punto dagli assicuratori francesi, con l'approvazione del governo, firmata ed entrata in vigore nel 1992; si individuavano, infatti, nel coniuge e nei prossimi congiunti conviventi o economicamente dipendenti dal danneggiato, i titolari del diritto all'anticipo del risarcimento.

<sup>295</sup> «Basti pensare le complesse e non certo necessariamente brevi procedure da seguirsi per l'assunzione della veste di erede, ma soprattutto alle varie tipologie di fattispecie che possono venirsi a concretizzare: eredità giacente, successione testamentaria e connessi adempimenti, accettazione dell'eredità ecc...» SILINGARDI, *op. cit.*, 31.

<sup>296</sup> Il dilemma se fosse necessaria l'accettazione dell'eredità o meno, cioè se fosse necessario assumere la qualità di erede o non fosse, invece, sufficiente quella di chiamato all'eredità, è risolta nel primo significato dalla normativa comunitaria, che fa espresso riferimento al titolare di un vero e proprio diritto di credito nei confronti del vettore, situazione giuridica che nasce solamente in capo all'erede in senso proprio.

<sup>297</sup> Cfr. ROMANELLI, *Il regime di responsabilità del vettore aereo per infortunio al passeggero in base al Reg CE 2027/97*, in *Studi in memoria di M.L. Corbino*, Milano 1999, pag. 764; SILINGARDI, *op. cit.*, 30

<sup>298</sup> MASTRANDREA – QUARANTA, *Il problema dell'adeguatezza del limite nel trasporto aereo di persone ed i recenti tentativi concreti di soluzione*, in *Dir. Trasp.* 1996, 726.

<sup>299</sup> Diversa era la previsione contenuta nella proposta di regolamento, laddove il termine di soli 10 giorni veniva fatto correre dalla data dell'evento lesivo, aumentando l'incisività della tutela, ma solo apparentemente, essendo in definitiva un lasso di tempo ancora più insufficiente per

Altro interrogativo era la quantificazione dell'acconto: mentre in caso di morte si aveva un vago parametro, non potendo essere inferiore a 15.000 DSP<sup>300</sup>, in tutte le altre ipotesi di danno il regolamento si accontentava di stabilire un (troppo) generico nesso di proporzionalità con il danno. Un criterio vago parametrato ad una cifra ancora non definita! Si era poco oltre la mera dichiarazione di intenti! Se, infatti, come sosteneva il legislatore europeo, si doveva essere il più solleciti possibile per venire incontro ai bisogni impellenti dei beneficiari, come si poteva seriamente pensare che un "non-criterio" siffatto potesse essere adeguato al caso? Una sommaria valutazione del danno, specialmente se questo fosse apparso *icto oculi* di notevole consistenza, avrebbe potuto richiedere tempi lunghi<sup>301</sup> e dare così al vettore un paravento dietro cui nascondersi, sicura essendo la scarsa propensione di quest'ultimo a erogare una somma non sottoposta ad un limite massimo<sup>302</sup>. Sarebbe stato preferibile una determinazione forfetaria dell'entità, sulla base di fattori facilmente misurabili come, per esempio, i giorni di degenza<sup>303</sup> o di prognosi, salvo poi una completa valutazione del danno da effettuarsi in un secondo momento.

A far considerare ancora più di «ben scarsa incisività e limitato valore»<sup>304</sup> la *lump sum* era la sua mancanza di forza coattiva, stante l'assenza di misure in caso di ritardato pagamento<sup>305</sup>.

Si può concludere sottolineando come il regolamento sicuramente presentasse benefici per l'utenza, quali l'abbattimento dei limiti, la previsione della responsabilità oggettiva e l'obbligo di assicurazione, ma purtroppo scontasse nel suo tessuto quei compromessi inevitabili nel momento in cui si cerca di dare forma ad un nuovo equilibrio tra contrapposti interessi espressosi finora solamente a livello giurisprudenziale<sup>306</sup>: si dava un corpo normativo a *trends* interpretativi ormai

---

riuscire a provare (anche solo indicativamente) il danno, con una sua prima stima, specialmente per quei prossimi congiunti che ancora dovevano farsi conoscere dal vettore.

<sup>300</sup> Nella proposta di regolamento, in caso di morte, si sarebbero dovuti liquidare forfetariamente, come mero anticipo, 50.000 ECU, cifra indubbiamente consistente, pari a circa la metà della soglia di responsabilità oggettiva del vettore.

<sup>301</sup> Che sarebbero andati ad aggiungersi a quelli già necessari per l'identificazione dei beneficiari.

<sup>302</sup> Astrattamente, si potrebbe ipotizzare, capace di raggiungere anche i 100.000 DSP e oltre. La fissazione di una somma massima in caso di lesioni (fissata in 50.000 ECU) era, invece, prevista dalla proposta di regolamento, ma per il resto questa versione della normativa conteneva le disposizioni già criticate nel testo.

<sup>303</sup> La Carta francese dei Diritti dei Passeggeri prevedeva il versamento di 10.000 FF in caso di ospedalizzazione superiore agli otto giorni, a cui si sarebbero aggiunti altri 2.500 FF per ogni persona a carico per ogni mese di degenza. In ogni caso il totale degli anticipi non poteva superare i 50.000 FF per passeggero.

<sup>304</sup> ROMANELLI, *op. cit.*, 764.

<sup>305</sup> Se solo si *ripensasse* alla poderosa sanzione (decadenza del vettore dalla possibilità di escludere o limitare la propria responsabilità) disposta dalla Convenzione di Varsavia per garantire un minimo di indicazioni da fornire al passeggero nel titolo di viaggio, ci si renderebbe compiutamente conto di quanta poca forza potesse avere la disposizione regolamentare.

<sup>306</sup> «[...] un preteso effetto radicalmente innovativo del Regolamento è tale solo per chi non conosca il diritto aereo, soprattutto nella sua applicazione giurisprudenziale.» SILINGARDI, *op. cit.*, 34.

affermati pressoché ovunque<sup>307</sup>. In ogni caso si deve riconoscere alle fonti comunitarie il significativo ruolo propulsivo su piano mondiale, tenuto conto che una soluzione adottata dalla Comunità Europea ha poi maggiori *chances* di essere approvata anche sul piano ultracomunitario, stante il peso aeronautico dei Paesi membri.

## 2. LA “NUOVA VARSAVIA”: LA *RATIO* DELLA CONVENZIONE DI MONTREAL DEL 1999

Nel 1999, a 70 anni esatti dalla Convenzione di Varsavia, una nuova Conferenza diplomatica raggiunse lo scopo che più parti ormai ritenevano tanto indispensabile quanto difficile: riuscire a scrivere una nuova Convenzione che prendesse il posto del testo del 1929. Da alcune parti fu suggerito di chiamarla “Nuova Varsavia” o, più semplicemente “Convenzione di Montreal”, a suggellare il mutamento di equilibri cui essa dava corpo; si scelse, invece, un nome neutro, “*Convention pour l’unification de certaines règles relatives au transport aérien international*”, corrispondente a quello ufficiale della Convenzione precedente, a sottolineare come, ancora una volta, non si fosse dato un *corpus* normativo uniforme univoco e unico a tutto il diritto aeronautico, ma si fossero posti dei punti fermi solamente in materia di responsabilità vettoriale.

Nell’introduzione si è già dato sintetico conto della disciplina scaturente da questo recente testo, qui si cercherà di individuarne la *ratio*, al fine di meglio apprezzare meriti e mancanze dei compromessi raggiunti.

Il regime della Convenzione di Montreal non si discosta molto da quello del Reg. CE 2027/97<sup>308</sup>, ma non ci si deve illudere che ciò sia dipeso da una particolare forza diplomatica dell’Unione Europea in sede di Conferenza, quanto piuttosto dal fatto che già il regolamento europeo registrava quella che era stata l’evoluzione giurisprudenziale e applicativa della disciplina via via stratificatasi. Ciò che qui importa porre in luce, più che i dettagliati lavori<sup>309</sup>, è l’afflato che li ha ispirati: si sentiva universalmente la necessità di una normativa coordinata e unica, che

---

<sup>307</sup> Basti pensare alla specificità della prova liberatoria richiesta o all’espansione del concetto di colpa temeraria e consapevole.

<sup>308</sup> «Il nuovo testo di diritto aeronautico uniforme ripropone, per quanto riguarda la responsabilità per morte e lesioni personali del passeggero, il contenuto del Reg. (CE) n. 2027/97 pur con alcune significative differenze. Senz’altro la sede di generale revisione dell’intera tematica della responsabilità del vettore aereo ha dato modo al legislatore uniforme di utilizzare forme espressive più chiare e mediate alla luce del quadro complessivo.» ZAMPONE, *Le nuove norme sulla responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale di passeggeri*, in *Dir. trasp.* 2000, 28; .M. COMENALE PINTO, *Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo*, in *Dir. maritt.*, 2000, 825 ss.

<sup>309</sup> Che, lo si ricorda per completezza, arrivarono ad una felice, quanto insperata, conclusione grazie al “*Consensus*” elaborato da un comitato ristretto di delegati (chiamato, con non poco sarcasmo, “*Les Amis du Président*”) che permise di superare lo stallo in cui stava per arenarsi la negoziazione del trattato.

sostituì quella alluvionale depositatasi in 40 anni di atti unilaterali, accordi intervettoriali e protocolli mai ratificati, una situazione talmente caotica<sup>310</sup> da porre in seria incertezza la tutela di passeggeri e operatori del settore aeronautico<sup>311</sup>, i cui interessi erano sempre più spesso legati alla discrezionalità (e alla sensibilità) del giudice adito<sup>312</sup>.

Dalle posizioni espresse in sede internazionale si è potuto vedere come le differenze socio-economiche delle grandi aree regionali in cui si aggregarono i delegati siano pesate negli equilibri da ciascuna proposti: i Paesi occidentali (del blocco europeo e di quello americano, quest'ultimo rappresentato dagli Stati Uniti) puntavano decisamente ad una maggior tutela del passeggero, anche in virtù dell'egemonia delle proprie industrie aeronautiche e della tutela apprestata al consumatore nell'acquisto di beni e servizi destinati ad un vasto pubblico (cioè "di massa")<sup>313</sup>; mentre, dal canto loro, i delegati di 53 Stati africani tentavano di far adottare misure più compromissorie, che tenessero conto del *gap* sofferto dalle loro aviazioni rispetto a quelle dei Paesi succitati. Non va poi dimenticato che l'insufficienza dei limiti si era maggiormente manifestata laddove vi fossero degli *standard* di vita elevati, mentre, come più volte esplicitato nel primo capitolo, per i Paesi in via di sviluppo un aumento della tutela del passeggero si sarebbe sentita solo in termini di crescita dei costi di esercizio dell'impresa e, conseguentemente, dei servizi di trasporto (senza, peraltro, che i cittadini di questi Paesi potessero aspirare ai risarcimenti destinati agli occidentali). Un muro contro muro? Sì e no: nonostante alcune delegazioni, Stati Uniti in testa, minacciassero di abbandonare i lavori se avessero ritenuto impossibile raggiungere un accordo su punti, da loro, considerati

---

<sup>310</sup> «L'objectif de la nouvelle Convention n'est pas seulement d'abandonner la Convention de 1929 mais également, à la veille du nouveau millénaire, d'abandonner les 70 années d'amendements épisodiques et de présenter enfin à la communauté internationale de l'aviation un nouvel ensemble de règles régissant la responsabilité du transporteur aérien.» FEARON, *La nouvelle Convention de Montreal de 1999 - Une vision américaine*, in *Rev. fr. dr. aé.* 1999, 401.

<sup>311</sup> Solo in Italia, per un esempio, dopo il 1997 erano rinvenibili 5 diverse discipline: Convenzione di Varsavia, Convenzione emendata dal Protocollo dell'Aja, il Codice della Navigazione, la l. 274/88 e il Reg. CE 2027/97, tra loro parzialmente sovrapposte a creare un caleidoscopio normativo di non poca complessità.

<sup>312</sup> Il Presidente dell'I.C.A.O., Assad Kotaite, disse che la Convenzione di Montreal tendeva a ristabilire la trasparenza, la costanza e l'universalità necessarie nelle regole relative al trasporto internazionale di passeggeri, bagagli e merci; uniformità fondata sugli elementi e gli strumenti di diritto aeronautico preesistenti, ma in un nuovo quadro giuridico. (Cfr. KOTAITE, *Preface*, in *Rev. fr. dr. aé.* 1999, 379).

<sup>313</sup> Si veda la tutela apprestata dal legislatore europeo, con la Direttiva 1999/44/CE, al "consumatore" nella vendita di beni di consumo. Non si parla più di un semplice soggetto contrattuale, ma se ne individuano i caratteri (l'agire per scopi estranei alla propria attività professionale) che, presuntivamente, ne farebbero la controparte debole del contratto.

irrinunciabili<sup>314</sup>, anche all'interno dei diversi schieramenti le proposte non erano sicuramente omogenee, quindi tali da potersi imporre<sup>315</sup>.

Veniamo al dettaglio: la maggior innovazione apportata dalla Convenzione di Montreal<sup>316</sup> è stato il definitivo abbattimento dell'istituto del limite della responsabilità come fino ad allora era stato inteso<sup>317</sup>; si passa da una responsabilità limitata ad una illimitata basata sul *two-tier system*<sup>318</sup>, regime molto più favorevole per il passeggero. È questo il dato che illumina anche scelte meno comprensibili (su cui poi diremo) e che fa comprendere come, rispetto al testo di Varsavia, si sia al cospetto di un ribaltamento delle posizioni e degli equilibri. Un sistema siffatto era, nella prassi, già applicato in numerosi Stati grazie ad accordi privati stipulati in base all'art. 22, al. 1, Conv. Varsavia o, più correttamente, grazie alla forzatura del concetto di "convenzione speciale", divenuta un grimaldello usuale per scardinare l'inadeguato dato normativo. Vi furono comunque delle opposizioni: le delegazioni degli Stati africani tentarono di introdurre un regime più protettivo per i vettori, basato su tre livelli, grazie al quale si faceva slittare la nuova configurazione del regime per colpa oltre i 500.000 DSP, nella speranza che molti risarcimenti si sarebbero attestati entro tale cifra<sup>319</sup>. I proponenti, logicamente, si immaginavano che con tale meccanismo, si sarebbero garantiti risarcimenti adeguati, ma tenendo i vettori al riparo da liquidazioni stratosferiche, grazie alla difficoltà di fornire la prova richiesta per superare i 500.000 DSP. Tale proposta, però, non era sicuramente in

---

<sup>314</sup> «[...] les Etats-Unis, pour ne citer que le plus important, n'avaient pas fait mystère de leur intention de quitter la Conférence si aucun compromis n'apparaissait possible, sur la base de leurs propositions.» FOLLIOT, *La modernisation du système varsovien de responsabilité du transporteur*, in *Rev. fr. dr. aé.* 1999, 409.

<sup>315</sup> Sempre Kotaite aggiungeva che malgrado ogni sforzo si fosse dovuto scendere a compromessi per equilibrare i diversi interessi. (KOTAITE, *Preface*, in *Rev. fr. dr. aé.* 1999, 379).

<sup>316</sup> Nonostante i veri mercanteggiamenti, «*véritables marchandages*», cui si assistette. (Cfr. FOLLIOT, *La modernisation du système varsovien de responsabilité du transporteur*, in *Rev. fr. dr. aé.* 1999, 409).

<sup>317</sup> Giova ricordare che, dal 1 gennaio 2010, i limiti previsti dalla normativa in esame, compresa la limitazione della responsabilità del vettore in tema di bagaglio di viaggio, sono stati invece oggetto di revisione, secondo i criteri indicati nell'art. 24, Convenzione di Montreal 1999.

<sup>318</sup> Secondo l'art. 21 della Convenzione, il vettore, per i danni al passeggero fino a 100.000 DSP, non avrebbe potuto escludere o limitare la propria responsabilità. Solo oltre tale soglia non avrebbe risposto se avesse dimostrato che il danno non fosse dipeso da sua negligenza o che fosse derivato esclusivamente dal fatto di un terzo.

Solo in caso di *contributory negligence* del passeggero il vettore avrebbe potuto liberarsi totalmente o parzialmente della propria responsabilità (art. 20).

Si badi che non si tratta di una canalizzazione del rischio fino alla concorrenza dei 100.000 DSP, dato che non vengono escluse né un'azione di rivalsa del vettore (art. 37), né una possibile imputazione di responsabilità in capo ad altri soggetti (art. 30).

A completare il quadro, si ricorda che l'art. 26 dichiarava nulla ogni clausola di esonero o limitazione della responsabilità e ogni pattuizione derogatoria della legge applicabile al rapporto. In evidente favore rispetto al passeggero, che non potrà mai concorrere su basi egualitarie alla negoziazione di tali aspetti del contratto.

<sup>319</sup> Si proponevano tre scaglioni: il primo (fino a 100.000 DSP) basato su responsabilità oggettiva e assoluta; il secondo (da 101.000 a 500.000 DSP) in cui si sarebbe mantenuto il criterio della colpa presunta; per superare i 500.000 DSP, invece, il danneggiato avrebbe dovuto dimostrare la colpa del vettore.

linea con le finalità perseguite dalla Conferenza: nel preambolo della Convenzione, infatti, viene espressamente riconosciuta «l'importanza di tutelare gli interessi degli utenti» e «la necessità di garantire un equo risarcimento secondo il principio di riparazione».

Ognuno, forte della tradizione giurisprudenziale domestica, a tal fine portava le proprie proposte: la Svezia puntava al risarcimento del puro danno psichico, gli Stati Uniti all'introduzione della c.d. quinta giurisdizione, l'Europa all'obbligo di assicurazione e alla previsione di una *lump sum* simile a quella prevista nell'ordinamento comunitario.

Per quanto riguarda la *lump sum*, a causa delle difficoltà create da certe delegazioni nazionali, l'art. 28 rinvia alla legge nazionale, nonostante l'oscurità del termine "*avances*" il compromesso è parso ammissibile, tenuto conto che si è venuta così a rafforzare la posizione già espressa nel Reg. CE 2027/97, e degli obblighi in tal senso in esso già contenuti. Sempre sulla stessa falsariga è da porsi l'obbligo di assicurazione della responsabilità civile del vettore: secondo l'art. 50 tocca agli Stati pretendere che i propri vettori stipulino coperture con massimali sufficienti per le responsabilità che loro incombono ai termini della Convenzione<sup>320</sup>. I delegati, constatando la proliferazione di piccole compagnie, sulla cui solvenza in caso di risarcimento dei danni si poteva ragionevolmente dubitare, ritennero necessario imporre un obbligo legale di provvedere a coperture soddisfacenti, dando facoltà allo Stato di destinazione del volo di poterne controllare l'esistenza dietro semplice domanda. La ratio, in entrambi i casi, era di garantire la sicurezza di un risarcimento che fosse rapido e integrale, senza che il passeggero, dopo aver subito il danno, dovesse anche accollarsi le incertezze di eventuali procedure di esecuzione che, almeno in Italia, possono durare tempi biblici.

Gli Stati Uniti, invece, posero a base del loro concetto di tutela del consumatore non istituti sostanziali, ma regole procedurali: per il governo statunitense era irrinunciabile permettere ai cittadini americani di adire la giurisdizione domestica, anche quando, in virtù della Convenzione di Varsavia, non sarebbe stato possibile. La Convenzione di Montreal introdusse, infine, un quinto foro, in concorrenza con quelli tradizionali: il danneggiato avrebbe potuto adire, solo in caso di lesioni o morte del passeggero, il giudice dello Stato parte nel cui territorio quest'ultimo avesse la sua residenza principale e permanente, a condizione che il vettore esplicasse un servizio (direttamente o tramite accordi commerciali con altri operatori) verso il suddetto Stato ed esercitasse la propria attività di trasporto aereo in locali di proprietà o locati dallo stesso vettore o da altro vettore con cui avesse un accordo commerciale. Soffermarci su un'attenta analisi delle problematiche poste da questa formulazione porterebbe troppo oltre<sup>321</sup>; sicuramente

---

<sup>320</sup> Per i vettori comunitari si farà riferimento al, per la verità non cristallino, dettato del Reg. CE 2027/97, come emendato nel 2002.

<sup>321</sup> Cosa si intende per residenza "principale e permanente"? Che tipo di accordo commerciale deve intercorrere tra i due vettori? Sono questioni aperte, probabilmente lasciate alla discrezionalità dei giudici, sì da aumentare le *chances* di *forum shopping*, con buona pace della certezza del diritto. Il Reg. CE 2027/97 non aveva introdotto la quinta giurisdizione, motivando tale rifiuto

l'intento era di attrarre la competenza a decidere su danni alla persona presso le giurisdizioni più "generose", garantendo prima di tutto i propri cittadini e, come felice effetto secondario, gli stranieri residenti.

La Convenzione di Montreal sopprime l'equilibrio tra limite di responsabilità e alleggerimento dell'onere probatorio, rappresentando un'inversione assoluta dei termini rispetto al testo uniforme precedente<sup>322</sup>; il consumatore deve «rendersi conto che la necessità della conservazione di un sistema aeronautico mondiale sicuro e pratico» impone anche a lui un obbligo di informazione: se, infatti, si ingiunge ai vettori di consegnare un avviso scritto in cui sia specificato il regime convenzionale della responsabilità vettoriale, è d'altro canto indispensabile che l'utente si attivi esso stesso per una maggiore consapevolezza dei termini del contratto<sup>323</sup>. Non è assolutamente un fardello posto sulle spalle del passeggero, anzi è la dimostrazione che egli, volendo, avrà facilmente a propria disposizione tutti gli elementi per effettuare le proprie scelte in particolare su quale vettore scegliere e sull'opportunità di una assicurazione integrativa.

### **3. UNIFORMITÀ DELLA DISCIPLINA E TUTELA DEL PASSEGGERO-CONSUMATORE: IL REG. CE 889/2002**

In ottemperanza al 15° Considerando<sup>324</sup> del Reg. CE 2027/97, l'Unione Europea ha provveduto ad un allineamento normativo tra la disciplina comunitaria e le previsioni della Convenzione di Montreal del 1999. Era, invero, necessario correggere alcune distanze tra le due normative, ma ancora di più avvicinare tutto il sistema a quella uniformità che ormai da lungo tempo era andata perduta. Vada detto subito che la tecnica legislativa seguita nella stesura del Reg. CE 889/2002, c.d. dei riferimenti incrociati, non rende il testo del regolamento in questione di semplice

---

con la complessità e i costi (in termini di premi assicurativi) che ne sarebbero derivati. Critica con le motivazioni del Consiglio cfr. TOFANI, *Il Regolamento CE 2027 del '97: verso un nuovo regime di responsabilità del vettore aereo di persone*, in *Dir. econ. ass.* 1999, 963.

Si può osservare, comunque, che un freno al *forum shopping* può essere rappresentato, oltre che dalle condizioni per adire la quinta giurisdizione, anche dal primato della Convenzione di Montreal rispetto alla legislazione nazionale applicabile: tutte le azioni intentate contro il vettore dovranno essere esercitate nei limiti previsti dal testo di diritto uniforme, ad evitare che una eventuale concorrenza tra azione contrattuale ed extracontrattuale porti ad aggirare i termini di decadenza, con disparità di trattamento rispetto a quei danneggiati costretti ad adire giurisdizioni che non conoscono questa possibilità.

<sup>322</sup> Cfr. LEFFERS, *Conséquences jurisprudentielles probables de l'évolution du régime de responsabilité du transporteur aérien en Allemagne*, in *Rev. fr. dr. aé.* 1999, 459.

<sup>323</sup> Cfr. FOLLIOU, *La modernisation du système varsovien de responsabilité du transporteur*, in *Rev. fr. dr. aé.* 1999, 437.

<sup>324</sup> «(15) Considerando che l'Organizzazione per l'Aviazione Civile Internazionale (I.C.A.O.) è attualmente impegnata nella revisione della Convenzione di Varsavia; che nell'attesa dei risultati di detta revisione, la Comunità aumenterà, mediante azioni temporanee, la protezione dei passeggeri; che dopo la revisione della Convenzione da parte dell'I.C.A.O., il Consiglio dovrebbe riesaminare il presente regolamento con la massima sollecitudine».

interpretazione<sup>325</sup>, soprattutto laddove non si conoscessero a fondo le norme da questo richiamate; si è, poi, preferito “ritagliare” gli articoli dell’atto comunitario precedente, piuttosto che riscriverne *ex novo* un altro, come si ritiene sarebbe stato preferibile. Si è venuto a formare un atto normativo capace, oltre che di calibrare la responsabilità del vettore per i danni alla persona, anche di «incorporare nel regime comunitario le norme di Montreal relative alla perdita, al danno e alla distruzione del bagaglio e relative al danno provocato da ritardo, aspetti non contemplati dal regolamento del 1997»<sup>326</sup>.

Il nucleo della disciplina non muta: per le lesioni personali o il decesso del passeggero il vettore andrà soggetto al *two-tier system*, con soglia massima di responsabilità oggettiva fissata a 100.000 DSP; ciò che sensibilmente cambia è la prova liberatoria oltre tale cifra, cioè in regime di responsabilità soggettiva: non più la dimostrazione di aver adottato tutte le misure necessarie per evitare il danno, o la loro impossibilità, ma l’individuazione di una causa dell’evento dannoso che sia estranea alla sfera di controllo del vettore e dei suoi preposti. La differenza si fa sensibile allorché si valuti chi debba patire le conseguenze di una causa ignota: secondo il Reg. CE 2027/97 (in simmetria con la Convenzione di Varsavia) sarebbe toccato al passeggero patirne le ripercussioni, per il Reg. CE 889/02 (in armonia con la nuova Convenzione di Montreal), invece, queste sarebbero state sopportate dal vettore<sup>327</sup>. Bisogna però ricordare come la giurisprudenza, sotto la Convenzione di Varsavia, tendesse a richiedere al vettore la dimostrazione di aver adottato tutte le misure necessarie e possibili in relazione alla specifica causa determinate l’evento dannoso, ciò nondimeno non si deve sottovalutare la modifica in parola: un conto è la chiarezza di un testo normativo, un altro è la flessibilità di un orientamento giurisprudenziale suscettibile di essere disatteso. All’operatore aeronautico viene, però, concessa una *chance* per potersi esonerare, in tutto o in parte, dalla propria responsabilità provando la *contributory negligence* del danneggiato o del suo avente causa. È un mezzo difensivo previsto all’art. 20 Conv. Montreal, norma che non viene espressamente richiamata dal regolamento comunitario; tra l’opinione di chi, ritenendo poco chiaro il testo regolamentare, opta per una esclusione di tale esimente dal suo ambito<sup>328</sup>, e coloro, al contrario, che la ritengono applicabile, rifacendosi al generale rimando dell’art. 1 par. 4 del Reg. CE 889/2002<sup>329</sup>, appare preferibile la seconda. Una scelta differente implicherebbe una disarmonia, tra la

---

<sup>325</sup> Come sottolineato anche nella relazione parlamentare alla proposta di regolamento.

<sup>326</sup> TAMBURINI, *Le novità introdotte dal Reg. CE 889/2002 e le ragioni connesse alla sua adozione*, in *Dir. Trasp.* 2003, 835.

<sup>327</sup> Cfr. in tal senso MASUTTI, *Il diritto aeronautico – Lezioni, casi e materiali*, Giappichelli Torino 2004, pag.305.

<sup>328</sup> «Infatti, tale formulazione [dell’art. 20 Conv. Montreal] era stata ritenuta innovativa rispetto al regolamento del 1997, che non indicava espressamente se tale esonero fosse riferibile o meno anche al profilo della responsabilità oggettiva, limitandosi a fare salvo il disposto del comma 2° dell’art. 3 (che esclude l’esimente di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno al di sotto della soglia dei 100.000 DSP). Il regolamento del 2002 non richiama il disposto dell’art. 20, anzi appare escludere qualsiasi esimente al di sotto di suddetta soglia e pertanto ripropone l’apparente non uniformità della disciplina.» (PIERALLINI, *Un nuovo intervento normativo verso l’omogeneizzazione della responsabilità del vettore aereo*, in *N.L.C.C.* 2002, 703).

<sup>329</sup> Cfr. TAMBURINI, *op. cit.*, 834.



disciplina europea e quella convenzionale, che cozzerebbe vistosamente con la *ratio* ispiratrice del regolamento, esplicitata chiaramente nel 6° Considerando<sup>330</sup>, della creazione di un sistema uniforme di norme per qualsiasi volo effettuato nello spazio comunitario. In una prospettiva di sostituzione del Sistema di Varsavia con la Convenzione di Montreal, sarebbe un risultato epocale poter affermare che, o tramite l'applicazione della Convenzione o per mezzo della legislazione europea, il passeggero possa far valere sempre gli stessi diritti, in un complesso normativo chiaro, e perciò a lui più facilmente accessibile.

Non è solo una questione normativa, è una petizione di principio quella di cui si è fatta carico la Commissione Europea quando, nel presentare la proposta di regolamento, afferma che «senza un tale regolamento, vi sarebbe il pericolo di un *patchwork* di regole»<sup>331</sup>, mentre è necessario che, nell'ambito del mercato interno dell'aviazione, non ci siano «distinzioni tra rotte internazionali nello spazio dell'UE e rotte interne nello spazio dei singoli Stati membri»<sup>332</sup>. Nella politica comune dei trasporti è, quindi, importante garantire un livello di risarcimento adeguato (1° Considerando) che, in un sistema aeronautico sicuro e moderno, è opportunamente agganciato, in caso di danno alla persona, alla responsabilità illimitata (10° Considerando). Ma attorno a quali scelte legislative ruotano queste norme? Nel suo discorso di raccomandazione per la seconda lettura da parte del Parlamento europeo la relatrice, l'On. Marieke Sanders-ten Holte<sup>333</sup> in chiusura non parla più di “passeggero”, ma di “consumatore”! Sostenendo che con l'approvazione del

---

<sup>330</sup> «(6) È necessario modificare il regolamento (CE) n. 2027/97, del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti per allinearli con le disposizioni sulla convenzione di Montreal e creare così un sistema uniforme di responsabilità per il trasporto aereo internazionale.»

<sup>331</sup> La Convenzione di Montreal, infatti, distingue tra trasporto nazionale e trasporto internazionale, applicandosi solo a quest'ultimo; mentre il Reg. CE 2027/97 copriva tutti i trasporti passeggeri effettuati da un vettore comunitario, distinguendo così in base alla nazionalità dell'operatore tra trasporto comunitario e trasporto non comunitario. La discrasia tra le due sfere di applicazione è evidente, e basata sui diversi criteri di delimitazione dell'ambito di applicazione: un trasporto comunitario non necessariamente è nazionale, mentre un trasporto internazionale svolto da un vettore extracomunitario non ricadrebbe sotto la normativa europea. Il regolamento CE 889/2002 non si applica a tutti i vettori responsabili ai sensi della Convenzione di Montreal, ma solo a quelli titolari di una licenza d'esercizio nella Comunità Europea, mentre la Convenzione si applica a tutti i vettori che stipulano contratti di trasporto aereo, ma che non necessariamente operano il volo (magari perché addirittura sprovvisti di licenza o di aeromobili).

<sup>332</sup> Pensiero poi espresso nel 13° Considerando: «(13) L'applicazione da parte dei vettori aerei della Comunità di regimi di responsabilità diversi sulle varie rotte delle loro reti non sarebbe utile e creerebbe confusione per i passeggeri.» Tra l'altro, come sottolinea nel suo parere il Comitato Economico e Sociale, i sistemi possibili in vigore al momento della discussione del regolamento 889/2002 erano ben 7!

<sup>333</sup> «I consumatori saranno meglio informati circa i propri diritti allorché viaggiano in aereo.» (On. Sanders-ten Holte). Del resto, sempre l'On. Sanders-ten Holte, si prefiggeva, anche nella motivazione che accompagnava la prima lettura parlamentare della proposta di regolamento, «di rendere le norme sulla responsabilità dei vettori più chiare e più trasparenti per i *consumatori europei*». Anche nel parere della Commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la politica dei consumatori, si legge che le modifiche apportate dal Reg. 889/2002 e le norme introdotte dalla Convenzione di Montreal forniscono ai passeggeri aerei in viaggio comunitari «*standard* garantiti di protezione dei consumatori per tutta l'UE».

regolamento, cioè con una uniforme e costante applicazione della normativa della Convenzione di Montreal, gli utenti avranno «la migliore tutela possibile per quanto riguarda la responsabilità del vettore aereo». È il passaggio chiave che permette di comprendere l'intera nuova architettura della responsabilità vettoriale: siamo di fronte ad una soglia risarcitoria (i 100.000 DSP) non più fattore protezionistico a favore del vettore, ma espressione della nuova, forte, tutela del consumatore; fino a tale cifra si avrà un risarcimento sicuro<sup>334</sup> per quel danneggiato che dimostri di aver subito un pregiudizio inferiore o uguale all'importo suddetto. La differenza col sistema di Varsavia è grande, laddove si pensi che, pur provando un pregiudizio superiore al limite, quest'ultimo sarebbe stato difficilmente superabile, mentre col Reg. CE 889/2002 si permettono, ipoteticamente, risarcimenti superiori ai danni!

La *lump sum*, è dichiarata irripetibile<sup>335</sup> il che significa, legandosi ai ragionamenti già svolti nei paragrafi precedenti sull'assenza di parametri sicuri<sup>336</sup> su cui parametrarla, che un acconto, anche molto elevato<sup>337</sup>, erroneamente calcolato potrà essere trattenuto dal beneficiario, anche a fronte di un danno irrisorio che nella prossimità dell'evento sembrava decisamente più grave. Sembrerebbe un paradosso giuridico, se solo non si leggesse nei lavori preparatori lo slancio ad apprestare sempre maggiori spazi di protezione per il consumatore.

Oltre agli anticipi per «alleviare le difficoltà finanziarie a breve termine delle vittime di incidenti e degli aventi diritto nel periodo immediatamente successivo ad un incidente» (14° Considerando), ulteriore sintomo del radicale mutamento di equilibri tra vettore e passeggero si ritrova nel diritto di quest'ultimo ad un'informazione<sup>338</sup> «scritta in termini semplici e di facile comprensione»<sup>339</sup> che lo metta in condizione di conoscere i limiti e il regime di responsabilità che reggono il volo specificamente individuato (art. 2, par. 8); poiché solo ricevendo spiegazioni non confuse né contraddittorie<sup>340</sup> potrà valutare se stipulare o meno una copertura

---

<sup>334</sup> Espressione questa forse foriera di possibili fraintendimenti: non si intende dire che i 100.000 DSP siano un *forfait* garantito sempre e comunque.

<sup>335</sup> In base ad un emendamento introdotto dal Parlamento Europeo in prima lettura, il vettore non avrà mai diritto alla restituzione delle somme pagate a titolo di anticipo, salvo che il beneficiario abbia contribuito al danno con la propria *contributory negligence* o non avesse titolo al risarcimento.

<sup>336</sup> Anche il Reg. CE 889/2002 parla di anticipi, proporzionali ai danni subiti, necessari per far fronte alle immediate necessità.

<sup>337</sup> In caso di morte del passeggero *lump sum* non potrà essere inferiore ai 16.000 DSP, il Reg. CE 889/2002 ha quindi provveduto ad un ritocco, rispetto ai precedenti 15.000 DSP, per adeguare la cifra all'inflazione.

<sup>338</sup> Informazione che, in virtù di un emendamento parlamentare, deve essere messa a disposizione del passeggero in ogni punto vendita, compresa la vendita per telefono o su internet. Nella motivazione si legge che queste informazioni, sotto forma di opuscoli o su internet, dovrebbero essere accessibili «senza che il passeggero debba farne richiesta, cosa che comporta la precedente conoscenza del documento», presupponendo che una certa qual informazione sia già filtrata al passeggero.

<sup>339</sup> Sempre l'On. Sanders-ten Holte.

<sup>340</sup> Quali potrebbero al limite essere anche quelle sovrabbondanti, ecco perché in allegato al regolamento è stato inserito anche un allegato, con le informazioni ritenute opportune, di cui i vettori comunitari devono avvalersi.

assicurativa supplementare<sup>341</sup>, come suggerito dal 16° Considerando<sup>342</sup>. Nonostante viga un regime di responsabilità assoluta e oggettiva fino a 100.000 DSP, nonostante i danni da causa ignota<sup>343</sup> siano addossati al vettore, ugualmente, in un equilibrio così favorevole al passeggero, si mira a permettere a quest'ultimo di tutelarsi ulteriormente, sulla base della propria personale valutazione, in ossequio della dottrina della *fair opportunity*.

Non si può nascondere la permanenza di alcune lacune<sup>344</sup>, già riscontrate nel Reg. CE 2027/97: la mancanza di sanzioni per l'inadempimento degli obblighi di informazione<sup>345</sup> e di pagamento della *lump sum*, la non determinazione dei criteri per il calcolo di quest'ultima, l'omessa preventiva individuazione della cerchia di soggetti presuntivamente titolari del diritto agli anticipi. Anomalie che però non sminuiscono il valore della normativa europea, come esplicazione delle scelte sostenute in sede di

---

<sup>341</sup> Il vettore sarà sempre obbligato ad assicurare la propria responsabilità civile per un massimale, che superi i 100.000 DSP e si attesti su un "livello *adeguato*", formula che, se sembra meno aperta del livello "*ragionevole*" precedentemente indicato, lascia spazio a interpretazioni divergenti, potendo comunque sostenere che il riferimento all'ammontare medio dei risarcimenti erogati possa essere una utile base di calcolo.

<sup>342</sup> «(16) È auspicabile fornire informazioni di base sulle norme di responsabilità applicabili a tutti i passeggeri in modo che essi possono stipulare coperture assicurative supplementari prima del viaggio, se necessario.»

<sup>343</sup> È sotto gli occhi di tutti la difficoltà di risalire ad una causa certa e incontestata, in caso di disastro aereo che coinvolga l'intero aeromobile (e quindi laddove si verificano i danni più ingenti), poiché la perdita di equipaggi e strumentazione rende impervia la ricostruzione degli eventi.

<sup>344</sup> Una delle più clamorose è l'omissione totale, anche nelle discussioni per l'approvazione del regolamento, di un qualsiasi riferimento alla decisione del 1999 dell'Alta Corte del Regno Unito che dichiarò incompatibile il Reg. CE 2027/97 con la Convenzione di Varsavia; il giudice fu dell'avviso che si dovesse ricorrere alla tutela degli interessi dei Paesi terzi (rispetto all'Unione Europea) stabilita nell'art. 307 del Trattato CE: gli Stati membri avrebbero dovuto adoperarsi per eliminare le incompatibilità rilevate. Tuttavia tali incompatibilità non hanno effetto sulla validità della normazione europea e, in aggiunta, i tribunali nazionali non hanno la competenza per disapplicare un atto comunitario, soltanto in caso di seri dubbi può sospendere l'esecuzione e adire la Corte di Giustizia per una pronuncia pregiudiziale. Tale pronuncia non fu richiesta dal giudice britannico. Ciò non toglie che una discussione su tale argomento sarebbe stata quantomeno opportuna. La Commissione giuridica e per il mercato interno giudicò la proposta di regolamento come prematura e superflua, stante il numero ancora esiguo di ratifiche raccolte dalla Convenzione di Montreal, accusò la Commissione di tenere un «atteggiamento spocchioso» volendo proseguire per la propria strada con «frette inopportuna e presunzione» senza fare nulla per risolvere i problemi posti dal Reg. CE 2027/97, contribuendo, col regolamento di modifica, a lasciare «le compagnie aeree e i consumatori in uno stato d'incertezza». Forse l'atteggiamento del relatore rispecchiava gli attriti tra organi che spesso affliggono la struttura comunitaria, nondimeno non gli si può negare una certa ragione.

<sup>345</sup> Anche se si fa sempre più concreta l'ipotesi di sanzioni amministrative, financo la revoca delle autorizzazioni necessarie per il volo, da parte degli Stati membri. Infatti, il novellato art. 943, comma 2, c.nav. prevede: «Ai vettori aerei muniti di licenza di esercizio rilasciata da uno Stato non comunitario, che non adempiono agli obblighi di informazione di cui all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 2027/97 del 9 ottobre 1997 del Consiglio, come modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 del 13 maggio 2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, sono sospesi i diritti di traffico verso o dal territorio italiano, nei limiti e con le modalità stabiliti con regolamento dell'ENAC».

Conferenza diplomatica di Montreal: se una cifra-limite ci deve ancora essere, allora deve favorire il soggetto debole del rapporto, colui che ha scarso potere di negoziazione delle clausole contrattuali, la persona che va tutelata quando utilizza il trasporto aereo, ormai mezzo di massa con alti livelli di sicurezza, per esplicitare la sua libertà di movimento, riconosciuta sia nella Carta Costituzionale, che a livello europeo. Questi consumatori europei avranno «la migliore protezione possibile e saranno meglio informati quanto ai loro diritti allorché acquisteranno il loro titolo di trasporto nella Comunità»<sup>346</sup>.

### 3.1. La parte aeronautica del Codice della Navigazione: i suoi pregi e la sua recente riforma

Gli spazi sempre più ristretti residuati alla disciplina codicistica, hanno indotto il legislatore italiano a riformare la parte aeronautica del Codice della Navigazione, per adeguarla al nuovo contesto normativo<sup>347</sup>. Si allude al d. lgs. 9 maggio 2005, n. 96, *Revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione, a norma dell'articolo 2 della legge 9 novembre 2004, n. 265*, ed al d. lgs. 15 marzo 2006, n. 151, *Disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96, recante la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, che hanno riformato, a distanza di poco più di un anno l'uno dall'altro, la parte aeronautica del codice della navigazione. Essi sono entrati in vigore, rispettivamente, in data 21 ottobre 2005 e 29 maggio 2006. Si aggiunge che le norme comunitarie, peraltro richiamate espressamente dalla normativa interna, infatti, hanno sostituito quelle interne, laddove ancora si applicavano, cioè ai casi di trasporto internazionale non retti dalla disciplina uniforme e ai voli nazionali<sup>348</sup>: come si è detto la disciplina europea non

---

<sup>346</sup> «Durante il periodo transitorio, quando rimarranno in vigore entrambe le Convenzioni, sarà estremamente importante che i consumatori europei siano bene informati circa i loro diritti per quanto riguarda la responsabilità dei vettori aerei allorché prenoteranno un volo. L'informazione sui diritti dei passeggeri dovrebbe essere chiara e univoca.» (Relazione al progetto di regolamento) *De jure condendo*, Scardigno suggerisce che ormai vi siano «motivi tali da giustificare la scelta di legiferare, a livello comunitario, in materia di contratti e di condizioni generali di trasporto aereo»; si eviterebbe così di lasciare ai vettori una troppo ampia discrezionalità nel definire i contratti. L'A. ritiene sarebbero utili «prescrizioni sussidiarie, quali la fissazione di un principio comune nelle disposizioni a tutela dei consumatori che dia luogo automaticamente a condizioni contrattuali sostitutive per i punti che il contratto ometta disciplinare». (Cfr. SCARDIGNO, *La tutela del passeggero nel trasporto aereo alla luce dei nuovi orientamenti comunitari*, in *Contr. impr. Europa* 2002, 1027)

<sup>347</sup> Sulle innovazioni prodotte da tali decreti, v., G. MASTRANDREA, L. TULLIO, *La revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. maritt.*, 2005, 1201 ss.; G. MASTRANDREA, L. TULLIO, *Il compimento della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. maritt.*, 2006, 699, 733 ss.; E. TURCO BULGHERINI, *La riforma del codice della navigazione parte aerea*, in *Nuove leggi civ. comm.*, 2006, 1341 ss.

<sup>348</sup> «Anche a questo proposito occorre abituarsi al fenomeno di norme nazionali, anche codicistiche, che diventano inapplicabili – e dovranno essere anche abrogate – in conseguenza del sopravvenire di norme comunitarie, che le rendono incompatibili. E forse questo renderà meno facile sistemare in modo organico le norme nazionali (nel nostro caso, quelle del codice della navigazione), tenuto anche conto che non sempre è facile prevedere su quali punti potrà in futuro

distingue tra voli nazionali e internazionali, ma solo tra vettori comunitari e non comunitari. A questi ultimi, ovviamente, non sono direttamente applicabili le norme dei Reg. CE 2027/97 e 889/2002, ma ora, grazie al d.lgs. 9 maggio 2005 n. 96<sup>349</sup>, la nostra normativa nazionale rimanda alla disciplina comunitaria, rendendola così applicabile anche al di fuori del suo ambito originario<sup>350</sup>: si mira a raggiungere quell'uniformità capace di tutelare il passeggero e donare trasparenza al mercato. Il legislatore, però, non chiarisce i punti oscuri delle discipline regolamentari, limitando ad un generico richiamo, lasciando aperte molte delle questioni di cui si è detto.

Riguardo all'assicurazione obbligatoria, per esempio, nonostante le incertezze cui dà luogo il "livello *adeguato*" posto dal Reg. CE 889/2002 non si è provveduto a quantificare un massimale preciso, né a prevedere un decreto attuativo sul punto. È stata, però, riconosciuta al passeggero, per il risarcimento del danno, «azione diretta contro l'assicuratore», forma di tutela pregnante, caratteristica saliente anche del vecchio testo del codice: nella Relazione al Codice della Navigazione, infatti, si prevedeva una assicurazione contro gli infortuni di volo<sup>351</sup>, stipulata a favore del passeggero, in base alla quale il diritto all'indennità spettava «direttamente al passeggero, o ai suoi eredi o aventi causa»<sup>352</sup>. La copertura prevista dalla codificazione italiana aveva la duplice funzione di assicurazione contro gli infortuni del passeggero e di assicurazione della responsabilità del vettore. Va comunque ricordato, a livello assicurativo, che il 30 aprile 2005 è entrato in vigore il regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori e agli esercenti di aeromobili, che impone obblighi assicurativi minimi ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili non commerciali per quanto concerne la responsabilità nei confronti dei passeggeri, del bagaglio, delle merci trasportate e dei terzi.

Il regolamento si applica a tutti i vettori e a tutti gli esercenti di aeromobili che effettuano voli all'interno del territorio dell'UE, a destinazione o in provenienza dallo stesso o, entro certi limiti, che lo sorvolano, fatta eccezione per gli aeromobili di Stato, gli aeromobili con una massa massima al decollo (MTOM) inferiore a 20 kg, le macchine volanti con decollo mediante rincorsa, i palloni frenati (ancorati al suolo), i cervi volanti e i paracadute. Il regolamento stabilisce in tal modo condizioni omogenee per tutti gli esercenti di aeromobili europei e dei

---

incidere la normativa comunitaria.» ROMANELLI, *Il regime di responsabilità del vettore aereo per infortunio al passeggero in base al Reg CE 2027/97*, in *Studi in memoria di M.L. Corbino*, Milano, 1999, pag. 769

<sup>349</sup> Che attua la delega contenuta nella legge 9 novembre 2004 n. 265

<sup>350</sup> Art. 941 (*Norme applicabili*). – Il trasporto aereo di persone e di bagagli, compresa la responsabilità del vettore per lesioni personali del passeggero, è regolato dalle norme comunitarie ed internazionali in vigore nella Repubblica.

Al trasporto di bagagli si applica, inoltre, l'articolo 953.

La disciplina della presente sezione si applica anche ai trasporti eseguiti da vettore non munito di licenza di esercizio.

<sup>351</sup> Stipulata dal vettore a favore di terzi «determinati come categoria» e successivamente, nel corso dell'esecuzione del contratto di trasporto, individuati come singoli.

<sup>352</sup> L'azione che il vettore poteva esperire, *ex art.* 998 c.nav., contro l'assicuratore per conto del danneggiato integrava una mera sostituzione processuale del passeggero, al fine di meglio tutelare quest'ultimo, sicuramente meno capace di resistere in giudizio di fronte all'assicuratore. Cfr. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, Giuffrè, Milano, 2001, pag. 704 in nota.

paesi terzi nel momento in cui effettuano voli all'interno del territorio comunitario, a destinazione o in provenienza dallo stesso.

Il principio fondante del regolamento consiste nell'obbligo per tutti i vettori aerei e gli esercenti di aeromobili di essere assicurati in modo da coprire specificamente la propria responsabilità, nell'ambito del trasporto aereo, nei confronti di passeggeri, bagagli, merci e terzi; la copertura include anche i rischi connessi ad atti di guerra e di terrorismo (articolo 4, paragrafo 1).

Durante la trattazione precedente il *corpus* codicistico è rimasto un po' in penombra, come del resto era inevitabile per non incorrere in pesantezze e ripetizioni: nella Relazione allo stesso si legge come, rispetto alla navigazione marittima, «per la navigazione aerea il codice ha seguito un criterio di maggiore larghezza e condiscendenza verso quanto in sede internazionale era stato elaborato», sia per la maggior prossimità tra i contenuti delle convenzioni internazionali in materia e la mentalità giuridica italiana, sia, soprattutto per la mancanza di una esperienza legislativa sufficiente per ideare un sistema di responsabilità differente. Il legislatore del 1942 si limitò, quindi, a formulare «le norme delle convenzioni secondo criteri giuridici latini»<sup>353</sup>.

Ne emergeva un testo, pur se imperfetto per il giurista odierno, all'avanguardia per i tempi, specialmente nelle scelte riguardanti l'assicurazione obbligatoria dei passeggeri<sup>354</sup>, che avrebbe meritato ben più attenzioni degli sporadici rimaneggiamenti cui è stato via via sottoposto<sup>355</sup>: basti vedere la più volte ricordata “svista” della legge n. 213 del 1983 laddove si prevedeva l'aggiornamento dei limiti di responsabilità contenuti nella parte aeronautica del codice, senza prevedere lo stesso meccanismo per i massimali assicurativi, rompendo quella sincronia che aveva fatto della assicurazione contro gli infortuni il fiore all'occhiello della tutela apprestata al passeggero aeronautico, in tempi in cui ancora lo si considerava come un soggetto che si assumeva un rischi.

#### 4. L'INFORMAZIONE AL PASSEGGERO NEL TRASPORTO AEREO

La diffusione del trasporto aereo e il progresso tecnologico, hanno reso obsoleta la visione degli equilibri che avevano accompagnato l'evoluzione dell'industria aeronautica fin dai suoi esordi; basata, almeno nella sua fase pionieristica, sulla visione di una *infant industry* che andava protetta dalle conseguenze

---

<sup>353</sup> Sempre la Relazione affermava che norme sulla responsabilità del vettore erano «in gran parte conformi a quelle della convenzione di Varsavia, già collaudata da più di un quinquennio di applicazione nel nostro ordinamento», a tali norme erano state apportate solo «talune necessarie precisazioni», come la sostituzione con “colpa grave” della “colpa equivalente al dolo secondo la *lex fori*”.

<sup>354</sup> Nell'evoluzione della disciplina si preferirà l'assicurazione r.c.

<sup>355</sup> Per quanto riguarda il limite di debito, originariamente di 165.000 £, poi elevato a 5.200.000 £, e quindi solo nel 1987, col d.P.R. n. 201, arrivato dopo ben 6 anni in attuazione della legge n. 213 del 1983, portato a 195 milioni di lire.

negative di sinistri abbastanza probabili<sup>356</sup>. Il successivo sviluppo dei mezzi e del mercato, la necessità sempre maggiore di collegamenti rapidi su lunga distanza, hanno reso l'aereo un mezzo di trasporto quotidiano, accessibile a fasce sociali sempre più ampie. Anche su tali premesse riposano le ragioni della lacerazione del tessuto del Sistema di Varsavia, che sarebbe riduttivo circoscrivere ad una mera questione quantitativa riguardante il limite risarcitorio. Si è andato man mano facendo strada un nuovo concetto attorno cui fondare la responsabilità vettoriale, una nuova visione dell'utente: non più passeggero, ma *consumatore*<sup>357</sup>. È così che viene chiamato nella relazione di presentazione del Regolamento CE 2027/97, che introdusse, sostanzialmente, il nuovo regime risarcitorio basato sul *two-tier system*, anticipando le scelte della Convenzione di Montreal del 1999. Al consumatore si riferiscono anche i considerando dei Regolamenti Europei n. 261 del 2004 e n. 2111 del 2005, di cui ci occuperemo nel presente intervento.

È opinione condivisa, infatti, che la figura del fruitore del servizio si sia evoluta, al pari di quanto è successo in molti altri ambiti del diritto, dovendosi riconoscere al passeggero una serie di diritti ulteriori rispetto a quelli connaturati al mero trasporto, in primo luogo il diritto ad un'informazione chiara e completa<sup>358</sup>, che gli permetta scelte consapevoli volte a garantire, da un lato, la corretta scelta della controparte contrattuale e, dall'altro, di poter essere informato sul contenuto dei propri diritti e sulle modalità del loro esercizio (è di palmare evidenza, infatti, che l'assenza di informazioni su un diritto rende assai difficile, se non improbabile, che il titolare dello stesso lo possa azionare a propria tutela).

Si è già evidenziato che, in base al testo originario della Convenzione di Varsavia del 1929, l'omessa o irregolare emissione del biglietto (art. 3, §2)<sup>359</sup> era una peculiare ipotesi di decadenza del vettore dal beneficio del limite risarcitorio e dalla possibilità di offrire la prova liberatoria. Le modifiche apportate dal Protocollo dell'Aja del 1955 hanno ulteriormente chiarito che l'espresso riferimento al principio della limitazione doveva essere considerato un elemento obbligatorio del biglietto.

---

<sup>356</sup> Il ragionamento era di per sé lineare: se il passeggero sceglieva un mezzo che presentava livelli di rischio superiori agli altri, egli, acquistando il biglietto, accettava tali rischi, non potendo lagnarsene in sede di risarcimento del danno.

<sup>357</sup> Parte della dottrina francese sostiene che oramai si sta imponendo, anche grazie agli interventi della Comunità Europea, l'idea di un "*droits des consommateurs de transport*" (questa l'espressione usata da J. TOSI, *Droit des transports et droits des consommateurs de transport*, in *Études de droit de la consommation: liber amicorum Jean Calais-Auloy*, Paris, 2004, 1122).

<sup>358</sup> A proposito della Carta dei Diritti del Passeggero, è stato espressamente definito il diritto all'informazione come «diritto ad un bene della vita autonomo», che va tutelato in quanto finalità autonoma da perseguire con ogni strumento. (G. MASTRANDREA, *La Carta dei diritti del Passeggero*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, Milano, 2002, 738).

Nella Risoluzione del Consiglio del 02.10.2000 (in *G.U.C.E.* C293 del 14.10.2000) vengono evidenziate la carenza dell'informazione fornita ai passeggeri aerei circa i loro diritti e la necessità di un chiarimento dei contratti, che dovrebbero essere facilmente accessibili e comprensibili.

<sup>359</sup> Come già esposto per la conclusione del contratto di trasporto non era richiesta la forma scritta *ad substantiam*.

Si deve evidenziare che il vettore aveva un proprio primario interesse a fornire le informazioni richieste dal Sistema di Varsavia per poter poi opporre, in caso di sinistro, la limitazione della responsabilità. Se la menzione del principio della limitazione diveniva condizione di opponibilità della stessa, allora si deve dedurre che lo scopo dell'informazione non fosse quello della sicurezza della documentazione del traffico aereo internazionale<sup>360</sup>, bensì quello di consentire al passeggero una scelta consapevole sull'opportunità di forme integrative di tutela<sup>361</sup>. In più di un'occasione la giurisprudenza ebbe a stigmatizzare la mancanza di indicazioni chiare e leggibili sul biglietto o la consegna delle stesse poco prima dell'imbarco<sup>362</sup>, se non addirittura ai piedi della scaletta dell'aeromobile, quando

---

<sup>360</sup> Come peraltro sostenuto da parte autorevole della dottrina. Il Rinaldi Baccelli, ad esempio, sosteneva che *ratio* delle sanzioni previste nell'art. 3 della Convenzione di Varsavia consistesse nel «garantire che il vettore emetta i documenti del traffico [...] in vista di un interesse generale corrispondente ad una esigenza di certezza dei rapporti giuridici» (G. RINALDI BACCELLI, *In tema di responsabilità del vettore aereo*, in *Riv. dir. nav.* 1966, II, 189).

<sup>361</sup> Ci si permette di rinviare a quanto già esposto in merito alla “dottrina della *fair opportunity*”. Sul punto non pare fuori luogo evidenziare che, in merito alla valutazione di costituzionalità dell'art. 423 c. nav., ma con ragionamento che può essere ripetuto anche in tema di trasporto aereo di persone, è stato posto in evidenza come sia preciso onere del vettore mettere l'altro soggetto contraente nella condizione di potersi tutelare nei confronti di una limitazione risarcitoria prevista *ex lege* (nel caso in esame si trattava della dichiarazione di valore nell'ambito di un trasporto marittimo di merci), condizione peraltro posta a fondamento della costituzionalità della limitazione stessa. (L. TULLIO, *L'agevole esplicazione della dichiarazione di valore come presupposto della valutazione di costituzionalità dell'art. 423 c. nav.*, in *Dir. trasp.* 1992, 485). Per considerazioni in tema di *fair opportunity* si veda anche M. M. COMENALE PINTO, *Ripensamenti del quarto Circuito in tema di fair opportunity* (nota United states court of Appeals, Fourth Circuit, 16 gennaio 1992), in *Dir. trasp.* 1993, 170.

<sup>362</sup> Si rimanda, in primis, alle già citate sentenze rese nei casi U.S. Court of Appeals, 9th Cir., 25 ottobre 1965, *Warren vs Flying Tiger Line*, U.S. Court of Appeals 16 dicembre 1966, Secondo Circuito, giudice Kaufman. Si deve evidenziare, comunque, che la Corte Suprema degli Stati Uniti, nella sentenza *Chan et al. V. Korean Air Lines* (relativa al caso dell'aeromobile KAL in servizio di linea da New York e Seul abbattuto il 1° settembre 1983 dall'aeronautica militare sovietica) ha disatteso l'orientamento seguito dai giudici nei casi *Warren* e *Lisi*, oltre che in numerose altre pronunce, optando, invece, per una lettura più stringente dell'art. 3 della Convenzione di Varsavia, riconoscendo che solo l'omissione del biglietto determinava la decadenza dal limite e dalla possibilità di fornire la prova liberatoria, mentre nessuna sanzione veniva espressamente comminata per l'omessa indicazione che il vettore era soggetto al regime di responsabilità della Convenzione di Varsavia (dovendosi applicare la versione originale della Convenzione, in quanto gli Stati Uniti non avevano aderito al Protocollo dell'Aja del 1955). Nonostante la Convenzione di Varsavia prevedesse la decadenza dal beneficio del limite anche qualora il vettore, relativamente al trasporto di cose, non avesse inserito nel bollettino bagagli o nella l.t.a. il richiamo al regime di responsabilità previsto dall'art. 3, dai lavori preparatori e dal testo uniforme non emergeva, a detta dei supremi giudici, nessun dato che potesse legittimare l'estensione di tale sanzione anche all'ipotesi dell'omessa indicazione del richiamo nel biglietto consegnato al passeggero. E ciò nonostante l'osservazione, addotta dalle parti attrici, che nel trasporto aereo di persone venissero in gioco interessi meritevoli di tutela superiore rispetto a quelli rientranti negli equilibri contrattuali del trasporto di merci. Anche la *concurring opinion* emersa in seno al collegio, che aveva fra l'altro toccato il tema della validità del *Montreal Agreement* del 1966, aveva concluso per l'applicabilità del limite risarcitorio. È stato osservato che «bene ha fatto la Corte Suprema [...] a confermare l'interruzione di una linea interpretativa della giurisprudenza statunitense prevalentemente fondata sulla costante insofferenza degli Stati Uniti nei confronti dello stesso principio della limitazione del debito del vettore e su di



ormai era impossibile una qualsiasi misura correttiva o scelta alternativa. Si venivano, in pratica, delineando i primi caratteri dell'informazione da fornire al passeggero: chiara, tempestiva e intellegibile.

Il lungo percorso evolutivo che ha trasformato il volto del trasporto aereo ha portato anche ad un mutamento del ruolo dell'informazione nell'equilibrio fra vettori e passeggero. Infatti, ora i vettori e gli altri contraenti del trasporto aereo (questa la dicitura utilizzata dal Reg. CE 2111/05) devono fornire al passeggero una serie di indicazioni nel primario interesse di quest'ultimo, ivi compresa la specifica enunciazione dei diritti che possono essere fatti valere nei confronti del vettore aereo effettivo in caso di *overbooking*, cancellazione o ritardo del volo.

Chiare indicazioni di questa nuova tendenza si ritrovano nei considerando del Reg. CE 261 del 2004 (che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di mancato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato) e del Reg. CE 2111 del 2005 (che ha istituito un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a divieto operativo). Il legislatore comunitario, infatti, espressamente mira ad istituire regole capaci di garantire un «*elevato livello di protezione per i passeggeri*» (1° considerando Reg. CE 261/2004), anche assicurando «*una pubblicità efficace alle informazioni relative alla sicurezza*» (9° considerando del Reg. CE 2111/05). Il fine ultimo è quello di permettere ai passeggeri di «*efficacemente esercitare i propri diritti*» (20° considerando del Reg. CE 261/04) garantendo al contempo «*il loro diritto di fare una scelta informata*» raggiungendo «*un giusto equilibrio tra vitalità commerciale dei vettori aerei e l'accesso dei passeggeri all'informazione*» (14° considerando del Reg. CE 2111/05). La lettura sinottica dei considerando evidenzia che accanto alla tutela della trasparenza del mercato (e quindi di una corretta concorrenza) si pone, ormai in primo piano, la figura del passeggero quale soggetto debole del contratto. In un mercato liberalizzato è di essenziale importanza garantire il diritto all'informazione, per poter permettere al passeggero di effettuare scelte consapevoli ed oculate, premiando le politiche commerciali di alcune compagnie aeree sapendo che le stesse non vanno a elidere i livelli minimi di sicurezza e correttezza commerciale richiesti. In ultima, infatti, la trasparenza del mercato dovrebbe consentire la sopravvivenza dei vettori più virtuosi, favoriti dalle preferenze dei passeggeri, almeno in linea teorica.

Prima di analizzare, sinteticamente, le informazioni che, in base alla legislazione vigente, i vettori (ma non solo loro) sono tenuti a dare ai passeggeri, occorre delineare il profilo di tale ultima categoria. Nei testi normativi comunitari in più di un'occasione si nota quasi una sovrapposizione fra i concetti di passeggero e quello di consumatore; una simile identificazione è, a nostro avviso, fuorviante. Non si vede, infatti, il motivo per cui si dovrebbe discriminare fra i passeggeri in virtù

---

una contraddittoria elaborazione della norma convenzionale. La chiara lettera di quest'ultima, infatti, pure a fronte di una lodevole esigenza di tutela degli interessi dell'utenza del trasporto aereo, non ne consente un'interpretazione eccessivamente elastica che si risolva in una forzatura dell'effettivo significato del testo» (C. COLETTA, *In tema di adeguatezza della clausola di richiamo alla Convenzione di Varsavia del 1929 inserita nel biglietto di passaggio*, nota a Supreme Court of the United States, 18 aprile 1989, in *Dir. trasp.* 1991, 327).

delle finalità del viaggio (professionali o private)<sup>363</sup>, potendosi ritenere che i valori tutelati dalle norme in esame (al di là della valorizzazione di una concorrenza leale e paritaria fra i vettori) siano primari per qualsiasi passeggero: la libertà di scelta e la sicurezza del volo (o se si preferisce della persona del passeggero) devono essere garantiti a qualunque soggetto che stipuli un contratto di trasporto aereo. Sarebbe preferibile, pertanto, utilizzare una terminologia più neutra, come “*utente*” piuttosto che consumatore, anche se quest’ultima figura richiama una tutela calibrata sul soggetto debole, tenuta in particolare considerazione in ambito comunitario.

Una tale lettura può essere confermata indirettamente anche dal testo del Reg. CE 2111/05: l’articolo 10 (ambito di applicazione) circoscrive l’applicazione del regolamento «*al trasporto aereo di passeggeri ogniqualevolta il volo fa parte di un contratto di viaggio iniziato nella Comunità*» prevedendo poi che, in tale circostanza, perda rilevanza il Paese di ubicazione degli aeroporti di partenza e arrivo. La versione italiana parla, dunque, di “viaggio”, lasciando quasi intendere che le tutele previste dal testo comunitario vadano a vantaggio unicamente di passeggeri che utilizzino l’aereo per finalità ludico-ricreative. Tuttavia, nell’articolo 2 del regolamento non si fa riferimento alcuno al contratto di viaggio, e viene definito unicamente il contratto di trasporto; inoltre, come osservato da parte della dottrina<sup>364</sup>, il raffronto con i testi inglese e francese (ove si parla di “*contrat de transport*” e “*carriage of passengers*”) appare risolutivo sul punto. Dunque titolare del diritto ad essere informato sarà semplicemente il passeggero *tout court*, senza nessun’altra specificazione o classificazione.

L’art. 6 Reg. CE 2027/97, come modificato, impone ai vettori aerei, che vendono servizi di trasporto all’interno del territorio comunitario, di mettere a disposizione dei passeggeri, presso tutti i punti vendita, una sintesi delle principali disposizioni che disciplinano la responsabilità per il trasporto dei passeggeri e del loro bagaglio. Tale obbligo è applicabile anche in caso di vendite telefoniche o via internet. Oltre a tali informazioni, i vettori sono tenuti a fornire ai clienti un’indicazione scritta circa le limitazioni di responsabilità di cui può godere il vettore in caso di perdita o avaria del bagaglio (unitamente all’avvertenza della possibilità di

---

<sup>363</sup> La possibilità di riconoscere al passeggero la qualifica di “consumatore”, ai sensi della disciplina interna e comunitaria, ha destato un interessante dibattito dottrinale. Sul punto si rinvia a A. M. MANCALEONI, *La tutela del passeggero nel trasporto aereo e il codice del consumo (prime note al d.lgs.206/2005)*, in *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea* a cura di L. Masala e E. G. Rosafio, Milano, 2006, 179; e L. TULLIO, *I contratti di trasporto e di viaggio turistico nella disciplina di tutela dei consumatori*, in *Studi in memoria di M.L. Corbino*, Milano, 1999, 843, ove l’Autore osserva che non si deve confondere lo scopo del viaggio, in ipotesi attinente all’attività professionale, con lo scopo strettamente inerente alla conclusione del contratto di trasporto. Tullio giustamente conclude che «il passeggero non viaggia per viaggiare, ma viaggia per uno scopo ulteriore, rispetto al quale la stipulazione del contratto di trasporto assume una relazione non finale ma strumentale. La qualità di consumatore, insomma, potrebbe essere esclusa soltanto se si potesse configurare un passeggero professionale, cioè una persona la cui professione è quella di viaggiare». Si veda inoltre B. FRANCHI, *Blacklist e vettore di fatto*, in *Resp. civ. prev.*, 2006, 425.

<sup>364</sup> B. FRANCHI, *Blacklist e vettore di fatto*, cit. 425; S. VERNIZZI, *Lista nera comunitaria e controlli dell’aviazione civile sugli aeromobili degli Stati terzi: relative problematiche giuridiche*, in *Sicurezza, navigazione e trasporto*, a cura di Rita Tranquilli-Leali ed Elisabetta G. Rosafio, Milano, 2008, 326.

dichiarare un eventuale valore superiore al momento della registrazione o della possibilità di assicurare autonomamente il bagaglio) o in caso di ritardo. Per quanto riguarda l'eventuale limite di responsabilità per lesioni o morte del passeggero, tale informazione andrà data solo ove tale limitazione esista<sup>365</sup>. Il vettore, tuttavia ha solo l'onere di rendere conoscibili le normative applicabili, senza poterne verificare l'effettiva conoscenza da parte del passeggero.

Il regolamento non si preoccupa di specificare la localizzazione dell'avviso sulle limitazioni di responsabilità, né di rendere coercibile l'eventuale inottemperanza delle compagnie aeree ai propri oneri di informazione. Tale lacuna è stata colmata, almeno in ambito nazionale, dal legislatore italiano, che con la riforma dell'art. 943 c. nav. ha previsto una grave sanzione a carico dei vettori inadempienti: il divieto di atterraggio e decollo da territorio nazionale<sup>366</sup>. Appare ovvio che una sanzione così penalizzante (ben più persuasiva rispetto ad una semplice ammenda) è ulteriore riprova del ruolo che il legislatore nazionale, al pari di quello comunitario, vuole dare alla corretta informazione dell'utente.

Il dovere di informazione è andato intensificandosi con il successivo Reg. CE 261/2004, che ha disciplinato gli obblighi del vettore in caso di *overbooking*, cancellazione del volo e ritardo prolungato nel trasporto aereo di persone, prevedendo doveri di informazione, di assistenza e di compensazione pecuniaria finalizzati a limitare il più possibile i disagi sofferti dai passeggeri lasciati a terra.

In questa sede non ci occuperemo di elencare le specifiche misure di compensazione previste<sup>367</sup>, limitandoci ad osservare quanto disposto dall'art. 14 del regolamento, ove si impone al vettore operativo (*actual carrier*, cioè il soggetto che materialmente esegue il trasporto) di esporre, nella zona di registrazione, «*in modo chiaramente visibile e leggibile per i passeggeri*» un avviso in cui si invitano i passeggeri a rivolgersi al banco di accettazione o alla porta di imbarco in caso di mancato

---

<sup>365</sup> In pratica solo nei casi di trasporti aerei internazionali che ricadono ancora sotto la normativa del Sistema di Varsavia, visto che nella Convenzione di Montreal del 1999 e nel Reg. CE 2027 del 1997 il limite dei 100.000 DSP non si pone più come un limite di debito quanto come un puro discrimine tra due sistemi di responsabilità differenti. Agli obblighi previsti dai paragrafi 1 e 2 dell'art. 6 Reg. Ce 2027/97 (come emendato dal Reg. Ce 889/2002) devono sottostare anche i vettori non comunitari, ovviamente «solo per quanto concerne il trasporto verso o dalla Comunità o all'interno di essa».

<sup>366</sup> A norma dell'art. 943, comma 3 c. nav., «ai vettori aerei, che non adempiono agli obblighi di informazione di cui all'art. 6 del regolamento CE n. 2027/97 del Consiglio, del 9 ottobre 1997, come modificato dal regolamento CE n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 maggio 2002, sono vietati l'atterraggio e il decollo nel territorio nazionale». Comma così sostituito dall'art. 14 del d. lgs. 151/06, prima di tale intervento la sanzione era limitata ai vettori muniti di licenza rilasciata da uno Stato non comunitario.

<sup>367</sup> Si vedano E. G. ROSAFIO, *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone: il regolamento n. 261/2004 CE*, in *Giust. Civ.*, 2004, II, 471; E. G. ROSAFIO, *Overbooking, cancellazione e ritardo: nuove regole per il trasporto aereo comunitario di persone*, in *Dir. turismo*, 2004, 205; S. VERNIZZI, *La cancellazione del volo: considerazioni generali e indicazioni emergenti dalle recenti innovazioni legislative*, nota a Cass. civ. 6 aprile 2006 n. 8075, in *Resp. civ. prev.*, 2006, 1654; C. POZZI, *La nuova disciplina dell'overbooking nel regolamento n.261/2004 e nell'interpretazione della Corte di Giustizia*, in *Resp. civ. prev.*, 2006, 1353.

imbarco o di ritardo superiore alle due ore per ottenere il testo che enumera i loro diritti, in particolare in materia di compensazione pecuniaria e assistenza.

La logica conseguenza di tale avviso si rinviene nel secondo comma dell'articolo in commento: in caso di mancato imbarco, cancellazione o ritardo del volo il vettore aereo operativo è tenuto a consegnare ad ogni passeggero il citato avviso scritto. Viene, inoltre, stabilito l'obbligo di ricorrere a mezzi alternativi per i passeggeri ipovedenti o non vedenti.

L'art. 15 prevede espressamente l'irrinunciabilità da parte del passeggero del diritto all'assistenza e alla compensazione, riportando al centro degli equilibri la corretta informazione: infatti se il passeggero accetta una compensazione inferiore a causa di una informazione insufficiente sui suoi diritti, lo stesso avrà diritto di agire per ottenere una compensazione integrativa<sup>368</sup>.

A garanzia di una effettiva applicazione delle norme regolamentari, il legislatore comunitario ha demandato agli Stati membri il compito di designare l'organismo responsabile dell'applicazione delle stesse e di individuare sanzioni «*effettive, proporzionate e dissuasive*».

Il Governo italiano ha emanato, in base alla legge delega n. 62/2005, il d.lgs. 27 gennaio 2006 n.69 che ha individuato nell'ENAC l'organismo responsabile dell'applicazione del Regolamento e competente ad irrogare le sanzioni amministrative previste. L'ENAC a sua volta ha predisposto la Circolare 23 giugno 2006 per delineare «le modalità procedurali per la comminazione delle sanzioni». Senza addentrarci nel procedimento di accertamento delle violazioni e irrogazione delle sanzioni, si evidenzia, fra i punti critici, una certa fluidità dei parametri e la necessità che l'ENAC provveda «con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente»<sup>369</sup>.

Premesso che l'*overbooking* è considerato dalle compagnie aeree, prima di tutto, come un «insostituibile strumento di ottimizzazione dei costi e dei ricavi aziendali»<sup>370</sup>, come un semplice bilanciamento tra i ricavi derivanti da voli che viaggiano sempre al massimo della capienza, nonostante il fenomeno del *no show* all'imbarco, e i costi derivanti da assistenza e sanzioni pecuniarie per il mancato imbarco di alcuni passeggeri, un procedimento di accertamento che non sia tempestivo e non porti ad irrogare la sanzione nel minor tempo possibile dalla violazione vulnera, come detto, l'effetto dissuasivo della stessa, né si può pensare di

---

<sup>368</sup> Occorre, tuttavia, evidenziare che, anche qualora il passeggero venisse a conoscenza di aver accettato una compensazione inferiore, difficilmente adirà le vie giudiziarie per ottenere un'integrazione, anche in considerazione dell'entità della stessa. Ovviamente, salvo che lo stesso non voglia anche agire per ottenere un risarcimento supplementare, facoltà espressamente fatta salva dall'art. 12 del regolamento.

<sup>369</sup> Così l'art. 10 d.lgs. 69/2006.

<sup>370</sup> M. DEIANA, *Riflessioni sulla sovrapprenotazione nel trasporto aereo*, in *Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari 2005, 27, 28.

elevarne i limiti edittali senza travalicare il limite della proporzionalità dettato dalla normativa comunitaria.

È questa una delle ragioni per cui delle semplici sanzioni pecuniarie rischiano di non essere efficaci, risolvendosi in un ulteriore fattore del bilanciamento complessivo costi-ricavi su cui i vettori fondano le proprie scelte.

La liberalizzazione del mercato e la nascita di forme sempre nuove ed eterogenee di collaborazione fra i vettori aerei finalizzate ad un miglior sfruttamento delle risorse hanno portato ad avere strutture contrattuali poco chiare per il passeggero<sup>371</sup>, che spesso veniva a conoscere l'identità del soggetto che avrebbe materialmente svolto il servizio di trasporto, solo una volta giunto in aeroporto, se non addirittura al momento dell'imbarco. È ovvio che in un mercato ideale in cui agiscono soggetti virtuosi l'identità del vettore potrebbe non essere rilevante. Tuttavia, senza con ciò voler portare il contratto di trasporto nell'alveo dei contratti *intuitu personae*, si deve ritenere che al fine di una corretta concorrenza e di una scelta consapevole da parte del passeggero, la previa conoscenza del vettore effettivo sia un'informazione primaria, da fornire al momento della prenotazione o, comunque, appena lo stesso venga individuato.

Infatti, non tutti i vettori garantiscono gli stessi livelli qualitativi e, considerato che l'affidamento del passeggero è totale, una scelta basata solo sulle offerte tariffarie rischia di non tener conto degli standard di sicurezza dei voli di una compagnia<sup>372</sup>. In quest'ottica, volta a garantire sia l'utente che la trasparenza del mercato, l'Unione Europea, con il citato Reg. CE 2111/05, ha imposto da un lato ai contraenti del trasporto<sup>373</sup> di informare tempestivamente il passeggero dell'identità del vettore effettivo e, dall'altro, agli Stati di vigilare sul rispetto dei livelli minimi di sicurezza da parte dei vettori. A tal fine sono state pubblicate e vengono periodicamente aggiornate due liste nere, in cui vengono inseriti i vettori sottoposti a divieto operativo totale o parziale (ovvero limitatamente ad un aeromobile o tipo di aeromobile) che, pertanto, non possono operare con propri velivoli equipaggiati sul territorio comunitario. Il divieto può colpire qualunque vettore, anche se sprovvisto di diritti di traffico nella Comunità Europea<sup>374</sup>. Da ultimo, quale elemento che

---

<sup>371</sup> Così B. FRANCHI, *Blacklist e vettore di fatto*, cit., 414.

<sup>372</sup> Per considerazioni in merito alla legittimità della sostituzione del vettore e sui conseguenti effetti sulla sfera giuridica dell'utente si veda A. ZAMPONE, *Trasporto aereo e clausole vessatorie*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, Milano 2002, 724, ove l'A. osserva che «è sotto il profilo della qualità del servizio offerto dal vettore sostituito, in termini di efficienza, sicurezza, affidabilità, che il problema si dimostra quanto mai di difficile soluzione».

<sup>373</sup> Secondo l'art. 2 Reg. CE 2111/2005, contraente di trasporto aereo è «il vettore che conclude un contratto di trasporto con un passeggero o, se il contratto comprende un servizio tutto compreso, il tour operator. Ogni venditore di biglietti è anch'esso considerato come contraente di trasporto aereo».

<sup>374</sup> È stato osservato che «nell'elenco possono figurare altresì vettori sprovvisti di diritti di traffico all'interno della Comunità: ciò, in quanto i loro aeromobili ben potrebbero essere noleggiati da altre compagnie che godono di tali diritti, ed in tal modo "volare da e verso la Comunità" [4° considerando del Reg. (CE) n.2111/05]» (S. VERNIZZI, *Lista nera comunitaria e controlli dell'aviazione civile sugli aeromobili degli Stati terzi: relative problematiche giuridiche*, in *Sicurezza, navigazione e trasporto*, cit.,

permette di misurare l'attenzione del legislatore comunitario in tema di sicurezza, le disposizioni riguardanti le informazioni ai passeggeri contenute nel Capo III del regolamento spiegano i propri effetti anche in caso di voli nello spazio di Paesi terzi effettuati da vettori non comunitari (a condizione, ovviamente, che il volo sia parte di un contratto di trasporto e il trasporto sia iniziato nella Comunità). Anche in tali casi, qualora il vettore effettivo venisse inserito nella *blacklist*, il passeggero avrà diritto al rimborso o alla partenza su un volo alternativo.

La lista nera europea, al di là del suo carattere punitivo, dovrebbe incoraggiare tutti i vettori aerei che operano in Europa a rispettare pienamente le norme di sicurezza, evitando al contempo divergenze tra i divieti e le restrizioni operative decisi dai singoli Paesi.

L'art. 11 del Reg. CE 2111/05 obbliga i contraenti del trasporto aereo a comunicare l'identità del vettore effettivo al passeggero al momento della prenotazione, indipendentemente dai mezzi utilizzati per la vendita del biglietto. Qualora il vettore effettivo non fosse ancora stato individuato (circostanza tutt'altro che rara, almeno nella vendita dei pacchetti tutto compreso), il passeggero deve conoscere la rosa di vettori in cui probabilmente verrà scelto chi effettuerà il trasporto. In ogni caso, il passeggero avrà diritto di conoscere, non appena possibile, l'identità del soggetto che opererà il volo.

In caso di cambio del vettore operativo (rispetto a quello precedentemente comunicato) il contraente del trasporto dovrà attivarsi immediatamente, affinché il passeggero sia informato quanto prima, al massimo al *check-in* o, per i voli in coincidenza, al momento dell'imbarco. Tuttavia in tali ultime ipotesi ben difficilmente il passeggero potrà effettuare scelte consapevoli, obiettivo prefissato dal regolamento, tenuto conto che avrà diritto al rimborso del biglietto o all'imbarco su un volo alternativo solo a fronte dell'inserimento in una *blacklist* del vettore effettivo, circostanza che dovrebbe essere comunicata, a questo punto, da uno dei contraenti del trasporto.

Solo il venditore dei biglietti, quale mero intermediario, potrà esimersi da responsabilità per la mancata informazione al passeggero provando di non essere stato a sua volta informato dagli altri "contraenti del contratto di trasporto": sul vettore contrattuale e sul *tour operator* (in caso di viaggi tutto compreso) incombe, dunque, uno stringente obbligo di informazione, legato all'autonomia imprenditoriale di cui godono in merito alle scelte tecniche e organizzative relative al contratto di trasporto o di viaggio.

L'art. 13 demanda agli Stati membri il compito di garantire il rispetto del regolamento e di stabilire sanzioni efficaci, proporzionate e dissuasive in caso di violazione.

---

232). Ad ogni modo, il Regolamento in esame pare non impedire ad un vettore colpito da divieto operativo di continuare ad esercitare i propri diritti di traffico avvalendosi di aeromobili (con relativi equipaggi, *wet lease*) di altro vettore in regola con le disposizioni comunitarie.

Alla luce della sintetica panoramica sulla disciplina comunitaria, si può concludere che al passeggero debbano essere rese conoscibili ed accessibili le informazioni inerenti il contratto di trasporto aereo che intende stipulare, ovviamente prima della conclusione del contratto<sup>375</sup>. Tuttavia ci si deve chiedere in quale lingua debbano essere fornite le informazioni al passeggero: è evidente che il vettore non potrà predisporre gli avvisi in ogni lingua madre dei passeggeri. Il vettore, pertanto, dovrà mettere a disposizione informazioni nella lingua ufficiale del Paese dell'aeroporto di partenza e, naturalmente, in una delle lingue internazionalmente più parlate (inglese, francese, tedesco, spagnolo...), ma questo non è garanzia che il passeggero effettivamente riesca a comprendere ciò che gli viene comunicato: l'apertura del mercato ad un bacino di utenza sempre più vasto ha statisticamente aumentato la percentuale di passeggeri che conoscono unicamente la propria lingua madre. La risposta a tale problema va ricercata, a nostro avviso, nella miglior accessibilità alle informazioni da parte di tutti e in un dovere di autoinformazione da parte del passeggero stesso.

Lo stesso art. 9 del Reg. CE 2111/05, ad esempio, prevede che le liste nere vengano rese note dall'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea, dalle autorità nazionali dell'aviazione civile e dagli aeroporti «attraverso i loro siti web» e solo eventualmente nei loro edifici, in forma cartacea. Un nuovo carattere dell'informazione dunque, che oltre ad essere chiara, trasparente, tempestiva ed esaustiva, dovrebbe essere anche liberamente accessibile ancor prima di recarsi in aeroporto.

Un utile strumento in tal senso potrebbe essere fornito dalla Carta dei Diritti del Passeggero<sup>376</sup> che, ben lungi dall'essere un testo vincolante o uno strumento in cui vengono fissati livelli minimi di qualità del servizio, si limita ad essere una raccolta delle principali normative a tutela del passeggero nel trasporto aereo. Il rischio, infatti, è che l'informazione sia più formale che reale, e che le informazioni vengano rese conoscibili solo a determinate categorie di passeggeri, magari le più capaci di provvedere a se stessi e a far valere i propri diritti.

---

<sup>375</sup> Zeno-Zencovich sottolinea come «sul biglietto aereo sono normalmente riprodotte alcune generalissime condizioni, le quali rinviano però a regolamenti dettagliati, asseritamente disponibili presso le agenzie di viaggio, ma nella realtà sconosciuti a queste» (V. ZENO-ZENCOVICH, *Il contratto di trasporto aereo e la tutela del consumatore*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, Milano 2002, 735). Come da alcuni evidenziato, inoltre, spesso la piena conoscenza dell'equilibrio degli interessi in gioco si ha a posteriori, ovvero quando l'utente che ha già subito un pregiudizio si attivi per ottenere un risarcimento (D. BOCCHESI, *La conoscibilità delle condizioni generali praticate nel trasporto aereo di persone*, in *Il diritto aeronautico a cent'anni dal primo volo*, a cura di A. Antonini e B. Franchi, Milano, 2005, 228).

<sup>376</sup> La cui collocazione giuridica Zeno-Zencovich definisce "incerta" (V. ZENO-ZENCOVICH, *Il contratto di trasporto aereo e la tutela del consumatore*, cit., pag.735).

Questo documento, predisposto dall'ENAC, si inserisce a pieno titolo nella campagna di sensibilizzazione e di capillare informazione sulle prerogative e sulle regole del servizio di trasporto aereo (come evidenziato da A. ZAMPONE, *Trasporto aereo e clausole vessatorie*, cit., 708).

Il problema della conoscibilità delle condizioni contrattuali e regolamentari nel trasporto aereo è annoso, anche per la frammentazione della normativa e l'elevata difficoltà tecnica della stessa<sup>377</sup>.

A fronte della oggettiva impossibilità di trasformare le biglietterie e gli aeroporti in biblioteche giuridiche multilingue, si dovrebbe puntare ad una migliore educazione del consumatore, rendendolo consapevole dei propri diritti e spingendolo ad auto-informarsi, per lo meno in linea generica, per poter efficacemente azionare le misure a propria tutela e richiedere, in caso di inadempimento del vettore operativo o del suo inserimento in una *blacklist*, l'assistenza e le compensazioni dovute.

---

<sup>377</sup> Come osserva D. BOCHESE, *La conoscibilità delle condizioni generali praticate nel trasporto aereo di persone*, cit., 225.



## CAPITOLO IV

**SOMMARIO: 1. Il problema della conversione in moneta nazionale della clausola oro:** 1.1 La legge 26 marzo 1983, n. 84 e la sentenza della Corte Costituzionale 6 giugno 1989, n. 323 – 1.2 Limiti di debito e *jus superveniens*: la discutibile posizione delle Corte di Cassazione – **2. La Corte Costituzionale e il limite risarcitorio: la storica sentenza n. 132 del 1985:** 2.1 Il criterio della “certezza” del risarcimento – 2.2 Il criterio dell’ “adeguatezza” del risarcimento – **3. Le conseguenze della sentenza n. 132 del 1985:** 3.1 Il rientro nel Sistema di Varsavia (legge n. 274 del 1988)

### 1. IL PROBLEMA DELLA CONVERSIONE IN MONETA NAZIONALE DELLA CLAUSOLA ORO

Nel presente capitolo si intende affrontare la posizione assunta dalla giurisprudenza costituzionale, e segnatamente nella sentenza n. 132 del 2 maggio 1985, nei confronti del limite risarcitorio nel trasporto aereo di persone; indispensabile ci pare, però, soffermarci prima sul problema della conversione delle “monete convenzionali” in cui le cifre-limite vengono espresse a livello internazionale: anche la Corte Costituzionale ebbe modo di pronunciarsi sulla questione, nella sentenza n. 323 del 6 giugno 1989. Pur se temporalmente posteriore al caposaldo costituito dalla pronuncia del 1985, il dilemma del metodo da seguire per esprimere in moneta corrente la clausola oro del sistema di Varsavia si pone come antecedente logico dell’analisi sulla costituzionalità del limite stesso: l’unità in cui si esprime un numero assegna allo stesso un valore di scala in un sistema, cambiando il modo di intendere tale parametro si possono avere risultati anche diametralmente distanti.

Il Sistema di Varsavia nacque quando ancora l’oro era il punto di riferimento degli scambi internazionali e tra le monete veniva forzosamente mantenuto un sistema di parità costanti, basato sulla quantità d’oro, fissata dai rispettivi governi, contenuta in ogni divisa nazionale (c.d. *Gold Exchange Standard*)<sup>378</sup>. Ai redattori del

---

<sup>378</sup> Ad ogni unità monetaria corrispondeva una determinata quantità d’oro di una certa finezza: ad un franco-oro *Poincaré* (in onore del Presidente del Consiglio francese in carica quando, il 15 giugno 1928, fu fissata la parità con l’oro) corrispondevano 0,058959 g di oro fino; mentre al US \$ corrispondevano 1,5047 g di oro fino.

testo del 1929 non sfuggì, d'altra parte, il rischio insito nell'ancorare il limite ad una moneta-oro soggetta alla politica economica di uno Stato: una svalutazione o rivalutazione unilateralmente decisa si sarebbe riverberata sugli equilibri della Convenzione<sup>379</sup>. Fu, dunque, scelta obbligata legare l'unità di riferimento ad una quantità fissa d'oro, slegandola dalle fluttuazioni di una specifica moneta nazionale; più per una casualità che per una scelta di parte, la quantità d'oro prescelta (65,5 mg di oro di titolo 900/1000 di finezza) corrispose al franco-oro *Poincaré*<sup>380</sup>.

Il sistema delle parità fisse si basava su un fragile pilastro: l'impegno degli Stati Uniti di vendere e acquistare oro al prezzo di 35 \$ l'oncia. Nonostante negli Accordi di Bretton Woods del 1944 gli Stati si impegnassero a vendere e acquistare oro all'interno di margini fissi di fluttuazione<sup>381</sup>, era la posizione degli U.S.A., che disponevano di massicce riserve auree, a determinare la stabilità dei cambi. Gli eventi finanziari degli anni '60 e '70, portarono alla nascita di un mercato libero dell'oro (c.d. *two-tiered gold system*)<sup>382</sup> e alla progressiva divaricazione tra un valore ufficiale non più aggiornato e un valore di mercato soggetto a notevoli oscillazioni. Il 15 agosto 1971 veniva sospesa la convertibilità del dollaro in oro<sup>383</sup>. Nel 1973 gli U.S.A. fissarono per l'ultima volta il prezzo ufficiale del metallo in questione a circa 42 \$ l'oncia.

A questo punto, come convertire il limite in moneta nazionale? Il Protocollo dell'Aja precisava solamente che la conversione si sarebbe fatta al momento della decisione<sup>384</sup> secondo il valore in oro delle divise nazionali (art. XI): perciò o si poteva fare riferimento ad una moneta-oro nazionale (e quindi ad una proporzione fissata

---

<sup>379</sup> Prova ne fu che il franco-oro *Poincaré*, frutto di una svalutazione del 500% del franco francese-oro del 1928, fu sostituito nel 1936 dal franco-oro *Auriol*, la cui parità con l'oro scendeva a 0,0441 g. Nel 1934 gli Stati Uniti avevano svalutato il dollaro a 0,8886 g d'oro fino.

<sup>380</sup> Da notare, a suffragio di questa affermazione, che nel testo ci si riferisce a quello specifico franco costituito "da sessantacinque e mezzo milligrammi d'oro al titolo di novecento millesimi di fino" (art. 22, al. 4). Il Protocollo dell'Aja sostituirà alla parola "franco" la più neutrale dicitura "unità monetaria", a indicare definitivamente che ci si riferiva ad una moneta convenzionale. Pur approdando poi ad una soluzione inaccettabile da punto di vista teorico, ma vedasi oltre, la Cour d'Appel de Paris nella sentenza del 31 gennaio 1989, caso *Egyptair c. Chamie* (in *Dir. mar.* 1981, 423) affermò che la Convenzione di Varsavia, nel testo emendato col Protocollo dell'Aja «*défini une unité de compte dont le taux établi de façon claire par référence à une quantité d'or, lui donne le caractère d'une unité universelle de valeur constante devant servir de référence à un même niveau dans tous les pays signataires*».

<sup>381</sup> Art. IV, sez. 1, lett. a) degli Accordi di Bretton Woods: «*The par value of each member shall be expressed in terms of gold as a common denominators or in terms of the United States dollar of the weight and fineness in effect on July 1, 1944*».

<sup>382</sup> In seguito alla svalutazione del dollaro, nel 1961 Stati Uniti, Belgio Francia, Italia, Olanda, Regno Unito e Svizzera (il c.d. *Gold Pool*) si impegnarono a conservare l'uguaglianza del prezzo dell'oro sui due mercati (quello ufficiale e quello libero); ciò comportava notevoli esborsi e ben presto l'intesa venne meno.

<sup>383</sup> La decisione del Stati Uniti di sospendere la convertibilità del dollaro in oro non portò ad un'abolizione formale del mercato ufficiale dell'oro, ma sostanzialmente una sua irrilevanza ai fini dell'individuazione di un utile parametro. Cfr. DI BELLA, *Considerazioni sulla conversione del franco oro previsto dall'art. 22 della Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929*, in *Dir. prat. aviaz. civ.* 1979, 204

<sup>384</sup> Non quindi al momento della proposizione dell'azione, e sul punto i dubbi sono veramente peregrini.

legalmente), altrimenti ad un valore in oro, variabile nel tempo, della moneta nazionale. Ma tutto continuava a ruotare attorno al problema di base: a quale valore dell'oro riferirsi? Sostanzialmente le vie erano due: il valore ufficiale e quello del libero mercato.

La prima opzione, valore ufficiale, aderente allo spirito di uniformità del Sistema e al riparo da speculazioni, trovava il proprio caposaldo in una sentenza della Suprema Corte Olandese<sup>385</sup>, che ebbe modo di sottolineare come, affidandosi al prezzo di mercato dell'oro, si finisse per far dipendere l'entità del limite da fluttuazioni non controllabili, anche di tipo speculativo. Altre perplessità devono sorgere dalla constatazione che l'ultimo limite ufficiale (US \$ 42,22 per oncia) era fissato nella *Par Value Modification Act* del 1972<sup>386</sup>, come emendato nel 1973, atto abrogato dal congresso statunitense il 1° aprile 1978. Vale anche la pena sottolineare che un valore fissato e non più aggiornato, non era in grado di tenere il passo con l'inflazione e le svalutazioni monetarie, tendendo a far diminuire nel tempo l'entità reale del limite, pur mantenendolo nominalmente costante ovunque nel tempo<sup>387</sup>.

Per sopperire ai problemi della svalutazione si propose di far riferimento al valore di mercato<sup>388</sup>: ad una media delle quotazioni sulle principali piazze europee e americane<sup>389</sup>. Se, da un lato, questa scelta aveva il pregio, secondo i sostenitori, di mantenere i risarcimenti più aderenti al dato reale, variando il valore di mercato anche in funzione dell'inflazione della moneta in cui si sarebbe liquidato il danno, dall'altro non bisogna nascondere che le variazioni del mercato dell'oro non necessariamente seguono l'andamento dell'inflazione: essendo il metallo aureo

---

<sup>385</sup> *Hoge Raad van de Nederlanden, Hornlinie v. Société nationales des pétroles aquitaine* del 14 aprile 1972. Nel caso si trattava del risarcimento dei danni conseguenti alla collisione di due mercantili, e i limiti erano parametrati sulla sterlina-oro.

<sup>386</sup> Nel *Par Value Modification Act* fu fissato un valore di 38 \$ l'oncia.

<sup>387</sup> Oltretutto, convertendo i franchi-oro in una determinata moneta nazionale, la somma ottenuta, al cambio con altra divisa, sarebbe molto probabilmente diversa dalla cifra che si otterrebbe convertendo il limite direttamente in quest'ultima moneta, vulnerando quindi la volontà di un limite unico ed uniforme. La spiegazione di ciò va, principalmente, ricercata nell'istituzione, avvenuta nel 1972 in seguito al venir meno del sistema delle parità fisse, dei "tassi centrali" di cambio: termini di riferimento degli andamenti di una valuta nazionale nei confronti delle altre, rilevati dalle Banche centrali, e rivelatisi, nel tempo, utili strumenti di politica economica, in una logica agli antipodi di quella sottesa alle parità fisse. Vero è che gli Stati hanno sempre cercato il più possibile di mantenere le oscillazioni della propria moneta, ma crisi economiche, instabilità politiche manovre speculative, svalutazioni e rivalutazioni in ambito di gestione dell'economia hanno provocato, nel tempo, anche forti variazioni dei tassi.

<sup>388</sup> Il caso guida in questo orientamento, prevalentemente giurisprudenziale, è la sentenza della Corte d'Appello di Atene del 21 gennaio 1974 *Olympic v. Zacoboulos*.

<sup>389</sup> Il Tribunale di Milano, con sentenza del 19 novembre 1979 (*Saint Paul Fire and Marino Insurance Co. c. Sea*, in *Riv. dir. internaz. priv. proc.* 1980, 271), nel decidere su un caso di smarrimento di colli durante un trasporto aereo, ritenne di doversi riferire al prezzo di mercato dell'oro, «al fine di impedire il pratico svuotamento o comunque la sostanziale attenuazione dell'efficacia della clausola limitativa della responsabilità del vettore». La Corte d'Appello di Genova, il 26 marzo 1981, giudicando su un caso di trasporto marittimo di cose, cui andava applicato il limite espresso in sterline-oro, così come previsto dalla Convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico, ribadì la correttezza della conversione sulla base del valore di mercato dell'oro, precisando che tale valore andava rilevato al momento dell'evento dannoso.

considerato un bene rifugio si possono avere impennate improvvisi e successive massicce vendite per speculazioni. All'inizio degli anni '70, infatti, l'aumento vertiginoso del prezzo di mercato dell'oro rendeva i massimali di risarcimento praticamente inesistenti!<sup>390</sup> L'I.C.A.O. stesso<sup>391</sup>, nel 1974 aveva stabilito che la conversione delle unità di conto del sistema di Varsavia non poteva basarsi sul valore di mercato dell'oro<sup>392</sup>.

Un terzo orientamento, convertiva le somme del sistema di Varsavia in franchi francesi dell'epoca (pronuncia della Cour d'Appel de Paris era del 31 gennaio 1980, *Egyptair c. Lucia Chiame*) con l'equivalenza 1 franco *Poincaré* = 1 franco francese<sup>393</sup>, secondo un empirismo del tutto arbitrario e non sorretto da precisi calcoli<sup>394</sup>; se dal punto di vista interno si poteva asserire che la divisa nazionale francese era il "successore" in diritto del franco *Poincaré*, tale affermazione non poteva certo essere ripetuta per il sistema monetario internazionale<sup>395</sup>. Il pregio di tale sentenza fu, comunque, il ribadire lo spirito degli Accordi di Giamaica del 1975, con i quali gli Stati aderenti al Fondo Monetario Internazionale avevano soppresso il riferimento al valore dell'oro per la fissazione del valore ufficiale delle monete nazionali, adottando i Diritti Speciali di Prelievo come unità di misura per i loro rapporti economici<sup>396</sup>.

L'inadeguatezza dei criteri seguiti e l'incertezza che ne derivava, prestarono il fianco a soluzioni abnormi, in cui spesso si poteva leggere in filigrana una mal sopportazione dei limiti risarcitori, ritenuti, si ricordi, ormai del tutto insufficienti, e una malcelata volontà di portare ad una "denuncia giurisprudenziale" del Sistema di

---

<sup>390</sup> Se al momento della denuncia statunitense della convenzione di Varsavia, nel 1965, 125.000 franchi-oro equivalevano a circa US \$ 8.300, nel 1971 1.500.000 franchi-oro corrispondevano a circa US \$ 100.000, pochi anni più tardi le nuove quotazioni del metallo fecero schizzare tale somma oltre il milione di dollari!

<sup>391</sup> In una risoluzione non vincolante del *Legal Committee*.

<sup>392</sup> A tal proposito da parte della dottrina (Barlow) è stato osservato che essendo i massimali, calcolati secondo il valore di mercato dell'oro, molto più alti di quelli espressi in dollari dal Montreal Agreement, quest'ultimo sarebbe automaticamente divenuto una deroga al regime di responsabilità in senso favorevole al vettore, e come tale nullo ai sensi dell'art. 23 della Convenzione di Varsavia). Sul problematico inserimento degli accordi intervettoriali nel tessuto convenzionale si rimanda a quanto detto nel primo capitolo. Qui basti ricordare che, per fugare tale dubbio, fu sostenuto che il Montreal Agreement più che fissare un nuovo massimale (comunque più alto di quello previsto ex art. 22 della Convenzione di Varsavia) mirava a rendere oggettiva la responsabilità del vettore fino al valore di US \$75.000 (o US \$ 58.000 in caso di separata liquidazione delle spese giudiziarie).

<sup>393</sup> Secondo la Corte il franco francese «*doit être reconnu comme ayant une valeur équivalente au franc français de 1926, mais sans référence à l'or*».

<sup>394</sup> Rivalutando il precedente rapporto contenuto in una dichiarazione del governo del 10 agosto 1969, in cui l'equivalenza era 1 franco *Poincaré*=0,3684 franchi francesi.

<sup>395</sup> La sentenza fu poi cassata il 7 marzo 1983 sulla base della mancata richiesta di un parere ufficiale al governo, ritenuto obbligatorio dalla Cassazione francese, trattandosi di questione di *ordre public monétaire*.

<sup>396</sup> Esisteva, all'epoca della pronuncia della Cour d'Appel, un precedente della Corte Distrettuale di Amburgo in cui si sottolineava la necessità, sulla base del Accordi di Giamaica, di convertire l'oro in DSP.

Varsavia. Un esempio di queste «soluzioni anomale»<sup>397</sup> fu la sentenza resa il 28 dicembre 1982 dalla Court of Appeals di New York nel caso *Franklin Mint*<sup>398</sup>: i giudici, giustamente, sostennero che non ci si potesse più riferire al valore ufficiale dell'oro, concepito ormai come un parametro senza valore, ma d'altro canto ritenne compito del Congresso definire un nuovo metodo di conversione, esulando questa ricerca dal compito della giurisprudenza<sup>399</sup>; sulla base di queste argomentazioni i giudici addivennero alla conclusione che il principio del massimale di risarcimento fosse inapplicabile<sup>400</sup>. Fu una soluzione controversa, non accolta da tutte le corti statunitensi, che avrebbe sicuramente portato alla denuncia della Convenzione di Varsavia, non essendo più in grado gli Stati Uniti di mantenere gli impegni, presi a livello internazionale, proprio su uno dei principi chiave della normativa uniforme, argomento questo su cui la Corte Suprema non mancò di fondare l'annullamento della decisione della Court of Appeals.

Nella sede della conferenza diplomatica di Montreal del 1975, fu adottata la scelta di utilizzare come unità di riferimento il Diritto Speciale di Prelievo (DSP): una *corbeille* delle monete nazionali dei maggiori Paesi esportatori, la cui composizione e, conseguentemente, il valore, erano ponderati dal Fondo Monetario Internazionale sulla base di parametri continuamente aggiornati<sup>401</sup>. Ma i Protocolli n. 1 e 2 (riguardanti rispettivamente il testo originario della Convenzione di Varsavia e la versione emendata nel 1955) sono entrati in vigore solo nel 1996, per vent'anni quindi si è avuta davanti una soluzione sperata, ma che tardava ad essere ratificata da un numero sufficiente di Stati per poter entrare in vigore.

---

<sup>397</sup> BALLARINO, *I limiti pecuniari della responsabilità del vettore aereo dopo gli interventi del legislatore e della corte costituzionale. Da un estremo all'altro*, in *Dir. com. scambi internaz.* 1985, 725

<sup>398</sup> Si trattava di trasporto aereo di cose, ma la soluzione cui arrivava la Corte era potenzialmente capace di portare ad una (nuova) denuncia statunitense della convenzione di Varsavia.

La Franklin Mint aveva spedito a Londra un carico di materiale numismatico di grande valore, usando come vettore la TWA, perduto il carico aveva citato in giudizio il vettore. La Corte distrettuale di New York, in prima istanza, aveva condannato il convenuto, riconoscendogli però il beneficio del limite, calcolato sulla base dell'ultimo valore ufficiale dell'oro.

<sup>399</sup> «*We have no power to select a new unit of accounts.*»

<sup>400</sup> «*We hold, therefore, that the Convention's limits on liability for loss of cargo are unenforceable in United States Courts.*»

<sup>401</sup> Il Fondo Monetario Internazionale avrebbe calcolato il valore dei DSP utilizzando il metodo dello «*Standard basket*», che tiene conto dei valori correnti delle monete scelte come parametro, con importanza percentualmente diversa, a seconda del peso che hanno nel commercio internazionale. Lo «*Standard basket*» può variare nel tempo sia il numero di divise, che le ponderazioni tra queste: nel 1969, quando i DSP vennero istituiti dal Fondo Monetario, si teneva conto di 16 monete, scese a 5 dal 1° gennaio 1981 (42% dollaro statunitense, 19% marco tedesco, 13% ciascuno franco francese, sterlina inglese e yen). Dieci anni più tardi si aveva ancora un paniere attestato su 5 monete, ma con una ponderazione mutata: infatti dal 1° gennaio 1991 il DSP risulta da 40% dollaro USA, 21% marco tedesco, 17% yen, 11% ciascuno lira sterlina e franco francese.

## 1.1 La legge 26 marzo 1983, n. 84 e la sentenza della Corte Costituzionale 6 giugno 1989, n. 323

Il legislatore italiano, per porre fine alla situazione di incertezza di divergenti soluzioni giurisprudenziali<sup>402</sup>, decise unilateralmente, con la legge 26 marzo 1983, n. 84, di sostituire il franco *Poincaré* con il DSP: nella liquidazione dei danni i giudici si sarebbero dovuti riferire alla nuova unità monetaria per il solo fatto che al caso si applicasse la Convenzione di Varsavia, nel testo originario o emendato dal Protocollo dell'Aja, nulla rilevando se gli altri Stati interessati avessero o meno sottoscritto i Protocolli di Montreal. La legge constava di tre articoli: il primo riferito al testo originario della Convenzione, il secondo al testo emendato, mentre nel terzo si precisava che «La conversione di queste somme [in Diritti Speciali di Prelievo quali definiti dal Fondo Monetario Internazionale] in valuta nazionale si effettuerà, in caso di azione giudiziale, applicando la parità ufficiale fissata dal Fondo Monetario Internazionale al momento del giudizio». Ci si è immediatamente chiesti se la norma fosse legittima in rapporto all'art. 10 della Costituzione<sup>403</sup>, ma la Corte Costituzionale, nella sentenza n. 323/89 con cui dichiarò l'infondatezza della questione di legittimità della legge n. 84/83, affermò<sup>404</sup> che «i trattati internazionali vengono ad assumere nell'ordinamento la medesima posizione dell'atto che ha dato loro esecuzione»<sup>405</sup>.

L'interrogativo di base era definire se tale legge si fosse limitata a convertire il valore dei limiti previsti in DSP, come «una sorta di interpretazione o svolgimento del testo della fonte convenzionale»<sup>406</sup>, oppure se avesse apportato una unilaterale modifica, esponendo così il nostro Paese a eventuali sanzioni, derivanti dal mancato adempimento degli impegni presi. In effetti, il legislatore aveva ricalcato la formulazione dei Protocolli di Montreal del 1975, che avevano modificato il limite risarcitorio, e quindi mal si conciliava con lo spirito della legge una visione

---

<sup>402</sup> BUSTI, *Il contratto di trasporto aereo*, Giuffrè, Milano 2001, pag. 620

<sup>403</sup> Diversamente, un atto normativo che fissasse un parametro di conversione di una clausola oro non solleverebbe nessuna obiezione, salvo forse quelle strettamente legate al dato numerico.

<sup>404</sup> Conformemente a quanto aveva già fatto nella sentenza n. 132/85.

<sup>405</sup> Punto 4 della motivazione della sentenza n. 323/89. Dottrina minoritaria sosteneva, al contrario, che i trattati internazionali assumerebbero nell'ordinamento un rango superiore alla legge ordinaria: il rispetto delle pattuizioni internazionali deriverebbe dalla norma di diritto internazionale, generalmente riconosciuta, «*pacta sunt servanda*», che ricondurrebbe sotto l'egida dell'art. 10, comma 1, Cost. le norme internazionali pattizie. Ma, in realtà, quella citata è una norma strumentale, quindi «non suscettibile di applicazione nell'ordinamento interno» (C.Cost. n. 323/89), mentre l'art. 10, comma 1, Cost. si riferisce alle norme generali materiali. Nemmeno può accettarsi la «specialità dei trattati» sostenuta da una parte minoritaria della dottrina, che non darebbe luogo ad una questione di legittimità costituzionale, lasciando al giudice ordinario il compito di interpretare l'ordinamento decidendo le sfere di applicazione delle norme. Orientamento contrario fu espresso anche dal Biscottini: secondo l'Autore non si poteva sostenere che la costituzione avesse fortemente garantito il rispetto di norme consuetudinarie, senza al contempo estenderla alle norme pattizie rese esecutive in Italia.

<sup>406</sup> BUSTI, *op. cit.*, pag. 621

strettamente interpretativa della normativa internazionale in vigore<sup>407</sup>. A propria giustificazione il legislatore aveva invocato<sup>408</sup> un «mutamento fondamentale delle circostanze» (art. 62 della Convenzione di Vienna del 1969 sul diritto dei Trattati<sup>409</sup>), facendo appello alla clausola *rebus sic stantibus*: il venir meno del ruolo fondamentale dell'oro avrebbe caducato le clausole oro, comprese quelle del sistema di Varsavia, «obbligando» il legislatore a sopperire a tale vuoto normativo. L'errore di fondo, anche sorvolando che venivano coinvolte obbligazioni tra singoli (il vettore e il danneggiato) e non tra Stati, è stato pensare che un cambiamento, pur se «fondamentale», della situazione non bastava da solo a far venir meno la normativa pattizia, occorrendo invece un nuovo accordo tra le Parti contraenti per la modifica del testo del Trattato; una soluzione da cercare quindi in campo internazionale, ma che certo non priva il legislatore nazionale della possibilità di incidere sulle norme scaturenti da un Trattato che, come ricordato, non hanno un rango superiore all'atto che ha dato loro esecuzione<sup>410</sup>.

Ampio dibattito vi fu, oltretutto, sull'entità dei nuovi limiti: il Busti arriva a parlare di «autentico esproprio a danno del danneggiato»<sup>411</sup>: le alte quotazioni dell'oro, infatti, rendevano i limiti difficilmente raggiungibili<sup>412</sup>. Ma siamo proprio sicuri che una norma varata per correggere le aberrazioni che l'irrilevanza del valore ufficiale dell'oro aveva prodotto, possa definirsi «drastica riduzione»<sup>413</sup>? Il Busti

---

<sup>407</sup> Al momento dell'entrata in vigore della legge n. 84/83, si ricordi, i Protocolli di Montreal n. 1 e 2 non avevano ancora raggiunto il numero di ratifiche necessario.

<sup>408</sup> Così si leggeva nella Relazione al Disegno di Legge.

<sup>409</sup> Art. 62, par. 1, della Convenzione di Vienna del 1969: «Un mutamento fondamentale di circostanze che si è verificato rispetto a quelle esistenti al momento della conclusione di un trattato e che non era stato previsto dalle Parti non può essere invocato come motivo per porre fine al Trattato o per recedervi, a meno che: a) l'esistenza di queste circostanze abbia costituito una base essenziale del consenso delle Parti ad essere vincolate dal Trattato; e b) questo cambiamento abbia per effetto di trasformare radicalmente la portata degli obblighi che restano da eseguire in virtù del Trattato». Serve, dunque, un mutamento di carattere radicale, oggettivo e non soggettivo, che una Parte potrà, ex art. 62, par. 3, invocare solo «qualora ne ricorrano i presupposti, come causa di sospensione dell'applicazione del Trattato». (GIULIANO-SCOVAZZI-TREVES, *Diritto Internazionale – Parte generale*, Giuffrè, Milano 1991, pag. 388)

<sup>410</sup> Molto più superficialmente la Corte di Cassazione, nella sentenza 4 dicembre 1984, n.6570 (caso *Alitalia c. Salviati e Sartori*), ha sostenuto che la legge n. 84/83 non contrasterebbe con la normativa internazionale perché attuativa dei principi dei Protocolli n. 1 e 2 di Montreal del 1975 che, ancorché non ancora in vigore, avrebbero costituito l'orientamento della normativa internazionale. Ma, val bene osservare, che molti Paesi, aderenti al Sistema di Varsavia, avevano già fermamente espresso la loro posizione di non ratificare tale Protocolli.

Nella sentenza della Cassazione n. 6570/84 si sosteneva che la legge in questione avesse abrogato, limitatamente ai massimali, le corrispondenti norme delle leggi di ratifica della Convenzione di Varsavia del 1929 e del Protocollo dell'Aja del 1955, ma senza arrivare a dire che il nuovo limite sostituiva (e non, quindi convertiva) i massimali ivi previsti.

<sup>411</sup> BUSTI, *op. cit.*, pag. 623

<sup>412</sup> Il nuovo limite era dieci/dodici volte inferiore a quello che risultava riferendosi al valore di mercato dell'oro. Alla fine del 1983, il fr. Poicaré valeva circa 1200£, il che portava i limiti risarcitori per sinistri al passeggero, ad un equivalente di 150.000.000£ (300.000.000£ in caso si fosse applicato il Protocollo dell'Aja); mentre a 8.300 e 16.600 DSP corrispondevano, rispettivamente, circa 10 e 20 milioni di lire.

<sup>413</sup> C.Cost. sent. n. 3232/89, punto 5.

sostiene che un riferimento al valore di mercato dell'oro avrebbe, in un dato momento, garantito «l'uniformità di trattamento dei danneggiati, indipendentemente dalla loro nazionalità» assicurando agli stessi «un risarcimento di gran lunga superiore»<sup>414</sup>, si può essere d'accordo con l'Autore solo a patto di premettere che tale uniformità si sarebbe raggiunta solamente se i giudici fossero stati unanimi nello scegliere, come parametro di conversione, il valore dell'oro come merce, ma se appena si ricorda il ventaglio di scelte offerte dalla giurisprudenza, si può dedurre solamente che tale uniformità sarebbe stata sperata, ma molto probabilmente non raggiunta.

La Corte Costituzionale, dichiarando infondata la questione di legittimità della legge sotto il profilo dell'art. 3 Cost., ebbe a dire che una disparità di trattamento, «tra utenti del medesimo servizio a seconda che si applichi la legge italiana oppure che la stessa non sia applicabile»<sup>415</sup> non era ravvisabile giacché l'art. 3 si applicava solamente alle norme appartenenti al nostro ordinamento, e non, quindi, in raffronto a ordinamenti giuridici esteri. Vero è che il giudice costituzionale ha ribadito la legittimità della legge sotto il profilo “statico”, lasciando aperta l'eventualità di una nuova pronuncia dichiarativa di illegittimità costituzionale sotto il profilo “dinamico”: la legge n. 84/83 non prevedeva, infatti, nessun meccanismo di compensazione delle oscillazioni del valore del DSP, sia per quanto riguardava le variazioni del potere d'acquisto della moneta, sia circa un “coefficiente di stabilizzazione” per le fluttuazioni del DSP<sup>416</sup>. Il DSP, infatti, essendo formato da un paniere di monete subisce l'inflazione<sup>417</sup> in misura proporzionale ad esse, e le oscillazioni cui vanno soggette le divise nazionali sul mercato si riverberano sulla moneta convenzionale<sup>418</sup>; sarebbe stato opportuno, anche in virtù del principio di adeguatezza già espresso dalla Corte Costituzionale nella sentenza n. 132/85, prevedere, quanto meno, un meccanismo di aggiornamento<sup>419</sup>, se non anche di un

---

<sup>414</sup> BUSTI, *op. cit.*, pag. 623.

<sup>415</sup> Così il Tribunale di Genova nell'ordinanza del 7 luglio 1988 con cui sollevava questione di legittimità costituzionale.

<sup>416</sup> Cfr. TRANQUILLI LEALI, *Vantaggi ed eventuali correttivi dei limiti espressi in Diritti Speciali di Prelievo*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti*, Giuffrè Milano 1994, pag. 328.

<sup>417</sup> «[...] l'espressione in diritti speciali di prelievo rende questi limiti soggetti ad una svalutazione lenta, costante, che altera completamente il significato che quei limiti, quando erano stati fissati, avevano.» ROMANELLI, *Giurisprudenza costituzionale*, in *Dir. prat. aviaz. civ.* 1990, 237.

<sup>418</sup> Nel 1983 era convertito secondo un valore di 1.737,9₣; nel 1990 era sceso a 1.611,7₣; nel 1991 era risalito a 1.647₣ e nel 1992 a 1.937,4. nel marzo 1993 era schizzato a 2.215₣, e ai primi di aprile addirittura a 2.230₣. In tutto il mese di aprile del 1993 si ebbero come valore minimo 2.087,96₣, e massimo 2.206,9₣ (al 30 di aprile). In maggio le oscillazioni furono da un minimo di 2.067,1₣ a un massimo di 2.181,1₣ (al 27 maggio). In giugno i valori si erano stabilizzati sulle 2.100₣. Secondo quotazioni più recenti il DSP varrebbe circa 1,15-1,20 €. Le quotazioni del DSP sono riportate, assieme a quelle del franco Poincaré calcolate secondo il valore di mercato dell'oro, nella rivista *Diritto dei Trasporti*.

<sup>419</sup> L'esempio che spesso viene portato è la l. 213/83, che però si riferisce ai soli massimali previsti nella parte aeronautica del codice della navigazione, che prendeva come parametri, tra gli altri, il potere di acquisto della moneta, i livelli salariali, i livelli assicurativi, anche degli altri Stati, e le convenzioni internazionali. Tuttavia il farraginoso procedimento in esso previsto (d.P.R., su proposta del Ministro dei Trasporti, con voto del Consiglio dei Ministri, sentito il Consiglio di Stato) rendeva poco pratico l'aggiornamento dei massimali.



meccanismo di stabilizzazione, magari prevedendo di estrapolare il valore del DSP dalla media di un certo numero di quotazioni anteriori.

Su tale profilo “dinamico” aveva già avuto modo di esprimersi la Corte Costituzionale nella storica sentenza del 6 maggio 1985, che sarà analizzata fra breve.

## **1.2 Limiti di debito e *jus superveniens*: la discutibile posizione delle Corte di Cassazione**

La natura non meramente interpretativa della l. 84/83 pose numerosi problemi riguardo alla sua applicazione, in rapporto alla sfera temporale della sua azione: si doveva applicare anche a tutti quei rapporti, non ancora esauriti, sorti prima della sua entrata in vigore<sup>420</sup>, oppure in ottemperanza all’art. 11 delle preleggi essa non valeva che per il futuro? Stante la drastica riduzione che essa apportava all’entità dei limiti<sup>421</sup>, il problema non era di poco conto. La giurisprudenza in merito a tale questione riguarda praticamente in modo esclusivo il trasporto di cose, circostanza facilmente spiegabile: il breve lasso temporale intercorrente tra l’entrata in vigore della legge e la sentenza della Corte Costituzionale n. 132 del 1985<sup>422</sup> non permise il consolidarsi di una giurisprudenza in merito al trasporto di persone.

L’analisi delle posizioni assunte da giurisprudenza e dottrina offrono, comunque, spunti interessanti sulla rilevanza del limite nell’equilibrio contrattuale tra vettore e utente (sia esso passeggero, mittente o destinatario).

La Corte di Cassazione, nella sua sentenza n. 6570 del 4 dicembre 1984<sup>423</sup>, argomentava la retroattività della legge in questione argomentando dalla

---

<sup>420</sup> Mentre per il diritto penale l’irretroattività, almeno della legge penale di sfavore, è sancita a livello costituzionale, per il diritto civile si ha solo una direttiva di rango legislativo, cui è possibile derogare.

<sup>421</sup> Rapportati, dalla giurisprudenza dominante, al valore di mercato dell’oro.

<sup>422</sup> Questa non ha travolto direttamente la legge in questione, ma dichiarando incostituzionali le leggi di ratifica della Convenzione di Varsavia e del Protocollo dell’Aja nella parte in cui davano esecuzione alle previsioni delle limitazioni di debito del vettore, portò alla disapplicazione della l. 84/83: non essendovi più limiti da calcolare, non era possibile sostituire le unità in cui esprimerli!

<sup>423</sup> La S.r.l. Salvati & Sartori adì le vie giudiziarie per ottenere dall’Alitalia il risarcimento del danno (US \$ 31.700) conseguente alla mancata riconsegna di una partita di pelli pregiate importate in Italia dalla Grecia. La convenuta, ovviamente eccettò la limitazione di debito. In primo grado il Tribunale di Roma (sentenza del 20 febbraio 1978) applicò l’art. 952 c.nav., liquidando alla parte attrice 3.630.000 £. La Corte d’Appello di Roma (sentenza del 2 giugno 1981) ritenne, al contrario, applicabile la limitazione prevista dal Sistema di Varsavia (250 fr. *Poincaré* per kg di merce), riconoscendo un limite risarcitorio di circa 85.000.000 £, ampiamente superiore all’ammontare del danno, che quindi sarebbe stato interamente risarcito. La Corte di Cassazione, pur riconoscendo l’esattezza delle decisioni del giudice d’appello, sostenne che ciò ugualmente non escludesse la cassazione con rinvio «in quanto è nel frattempo intervenuta la legge 26 marzo 1983 n. 84 che ha modificato profondamente la disciplina». La sentenza (Cass. 4 dicembre 1984, n. 6570) è pubblicata, tra l’altro, in *N.G.C.C.* 1985, 677.

formulazione dell'art. 3: se la conversione del DSP in moneta nazionale deve effettuarsi al momento del giudizio, allora ne deriva come corollario che si sarebbe dovuta applicare la nuova normativa a tutti i giudizi pendenti, non rilevando «il fatto che lo *jus superveniens* sia sopravvenuto molto tempo dopo il fatto causativo del danno, l'inizio del processo, la pronuncia della decisione di secondo grado».

A parte l'osservazione che «il termine “giudizio” non è fungibile con quello di “sentenza”»<sup>424</sup>, potendosi far coincidere la nozione di giudizio cui fa riferimento l'art. 3 della legge non col momento della sentenza, ma con quello dell'instaurarsi del rapporto processuale, cioè con la notifica dell'atto di citazione, la sentenza peccava di giustificazione riguardo proprio il suo punto più controverso: il riconoscimento della retroattività della legge in questione<sup>425</sup>. Sotto questo punto di vista appariva più esauriente la sentenza della Corte d'Appello di Roma del 14 febbraio 1989<sup>426</sup>: si faceva riferimento alla c.d. teoria del “fatto compiuto” (o dei “*facta praeterita*”)<sup>427</sup>. Secondo tale orientamento, il principio di irretroattività osterebbe all'applicazione di una norma a rapporti giuridici e situazioni già esistenti, e non ancora esauriti, se così facendo alterasse la disciplina giuridica del fatto che li aveva generati<sup>428</sup>. L'equivoco in cui incorse la Corte d'Appello fu di ritenere il fatto all'origine del diritto al risarcimento come distinto «ontologicamente e funzionalmente, dal fatto generativo del rapporto in contestazione, poiché deriva esclusivamente dalla legge e non costituisce oggetto di alcuna espressa pattuizione»; ma sarà veramente così? In effetti, la *ratio* dell'art. 11 delle preleggi riposa nella necessità che un soggetto sia potenzialmente in grado di valutare il quadro delle conseguenze giuridiche dei propri

---

<sup>424</sup> E. FOGLIANI, *Commento a Cass. 4 dicembre 1984, n. 6570*, in *Trasp.* 1984, (34), 101. La sentenza è stata pubblicata anche in *Dir. mar.*, 1985, 320.

<sup>425</sup> «Queste sentenze, peraltro, non sono approfonditamente motivate sul punto, sicché non è dato conoscere l'argomento che abbia convinto la Corte di Cassazione a derogare al principio *tempus regit actum*.» (TULLIO, *Profili attuali della limitazione del debito del vettore marittimo*, in *Dir. trasp.* 1994, (1), 44). Sempre l'A. lamentava come la Corte di Cassazione continuasse a «fornire decisioni non motivate adottando il principio dello *jus superveniens* al limite del debito del vettore, senza rendersi conto dell'errore di stretto diritto in cui incorre». (TULLIO, *Lo jus superveniens colpisce ancora*, in *Dir. trasp.* 1995, (3), 771). Si veda anche lo scarno richiamo a Cass., 4 dicembre 1984, n.6570 con cui la Suprema Corte, nella sentenza del 29 marzo 1987, n.2981, dichiarava applicabile la legge 242/82 (che ratificava il protocollo di modifica della CMR) a tutti i rapporti ancora in corso (Cass., 29 marzo 1987, n. 2981, in *Dir. trasp.*, I/1988, 149).

<sup>426</sup> Si trattava della causa *Air France c. Emerson Electronics*, quest'ultima lamentava la perdita di 7 colli di calcolatori spediti da Hong Kong, e la manomissione di alcuni di quelli arrivati a destinazione, con la sottrazione di 63 calcolatori, per un danno totale di US \$ 4.190 circa. Il Tribunale di Roma, basandosi sul calcolo del limite risarcitorio espresso in fr. *Poincaré*, valutati in riferimento al valore di mercato dell'oro, condannò il vettore convenuto al pagamento di 6.900.000£. La sentenza è pubblicata in *Dir. trasp.* 1991, (1), 189.

<sup>427</sup> Sviluppata dalla c.d. teoria dei “diritti acquisiti”, che impone alla nuova legge il rispetto dei diritti acquisiti da un soggetto nel proprio patrimonio in virtù di un fatto giuridico valido secondo la legge precedente, anche se fatti valere dopo l'entrata in vigore delle nuove norme. Cfr. MURTAS, *Ius superveniens e limitazione del debito del vettore aereo*, in *Dir. trasp.* 1991, (1), 192.

<sup>428</sup> Nella motivazione i giudici d'appello romani scrivevano: «Il principio della irretroattività [...] preclude l'applicazione immediata della legge nuova non soltanto ai rapporti giuridici esauriti prima della sua entrata in vigore, ma anche a quelli sorti anteriormente e ancora in vita, se in tal modo si disconoscono gli effetti già verificatisi nel passato e si venga a togliere efficacia, in tutto o in parte, alle conseguenze attuali e future di essi».

atti, conseguentemente le modificazioni dei presupposti su cui si è stipulato l'accordo potrebbero mutare l'equilibrio contrattuale raggiunto da vettore e mittente: si deve ricordare come quest'ultimo, a sua discrezionale valutazione, possa con una dichiarazione di valore (e la conseguente corresponsione di un nolo *ad valorem*, più elevato rispetto a quello ordinario) porsi al riparo dai rischi di un risarcimento limitato. La scelta dell'utente si fonderebbe su un quadro complesso, in cui l'entità del limite è sicuramente uno dei dati emergenti; se scegliesse di non emettere la dichiarazione, pagando il nolo ordinario, calcolato in base al limite risarcitorio in vigore, qualora il limite stesso venisse, come nel caso di specie, drasticamente ridotto, ci si troverebbe di fronte a un danneggiato beffato due volte: otterrebbe una liquidazione massima di gran lunga inferiore a quella che aveva previsto, avendo però corrisposto una controprestazione parametrata al limite più elevato in vigore al momento della stipula del contratto di trasporto<sup>429</sup>, ne deriverebbe uno squilibrio *a posteriori* senza nessuna giustificazione. A questo punto, sostenere la neutralità di una legge di modifica delle cifre-limite rispetto al fatto generativo dell'obbligo di risarcimento pare veramente aberrante<sup>430</sup>: in considerazione dello spazio negoziale dell'autonomia privata, il rapporto in contestazione non deriverebbe, quindi, esclusivamente dalla legge, logicamente se ne deduce l'inapplicabilità della teoria del fatto compiuto, dunque la non retroattività della legge in questione.

Ammettere il contrario sarebbe, come afferma Tullio, affermare che «il diritto non è più di chi ha ragione, ma di chi è più fortunato [...] poiché nelle more dei nostri lunghissimi processi può sempre intervenire una legge più favorevole che la Corte di Cassazione dichiarerà applicabile ai fatti precedenti alla sua entrata in vigore»<sup>431</sup>. Senza poi parlare dello sfortunato ricorrente che veda mutare *in pejus* la legge applicabile al rapporto in pendenza del proprio ricorso...«si sarebbe dato la zappa sui piedi»<sup>432</sup>!

A sostegno della non retroattività della legge n. 84/83 vi sarebbe poi un'altra affermazione, se si vuole meno pregnante, ma comunque sempre valida: la Corte Costituzionale, con la sentenza n. 132 del 1985, dichiarò la parziale illegittimità delle leggi di ratifica della Convenzione di Varsavia e del Protocollo dell'Aja, ritenendo le

---

<sup>429</sup> Commentando la sentenza del Tribunale di Genova su un caso analogo in materia di trasporto marittimo di cose, il Celle scriveva come spettasse al caricatore la scelta tra rischiare una sottovalutazione del danno oppure imporre la propria valutazione del danno tramite la dichiarazione di valore. Cfr. CELLE, «Jus superveniens» *in tema di limitazione del debito del vettore*, in *Dir. mar.* 1988, 1170.

Per inciso, il Tribunale di Genova, nella sentenza del 30 marzo 1987 sul caso *Ingosstrakb c. SIUS di navigazione S.r.l. e Frengiale S.r.l.*, sostenne l'irretroattività di normative modificanti i limiti risarcitori.

<sup>430</sup> Cfr. MURTAS, *op. cit.*, 203.

Conformemente Tribunale di Milano, 10 ottobre 1985 (sentenza pubblicata in *Dir. Mar.* 1986, 940): «[...] il parametro di calcolo del limite di responsabilità del vettore aereo, che non può essere che quello sancito dalla normativa in vigore al momento dell'evento dannoso e solo qualora questo si sia verificato dopo l'entrata in vigore della legge, viene indicato il criterio di conversione dell'unità monetaria assunta [dalla l. 84/83] come parametro per il limite di responsabilità».

<sup>431</sup> TULLIO, *Lo jus superveniens colpisce ancora*, in *Dir. trasp.* 1995, (3), 772.

<sup>432</sup> TULLIO, *Summum ius... superveniens, summa iniuria*, in *Dir. trasp.* 1988, 101.

norme di esecuzione dei suddetti trattati applicabili al caso da cui era scaturita la questione di legittimità costituzionale; se veramente la legge n. 83 del 1984 fosse stata caratterizzata dal connotato della retroattività, allora si sarebbe dovuta avere una pronuncia di inammissibilità della questione stessa per mancanza del requisito della rilevanza, giacché solo la legge in questione avrebbe retto il caso concreto<sup>433</sup>.

## 2. LA CORTE COSTITUZIONALE E IL LIMITE RISARCITORIO: LA STORICA SENTENZA N.132 DEL 1985

La Corte Costituzionale si era già, in più riprese, pronunciata sulla legittimità delle limitazioni del vettore di cose<sup>434</sup>, ma fu con la sentenza del 6 maggio 1985, n.

---

<sup>433</sup> Cfr. MURTAS, *op. cit.*, 200.

<sup>434</sup> La prima pronuncia costituzionale in materia di limitazione di responsabilità per trasporto di cose si ebbe nel 1982: con la sentenza n. 90 la Corte rigettò la questione di legittimità costituzionale, ritenendo che il limite, ancorché esiguo, rispondesse alle esigenze del trasporto ferroviario, in quanto quest'ultimo era ormai divenuto trasporto di massa, e non si riteneva opportuno esporre l'azienda autonoma dello Stato a «insostenibili oneri finanziari». Un raddoppio del limite in caso di dolo o colpa grave del vettore, anche se risalente nel tempo di almeno vent'anni, era quindi stato considerato sufficiente. Nel 1988 la Corte ebbe a pronunciarsi sulla illegittimità sulla «immunità da responsabilità» per una fattispecie particolare di trasporto postale: con la sentenza n. 303 si ritenne incostituzionale applicare il limite, ordinariamente previsto per il trasporto postale in generale, al risarcimento dei danni derivanti da «perdita o manomissione di raccomandate con le quali siano stati spediti vaglia cambiari in commutazione di debiti dello Stato». I giudici costituzionali si basarono sui canoni dell'art. 3 Cost., ma non bisogna farsi trarre in inganno: il ricorso a tale «rischioso» e complesso referente costituzionale era facilitato, e permesso, dall'obbligo che era fatto al mittente (la Banca d'Italia) di utilizzare la raccomandata per l'inoltro del vaglia, senza poter negoziare particolari clausole ai fini risarcitori. Una diversità di trattamento, in definitiva, cristallizzata e resa evidente *ex lege*, che evitava alla Corte Costituzionale le difficili comparazioni che avrebbe dovuto, invece, effettuare per applicare l'art. 3 Cost. alle questioni di costituzionalità sollevate riguardo ai limiti contenuti nel Sistema di Varsavia (con riferimento alle differenze di trattamento riservate ai passeggeri del trasporto aereo rispetto a quelli dei mezzi superficiali). Per quanto riguarda il trasporto di merci su strada, la sentenza n. 420 del 1991 dichiarò l'illegittimità costituzionale dell'art. 1, comma 1, della legge n. 450/85 nella parte in cui non escludeva il modico limite di responsabilità in caso di dolo o colpa grave, censurando anche la mancata previsione di un meccanismo di aggiornamento delle cifre-limite. Da sottolineare, ai fini della presente ricerca, che la Corte ritenne, invece, infondata la questione di legittimità del limite in sé considerato, chiaro precedente dell'indirizzo seguito nella sentenza n. 132 del 1985. Nella pronuncia del 1991, si ammetteva, addirittura, che, mentre nell'ambito dell'autonomia contrattuale non era permesso al debitore di avvalersi di limitazioni convenzionali o legali di responsabilità quando l'inadempimento fosse dipeso da dolo o colpa grave, il legislatore non era vincolato a tale principio, potendo ben prevedere una limitazione di responsabilità anche in questi casi, se compensato da idonee garanzie di adeguatezza del risarcimento del danno. Un equo contemperamento tra interessi degli autotrasportatori con quelli delle imprese utenti, un bilanciamento tra l'art. 3 e l'art. 41 della Cost., ecco il ragionamento su cui la Corte basò la propria decisione. Mentre nella sentenza da ultimo citata la Corte censurava la mancanza di un meccanismo di aggiornamento dei limiti, nelle pronunce n. 401 del 1987 (trasporto marittimo di merci, limite *ex art.* 423 c.nav.) e n. 64 del 1993 (trasporto di merci su strada, *ex art.* 1, comma 2, l. 450/85) ammetteva comunque la legittimità del limite risarcitorio, pur in assenza di adeguamento dell'entità delle cifre-limite, sulla base della derogabilità, in senso più favorevole all'utente, del regime della limitazione. Si venivano in tal modo a delineare due sistemi coesistenti, tra cui l'utente aveva facoltà

132, che definì i parametri cui tale istituto avrebbe dovuto attenersi per avere cittadinanza nel nostro ordinamento giuridico per il trasporto di persone. Fu una sentenza che sorprese per i tempi, che sollevò un acceso dibattito per i modi seguiti, e che aprì ampi interrogativi sulle soluzioni da intraprendere.

La Corte non si limitò ad un'analisi puntuale e astratta dell'istituto del limite, ma ne valutò la costituzionalità nel contesto del complessivo bilanciamento di interessi cui esso contribuiva: una valutazione d'insieme, dunque, per bilanciare le posizioni del vettore e del passeggero, entrambe meritevoli di tutela, nell'ottica di un «realismo che tiene conto in effetti non solo della realtà economica del trasporto aereo, ma anche dello sviluppo e degli orientamenti della normativa internazionale in materia, nel cui ambito la limitazione di responsabilità costituisce un istituto da tempo affermatosi»<sup>435</sup>. La Corte non giudicò incostituzionale il limite *tout court*, ma solo laddove non garantisse un adeguato e certo ristoro del danno patito dalla vittima, dando anche sommarie linee guida da seguire per ottemperare i parametri fissati. Nella loro analisi i giudici costituzionali seguirono l'evoluzione della normativa internazionale attraverso i suoi quasi cinquant'anni di vita, registrando le tendenze che già nel primo capitolo della presente ricerca si sono analizzate.

Si diceva di una pronuncia che stupì per i tempi<sup>436</sup>: se da un lato era innegabile che la Corte avesse intrapreso un ideale cammino di attento vaglio dell'istituto del limite, è altrettanto vero che, nello stesso caso<sup>437</sup> su cui poi si pronunciò, si era già espressa dichiarando inammissibile la questione di legittimità

---

di scelta: l'uno sottoposto a responsabilità limitata, con cifre esigue e tariffe basse, l'altro caratterizzato dalla responsabilità piena del vettore, controbilanciata da un nolo calcolato *ad valorem*; cardine e discrimine tra questi due regimi sarebbe stata, secondo la giurisprudenza costituzionale, la dichiarazione di valore effettuata dall'utente stesso. Come parte della dottrina (Romanelli per tutti) ebbe modo di osservare, i giudici costituzionali caricarono la dichiarazione di valore di un'importanza che nella realtà dei fatti non aveva: la sua marginalità era sottolineata dalla percezione che se ne aveva nella prassi di strumento meno efficace, e sovente più oneroso, rispetto ad una assicurazione. Come ultima notazione, basti dire che un indirizzo siffatto non tutelerebbe il c.d. "utente occasionale", cioè una figura non professionale che dovesse servirsi di un servizio di trasporto, a cui sarebbe praticamente impossibile esperire una dichiarazione di valore, e ugualmente oneroso (non solo economicamente) ottenere una copertura assicurativa per le merci spedite. «Proprio quindi nei casi in cui sarebbe necessaria una tutela dell'utente, la scelta fra i due ipoteticamente possibili regimi di responsabilità è soltanto astratta, ed in pratica del tutto inesistente.» (ROMANELLI, *La limitazione nella giurisprudenza costituzionale*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti*, Giuffrè, Milano, 1994, pag. 40).

<sup>435</sup> FOGLIANI, *La limitazione della responsabilità del vettore aereo internazionale di persone nel giudizio della Corte Costituzionale*, in *Dir. mar.* 1985, 766. Il Medina definisce il beneficio del limite una «punta di diamante del nostro ordinamento», ed incensa il diritto della navigazione quale precursore della moderna disciplina della responsabilità civile. Cfr. MEDINA, *Incostituzionale la limitazione di responsabilità del vettore aereo?*, in *Dir. mar.* 1980, 544.

<sup>436</sup> Il Silingardi parlava di «sorpresa generale degli operatori economici e giuridici del mondo aeronautico». Cfr. SILINGARDI, *L'istituto del limite risarcitorio: controllo di costituzionalità ed autonomia delle parti*, in *Dir. trasp.* 1992, 2, 348.

<sup>437</sup> Si tratta del caso *Coccia c. Turkish Airlines (Turk Hava Yollari A.O.)*, i coniugi Coccia adirono le vie legali per ottenere il risarcimento dei danni morali e materiali conseguenti alla morte della loro unica figlia trentenne nell'incidente aereo che coinvolse un aereo della Turkish Airlines, avvenuto il 20 settembre 1976 presso Isparta (Turchia).

sollevata dal Tribunale di Roma<sup>438</sup> perché non vi veniva esattamente individuata la normativa applicabile al caso. Il giudice *a quo*, infatti, oltre alla questione di legittimità con riferimento agli artt. 22 Conv. Varsavia e XI Protocollo dell'Aja<sup>439</sup>, sollevava d'ufficio la medesima eccezione anche con riguardo all'art. 943 c.nav.<sup>440</sup>: nonostante il loro substrato sia formato dai medesimi principi fondamentali, le due normative sono tra loro alternativamente incompatibili, non potendosi applicare l'una facendo contemporaneo ricorso all'altra.

Con ordinanza del 17 gennaio 1983 il Tribunale di Roma sollevò nuovamente questione di legittimità costituzionale, stavolta concentrando le proprie perplessità solamente sulla disciplina del sistema di Varsavia<sup>441</sup>. Il giudice *a quo* lamentava una violazione degli artt. 2 e 32 Cost., laddove l'esclusione della totale risarcibilità del danno, morale e materiale, patito privasse di garanzia i diritti inviolabili dell'uomo alla conservazione della propria incolumità fisica e personalità, mancando perciò anche di adempiere doveri di solidarietà imposti dalla carta costituzionale. Si assumeva anche un contrasto con l'art. 3 Cost. sia riguardo alla disparità di trattamento derivante dalla mancata valutazione delle differenti situazioni socio-economiche (si legga: capacità di reddito) dei vari passeggeri; sia per la discriminazione degli utenti del trasporto aereo nei confronti dei fruitori di altri mezzi di trasporto, la cui disciplina non conosceva il beneficio del limite risarcitorio, senza che tale differenziazione potesse basarsi su una maggior percentuale di rischio del trasporto aereo.

Un'ultima notazione preliminare: la denuncia del Tribunale di Roma si riferiva al limite «prescindendo dal tasso di cambio tra la moneta italiana e quella

---

<sup>438</sup> Ordinanza del 27 dicembre 1978, pubblicata in *Dir. mar.* 1980, 544 e in G.U. 6 giugno 1979.

<sup>439</sup> Ma meglio sarebbe stato precisare che non gli articoli della normativa pattizia in sé considerati venivano sottoposti al vaglio, quanto le norme prodotte dall'ordinamento tramite l'ordine di esecuzione. Non era comunque l'unica sbavatura del giudice *a quo*: nell'ordinanza si sosteneva, tra l'altro, che il limite fosse espresso in «franchi francesi»!

<sup>440</sup> Si riporta il dispositivo dell'ordinanza: «Il Tribunale visto l'art. 23 della L. 11 marzo 1953, n. 87, ritenuta rilevante e non manifestamente infondata l'eccezione di incostituzionalità sollevata dagli attori Coccia con riferimento all'art. 22 della Convenzione di Varsavia e dell'art. 11 del Protocollo dell'Aja, in relazione agli articoli 2 e 3 della Costituzione, come pure l'eccezione di incostituzionalità sollevata d'ufficio con riferimento all'art. 943 del codice della navigazione, in relazione agli articoli 2 e 3 della Costituzione; ordina alla cancelleria di provvedere alla trasmissione degli atti processuali in copia autentica alla Corte Costituzionale, per competenza».

<sup>441</sup> Sulla internazionalità del volo ai sensi dell'art. 1 della Convenzione di Varsavia non era d'accordo l'Avvocatura dello Stato: l'eccezione si basava sul rilievo che la Turchia, al momento del disastro, non era parte del Sistema di Varsavia, avendovi aderito solo nel 1978. Il giudice *a quo* (a dire il vero con un certo sforzo interpretativo) ritenne, invece, applicabile la normativa pattizia: l'art. 1, al. 2, della Convenzione di Varsavia prevede, infatti, che un volo possa dirsi "internazionale" anche se il punto di partenza e arrivo siano situati sul territorio dello stesso Stato contraente, purché sia previsto almeno uno scalo all'estero, anche in un Paese non contraente. Un itinerario di volo Roma-Istanbul-Antalaya e ritorno soddisferebbe tali condizioni leggendo estensivamente l'inciso «*qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement*». I giudici costituzionali chiusero la questione con un laconico «questa Corte non ravvisa ragioni per disattendere la qualificazione data al fatto di causa dal giudice a quo» (punto 2.a della sentenza).

parametralmente prevista nell'ambito della Convenzione», inciso che permise alla Corte Costituzionale di glissare sul nodo rappresentato dalla recente l. 84/83. I giudici ritennero di poter esaminare la questione nel merito «indipendentemente da quanto prevede[sse] la l. n. 84 del 1983»<sup>442</sup>, che, comunque, era stata dagli stessi definita come un'operazione meramente interpretativa del testo di Varsavia<sup>443</sup>, giungendo ad affermare che «le norme in essa [l. 84/83] contenute non incidono, sotto alcuno dei profili dedotti in giudizio, sul regime della responsabilità del vettore, ma concernono esclusivamente il parametro adottato in sede convenzionale per indicare la somma entro la quale il vettore risponde». Tale ultima affermazione lascia trasparire, oltre che una supposta coscienza dell'erosione inflazionistica subita dai valori espressi in DSP <sup>444</sup>, soprattutto l'urgenza<sup>445</sup>, sentita dai giudici costituzionali, di vagliare il limite risarcitorio, soppesandolo con le diverse esigenze e tutele che il trasporto di persone pone rispetto a quello di cose.

Anche l'ultimo scoglio, rappresentato dal presunto carattere internazionale delle norme in discussione fu superato “agevolmente”: non fu nemmeno sollevato! Solo il giudice *a quo*, ritenendo rilevante la questione, osservò come la legge di esecuzione di un trattato internazionale non potesse esimersi dal controllo di legittimità costituzionale. Sarà la dottrina, appoggiando tale soluzione, a sottolineare come, perorando la tesi contraria, «il governo avrebbe a disposizione uno strumento di legislazione “rafforzato” (con legge di esecuzione ordinaria potrebbe infatti creare delle norme di rango superiore alla legge formale)»<sup>446</sup>; la Corte Costituzionale ritenne dunque, coerentemente, di poter agire col proprio bisturi sulla normativa in esame<sup>447</sup>.

Interessante è il dato che la Corte non affrontò nemmeno la questione sotto il profilo dell'art. 3 Cost., ritenendo che, dichiarata l'illegittimità ai sensi dell'art. 2 Cost., «con ciò resta[sse] assorbito ogni residuo profilo della questione»<sup>448</sup>. Del resto

---

<sup>442</sup> Punto 3, in fine, della sentenza.

<sup>443</sup> «[...] la legge testé citata si limita a disporre che le somme indicate in franchi-oro Poincaré [...] sono sostituite dai corrispondenti importi in altra unità monetaria» (punto 3 della sentenza). I coniugi Coccia, al contrario, nella loro memoria aggiuntiva, sottolinearono come la l. 84/83 travolse quella giurisprudenza che si rifaceva al mercato dell'oro per quantificare il valore del limite risarcitorio, riconducendo, ad avviso della difesa, la cifra-limite ai valori del 1955. Se da un lato, come si è detto, non si può non essere d'accordo nel rilevare una sostituzione dei limiti operata dalla legge in questione, dall'altro pare eccessiva la conclusione, cui giunse la parte, di dichiarare incostituzionale la legge stessa.

<sup>444</sup> Ricordiamo che ormai erano passati 14 anni dalla firma del Protocollo di Guatemala e 10 da quelli di Montreal.

<sup>445</sup> Corroborata anche dal modo “succinto” con cui vennero aggirate, più che affrontate, le eccezioni di inammissibilità sopra riportate.

<sup>446</sup> BALLARINO, *Commento a C.Cost. 132/85*, in *N.L.C.C.* 1985, 901

<sup>447</sup> Su tale aspetto già si è detto a proposito della l. 84/83 e della relativa sentenza della Corte Costituzionale n. 323/89.

Qui basti solo notare che l'unico precedente di dichiarazione di illegittimità costituzionale di una norma di esecuzione di un trattato internazionale era la sentenza del 21 giugno 1979, n. 54, concernente un regio decreto che dava esecuzione ad una convenzione internazionale sull'extradizione per delitti che lo Stato richiedente punisse con la pena capitale.

<sup>448</sup> Punto 6 della sentenza

sarebbe stato un cammino alquanto arduo percorrere la strada indicata dal Tribunale di Roma: per accogliere la censura di disparità di trattamento rispetto agli utenti del trasporto superficiario si sarebbe dovuto dimostrare come le peculiarità che avevano spinto per la limitazione del debito non fossero più sussistenti. A tal fine la semplice dimostrazione del minore rischio insito nell'attività del vettore rispetto al passato non è di per sé sufficiente: se era vero che il progresso tecnologico aveva notevolmente aumentato la sicurezza, se era più probabile morire in un incidente stradale che in un sinistro aereo, era d'altra parte innegabile che l'accumulo di rischi cui da luogo un viaggio aereo non fosse riscontrabile nelle altre tipologie di trasporto. Secondo la giurisprudenza costituzionale al legislatore sarebbe «inibito predisporre un regolamento perfettamente identico per situazioni sostanzialmente differenziate e predisporre un regolamento diverso per situazioni perfettamente identiche»<sup>449</sup>, e dunque la censura della Corte avrebbe potuto investire solo una discriminazione che non trovasse fondamento razionale nelle diversità delle situazioni disciplinate<sup>450</sup>. Un sindacato così impostato avrebbe, ineluttabilmente, posto in discussione anche la costituzionalità del limite nel trasporto di cose<sup>451</sup>, col rischio di imprevedibili esiti data la difficoltà di trovare un adeguato *tertium comparationis* all'interno della frastagliata disciplina del diritto dei trasporti<sup>452</sup>. Si

---

<sup>449</sup> MEDINA, *Incostituzionale la limitazione di responsabilità del vettore aereo?*, in *Dir. mar.* 1980, 550

<sup>450</sup> In un primo tempo la Corte si era limitata a richiedere il rispetto del principio di uguaglianza, lasciando al legislatore un'ampia discrezionalità nelle scelte, nella sentenza n. 28 del 1957 veniva, infatti, affermato come non fosse «concepibile che il principio di eguaglianza dei cittadini davanti alla legge, sancito dall'art. 3 della Costituzione, debba intendersi nel senso che il legislatore non possa dettare norme diverse per regolare situazioni che esso considera diverse, adeguando così la disciplina giuridica agli svariati aspetti della vita sociale». La ponderazione tra i vari interessi doveva spettare esclusivamente al legislatore, ovviamente finché non venisse vulnerato il principio di uguaglianza e non si sfociasse in leggi *ad personam*: continuava la Corte «fino a quando tali limiti siano osservati e le norme siano dettate per categorie di destinatari e non *ad personam*, ogni indagine sulla corrispondenza della diversità di regolamento alla diversità delle situazioni regolate implicherebbe valutazioni di natura politica, o quanto meno un sindacato sull'uso del potere discrezionale del Parlamento, che alla Corte Costituzionale non spetta esercitare».

L'indirizzo della giurisprudenza costituzionale si fece in seguito sempre più stringente: pur ammettendo che al legislatore spettasse comunque libertà di scelta, se ne limitavano le opzioni alla luce di un sempre più «penetrante esame della idonea ragione della legge». (TURCO BULGHERINI, *Eguaglianza dei cittadini, solidarietà sociale e limitazione della responsabilità del vettore aereo di persone*, in *Dir. prat. aviaz. civ.* 1979, 45) Si poneva espressamente a base della valutazione di costituzionalità il parametro della ragionevolezza: l'obbligo di disciplinare in modo identico varie situazioni andava «circoscritto alle ipotesi in cui siano ragionevolmente ritenute eguali le condizioni soggettive alle quali le norme giuridiche si riferiscono» (C.Cost. n. 8/62); mentre, d'altro canto, una disparità di trattamento doveva necessariamente essere «meritevole di tutela» (C.Cost. n. 118/64) in ragione di situazioni «obiettivamente e ragionevolmente diverse» (C.Cost. n. 57/67), ribadendo che in ogni caso non dovessero mai essere divergenze ricercate come arbitrari appigli.

<sup>451</sup> Cfr. FOGLIANI, *La limitazione di responsabilità del vettore aereo internazionale di persone nel giudizio della Corte Costituzionale*, in *Dir. mar.* 1985, 765

<sup>452</sup> Si veda però *contra* il Romanelli: «È ben vero che si tratta di testi diversi, ma come già notato in altre occasioni, sono evidenti le influenze di una disciplina sull'altra, con una sorta di osmosi, che si manifesta nell'accoglimento di istituti sorti in relazione ad un determinato tipo di trasporto da parte della disciplina di altre modalità di trasporto.» L'Autore riteneva di esprimere il proprio fermo dissenso allorché l'affermazione della non comparabilità delle norme relative alle varie tipologie di trasporto avesse portato la Corte Costituzionale «abdicare» alla verifica della



rischiava, dunque, di andare ben al di là della questione posta, con risultati dirompenti, e probabilmente non voluti nemmeno dalla stessa Corte.

Il giudice *a quo* sollevava un ulteriore punto di contrasto con il principio di eguaglianza: il limite risarcitorio non teneva in alcun modo conto delle disparità socio-economiche, in particolare sotto il profilo del reddito, esistenti tra i danneggiati; un “tetto” uguale per tutti portava, inevitabilmente, ad un risarcimento proporzionalmente maggiore a favore di coloro che lamentavano danni minori. Nell’ordinanza si basava la censura di illegittimità sul presupposto che risarcimenti più elevati sarebbero dovuti spettare a chi avesse goduto di posizioni, sia sociali che patrimoniali, più consistenti. Bene ha fatto il giudice costituzionale a non trattare questo profilo fondato su un’argomentazione quasi pretestuosa: la lettura data all’art. 3 Cost. era una «esasperazione capitalistica»<sup>453</sup> dello stesso, e paradossalmente spezzava una lancia a favore del limite, un istituto che, in piena armonia con lo spirito della carta costituzionale, incideva in modo decrescente sulle pretese dei soggetti economicamente più deboli<sup>454</sup>.

L’incostituzionalità venne dichiarata per il contrasto con l’art. 2 Cost.: «dove, come qui avviene, il sinistro investe l’incolumità e la stessa conservazione dell’integrità fisica della persona, il risarcimento integrale del danno sarebbe imposto dal precetto costituzionale dell’art. 2 Cost., che sancisce i diritti inviolabili dell’uomo e i doveri inderogabili di solidarietà»<sup>455</sup>. La Corte intese dunque far ricadere sotto la tutela dei diritti inviolabili anche le proiezioni patrimoniali degli stessi, non dunque un diritto costituzionale al risarcimento<sup>456</sup>, ma una protezione della persona estesa anche ai crediti da essa vantati in conseguenza della lesione di un suo diritto inviolabile. Nel novero degli aspetti tutelati di un diritto inviolabile rientra, quindi, anche quello tipicamente economico del risarcimento, che viene in rilievo appunto perché finalizzato al ristoro di una lesione di uno dei diritti cardine

---

ragionevolezza delle diversità delle discipline alla luce dell’art. 3 Cost. Cfr. ROMANELLI, *La limitazione nella giurisprudenza costituzionale*, in *Il limite risarcitorio nell’ordinamento dei trasporti*, Giuffrè Milano 1994, pag. 42

<sup>453</sup> MEDINA, *Incostituzionale la limitazione di responsabilità del vettore aereo?*, in *Dir. mar.* 1980, 550

<sup>454</sup> Cfr. ROMANELLI – FOGLIANI, *Orientamenti della giurisprudenza costituzionale in tema di limitazione di responsabilità del vettore*, in *Dir. mar.* 1992, 660

<sup>455</sup> Punto 4 della sentenza

<sup>456</sup> Potrebbe fuorviare dire che «il diritto al risarcimento pecuniario del danno rientra tra i diritti inviolabili della personalità garantiti dall’art. 2» (ROMANELLI, *Giurisprudenza Costituzionale*, in *Dir. prat. aviaz. civ.* 1990, 235), ma sicuramente il Maestro ben intendeva la reale portata della pronuncia della Corte. Non si possono invece appoggiare le posizioni del Medina quando scrive «non può sostenersi che emerga dal sistema un diritto assoluto e incondizionato del danneggiato al risarcimento di qualsiasi danno alla persona»: si legge qui un malinteso innalzamento del risarcimento in sé come oggetto di tutela costituzionale; la sentenza non a «qualsiasi danno» si riferiva, ma solo a quelle lesioni a diritti fondamentali, costituzionalmente protetti. Altro è la contusione derivata dalla caduta di un bagaglio dalla cappelliera, altra è la traumatica, e spesso infausta, esperienza di un aereo che precipita! Si tratta, in definitiva, di graduare le proprie affermazioni, come ha sempre fatto la Corte Costituzionale, giacché estendendo la protezione apprestata ad un interesse, inevitabilmente se ne sacrificano altri.

PIERGUIDO CARMAGNANI, *Il limite risarcitorio nel trasporto aereo di persone*

Tesi di dottorato in Diritto ed Economia dei Sistemi Produttivi, Università degli Studi di Sassari

dell'ordinamento: quello all'integrità fisica e morale<sup>457</sup>. La Corte va oltre: non una salvaguardia limitata al singolo, ma riconosciuta anche «nelle formazioni sociali in cui si svolge la sua personalità, ivi inclusa quella naturale società, fondata sul matrimonio, che, secondo la definizione dello stesso costituente, è la famiglia»<sup>458</sup>; si spazzavano via così, preventivamente, tutte quelle interpretazioni restrittive che i vettori avrebbero potuto frapporre tra la propria responsabilità e le domande di risarcimento presentate dai familiari di una vittima deceduta a causa del sinistro. L'orientamento espresso nella sentenza non mancò di suscitare polemiche, specialmente da parte di quella dottrina che vedeva<sup>459</sup> i diritti inviolabili dell'uomo come riferiti alla posizione del cittadino nello Stato: come libertà dallo Stato sanciti, in primo luogo, nella Dichiarazione dei Diritti dell'Uomo. Solamente un appunto si potrebbe, sommessamente, muovere ai giudici costituzionali, ma si tratta, in definitiva, di non più che una sfumatura: nella sentenza affermarono che non si prospettava di «dischiudere la sfera dell'art. 2 Cost. a situazioni soggettive che il testo fondamentale manca di prevedere», bensì si trattava di una lesione di valori oggetto di autonoma previsione, contemplati dalla categoria dei diritti inviolabili «nel suo generale ambito di applicazione»<sup>460</sup>; bene a noi sembrerebbe in questo caso superfluo il richiamo ad altra norma, essendo il diritto della persona alla propria integrità presupposto e preesistente a qualsiasi carta costituzionale moderna<sup>461</sup>.

La Corte non ha, comunque, assolutizzato il proprio orientamento ritenendo incostituzionale l'istituto del limite in sé, attribuendo al danneggiato il diritto al risarcimento integrale: avrebbe potuto farlo, in una scala di valori che pone la persona al proprio vertice, ma una scelta tanto onerosa (per i vettori) sarebbe sicuramente costata il ridimensionamento di altri interessi, economici, anch'essi costituzionalmente protetti. Un bilanciamento, dunque, tra la pretesa dell'utente al risarcimento integrale e la necessità del vettore di poter limitare gli esborsi per garantire la propria sopravvivenza<sup>462</sup>. Se nell'art. 2 Cost. viene tutelato l'aspetto "statico" della tutela all'uomo, non solo come singolo, è nel secondo comma dell'art. 41 Cost. che se ne trova l'inserimento dinamico nei rapporti economico-sociali: il trasporto aereo, divenuto mezzo "di massa", costituisce una delle più adamantine

---

<sup>457</sup> Già con la sentenza n. 46 del 1971 la Corte si espresse in tal senso: si giudicava la legittimità delle norme sugli indennizzi per danni arrecati dalle Forze Armate Alleate con requisizioni e azioni non di combattimento (l. 10/51). A sollevare la questione fu la Corte di Cassazione adducendo che l'esiguità dei ristori ledeva il diritto all'integrità personale, sotto il profilo della pretesa di un risarcimento adeguato per le lesioni subite. La Corte ritenne di dover indagare se «la disciplina della liquidazione dei danni, nel suo complesso, valga ad assicurare un equo indennizzo e ad evitare che la pubblica amministrazione questo minimizzi fino a porlo nel nulla».

<sup>458</sup> Punto 4.1 della sentenza

<sup>459</sup> Seguendo comunque gli insegnamenti di illustri Autori, Barbera e Mortati *in primis*.

<sup>460</sup> Il Silingardi definì la lettura dell'art. 2 Cost. data dalla costante giurisprudenza della Corte come di «norma riassuntiva delle libertà garantite specificamente da altre disposizioni della Carta costituzionale, e non già di norma creativa di diritti». SILINGARDI, *L'istituto del limite risarcitorio: controllo di costituzionalità ed autonomia delle parti*, in *Dir. trasp.* 1992, (2), 351.

<sup>461</sup> In questo senso BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, 2001 Giuffrè Milano, pag. 692.

<sup>462</sup> «[...] nemmeno i diritti individuali possono venir considerati per sé soli, dovendo essere contemperati con altre situazioni soggettive e con altri valori potenzialmente confliggenti» PALADIN, *Diritto Costituzionale*, 1995 Cedam, Padova, , pag. 566.

espressioni del diritto alla libertà di circolazione, sancita sia nei trattati istitutivi delle Comunità Europee, sia, ed è questo il profilo che qui ci interessa, nell'art. 16 Cost. Dunque un'attività dalla spiccata «utilità sociale» (art. 41, comma 2, Cost.), il cui sviluppo era, ed è, innegabilmente connesso con l'interesse pubblico; ne conseguiva che «non sarebbe la tutela della singola persona umana il punto fermo»<sup>463</sup>, o almeno non l'unico punto fermo, su cui parametrare il contrasto tra limite di responsabilità e principi costituzionali.

Il giudice costituzionale cercò di astrarre, dall'evoluzione recente del Sistema di Varsavia, delle linee guida alla stregua delle quali contestualizzare l'istituto del limite: si cercava, in definitiva, nell'atteggiamento degli Stati nei confronti della limitazione della responsabilità, una chiave interpretativa, dei «preziosi elementi ermeneutici dai quali dedurre una sostanziale deroga al regime pattizio»<sup>464</sup>. Nella sentenza si è giunti a considerare illegittimo un limite risarcitorio non affiancato da idonee garanzie di certezza e adeguatezza sulla base degli «sviluppi della normativa pattizia»<sup>465</sup>. Se il fiorire di accordi intervettoriali e Protocolli modificativi era l'espressione tangibile della insufficienza delle cifre-limite, d'altro canto non si poteva nemmeno dimenticare che i primi erano degli accordi privati, e volontari, ispirati, più che da un senso di equità, dal timore di vedersi interdette le rotte verso gli Stati Uniti e i Paesi occidentali in genere<sup>466</sup>; mentre per quanto riguardava i Protocolli, sia del Guatemala che di Montreal (n. 3), già si poteva prevedere che sarebbero rimasti lettera morta, e con essi le garanzie ivi apprestate. Queste considerazioni, ad ogni modo, non scalfiscono la bontà delle conclusioni della Corte: se non dall'evoluzione della disciplina a livello internazionale, esse si possono certamente fondare sul mutamento delle circostanze che avevano sorretto il Sistema di Varsavia, specialmente il superamento della fase pionieristica del volo, e su una nuova sensibilità nei confronti delle vittime di sinistri, e degli utenti più in generale.

Appurato che l'esistenza del limite di responsabilità per il vettore aereo di persone «non basta ad integrare la prospettata ipotesi di illegittimità costituzionale, sebbene importi una deroga al principio del risarcimento integrale del danno», a quali criteri dovrebbe rifarsi la «soluzione normativa atta ad assicurare l'equilibrato componimento degli interessi in giuoco»<sup>467</sup>? La Corte rispose: «la limitazione della responsabilità del vettore si appalesa giustificata solo in quanto siano al tempo stesso predisposte adeguate garanzie di certezza od adeguatezza per il ristoro del danno»<sup>468</sup>; ecco le chiavi di volta, i cardini su cui il sistema deve modellarsi: «certezza» e

---

<sup>463</sup> FOGLIANI, *La limitazione della responsabilità del vettore aereo internazionale di persone nel giudizio della Corte Costituzionale*, in *Dir. mar.* 1985, 768.

<sup>464</sup> GRIGOLI, *Luci ed ombre della sentenza della Corte Costituzionale sulla parziale illegittimità della legge di esecuzione della Convenzione di Varsavia e del Protocollo dell'Aja relativi al trasporto aereo internazionale*, in *Giust. Civ.* 1985, I, 2457.

<sup>465</sup> Punto 6 della sentenza.

<sup>466</sup> I limiti del Sistema di Varsavia continuavano, infatti, ad essere applicati a numerose tratte internazionali, sintomo, questo, di una non generalizzata accettazione di cifre così alte. Ma per questo profilo della ricerca si rimanda al capitolo I.

<sup>467</sup> Punto 4.3 della sentenza

<sup>468</sup> Punto 6 della sentenza

“adeguatezza”. La «scelta dei mezzi» era «rimessa alla determinazione delle competenti fonti normative»<sup>469</sup>, ciononostante il giudice costituzionale non rinunciò ad indicare alcuni modelli.

## 2.1 Il criterio della “certezza” del risarcimento

Prendendo spunto dal *Montreal Agreement* del 1966 e dal Protocollo di Guatemala del 1971<sup>470</sup>, la sentenza indicava nella responsabilità oggettiva un possibile correttivo della disciplina capace di dare certezza al risarcimento. Un sistema di imputazione che prescindesse dalla colpa del soggetto agente avrebbe compensato il beneficio del limite col vantaggio, a favore del danneggiato, di una pronta e certa liquidazione; nella visione della Corte alla tradizionale concezione della responsabilità civile come sanzione dell'illecito colposamente cagionato, si sostituiva il criterio emergente del “rischio d'impresa”. Rispondere per il semplice fatto che l'evento dannoso si fosse verificato nell'arco temporale del trasporto, e che quindi il danno dovesse essere sempre e comunque risarcito, avrebbe dato al danneggiato quella sicurezza che un sistema basato sulla colpa difficilmente avrebbe potuto fornire, soggetto com'era al regime della prova liberatoria. Orbene, due puntualizzazioni si pongono inevitabilmente: l'una sul regime previsto dal Sistema di Varsavia, l'altra sul funzionamento della responsabilità oggettiva. Come sappiamo la normativa vigente nel 1985 era fondata sul criterio della colpa presunta del vettore, questi avrebbe potuto esonerarsi dalla propria responsabilità solo dimostrando che da parte sua e dei suoi dipendenti erano state prese tutte le misure necessarie ad evitare il danno, o, in subordine, la loro impossibilità (art. 20, al. 1, Conv. Varsavia); bene, la giurisprudenza, valutando la prova liberatoria offerta dal vettore, si era assetata nel richiedere l'individuazione precisa della causa del danno e, conseguentemente, i rimedi apprestati per evitare quella specifica eventualità<sup>471</sup>. Le difficoltà legate alla scoperta della causa, la miriade di soggetti coinvolti nelle fasi del trasporto aereo, comprese quelle prodromiche e strumentali, rendevano *de facto* impossibile al vettore liberarsi dalla propria responsabilità, tanto da impostare l'applicazione del regime su una forma di responsabilità “quasi oggettiva”<sup>472</sup>. Vi è

---

<sup>469</sup> Punto 6 della sentenza

<sup>470</sup> Il Protocollo di Guatemala dava, però, indicazioni contrastanti: se da un lato vi si consacrava il principio della responsabilità oggettiva, dall'altro veniva posto un limite insuperabile in ogni caso, anche se vi fosse stato addirittura dolo da parte dell'agente.

<sup>471</sup> Il Medina parlava di interpretazione giurisprudenziale estremamente restrittiva del contenuto della “prova di diligenza”, tale da «richiedere praticamente la individuazione di una precisa causa del sinistro estranea al vettore». Cfr. MEDINA, *Incostituzionale la limitazione di responsabilità del vettore aereo?*, in *Dir. mar.* 1980, 546

<sup>472</sup> «Sotto il profilo dell'esigenza della certezza si può dire che forse, il non avere introdotto la responsabilità oggettiva non è una deficienza così grave, anche perché, lo ho osservato molti anni fa nella sostanza, da molto tempo, la Convenzione di Varsavia è stata applicata con una forma di responsabilità quasi oggettiva con la sola esclusione delle ipotesi in cui il fortuito, la forza maggiore, fosse molto evidente» ROMANELLI, *Giurisprudenza costituzionale*, in *Dir. prat. aviaz. civ.* 1990 236

Senza contare, come notava il Medina, che lo scarto del Sistema di Varsavia dai principi su cui si informava la responsabilità civile secondo il diritto comune, dava al passeggero una certezza

anche da ribadire che un fondamento oggettivo della responsabilità obbligherebbe comunque ad adire gli organi della giurisdizione, restando così ugualmente impigliati nelle lungaggini tipiche della giustizia civile!

Ma allora come garantire un ristoro certo delle ragioni del passeggero o dei suoi aventi causa? Se la responsabilità oggettiva risponde alle aspettative di solidarietà sociale<sup>473</sup>, è nello strumento assicurativo che si trova quella certezza e celerità di indennizzo invocata dalla Corte. Con i meccanismi della responsabilità civile ci si limita a traslare, senza eliminarlo, un danno (*rectius*, la valutazione patrimoniale di un danno) da un soggetto all'altro<sup>474</sup>, coerentemente con la funzione sanzionatoria ad essa tradizionalmente attribuita. Mediante l'imposizione di un limite risarcitorio il vettore può, e in alcuni casi deve, stipulare una copertura assicurativa per i suoi rischi: in fin dei conti un limite invalicabile (come quello previsto nel Protocollo di Guatemala, preso a "modello" dalla Corte Costituzionale) sarebbe molto simile ad un massimale assicurativo<sup>475</sup>. Un'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni stipulata per conto del terzo che desse a quest'ultimo azione diretta verso l'assicuratore sarebbe l'abito giuridico ideale per la certezza del risarcimento richiesta ai fini della legittimità del beneficio del limite<sup>476</sup>. Tale obbligo era stato, con notevole anticipazione rispetto all'evoluzione della normativa uniforme, già posto dall'art. 941 c.nav.<sup>477</sup>, con una forma ibrida tra un'assicurazione infortuni e un'assicurazione per la responsabilità civile del vettore<sup>478</sup>; la lungimiranza del legislatore della codificazione si esprimeva appieno nella Relazione al Codice della Navigazione, laddove si spiegava la *ratio* di tale imposizione con «il massimo di garanzia per il passeggero» riguardo le proprie pretese risarcitorie.

---

di risarcimento molto maggiore rispetto a quella cui poteva aspirare un altro danneggiato. Cfr. MEDINA, *La dichiarazione di incostituzionalità della limitazione di responsabilità del vettore aereo internazionale*, in *Dir. mar.* 1986, 218

<sup>473</sup> Cfr. FOGLIANI, *op. cit.*, 769

<sup>474</sup> «Mediante lo strumento della responsabilità civile, infatti, a differenza di quanto avviene nell'ipotesi di assicurazione obbligatoria o del fondo costituito a favore delle vittime, l'incidenza del danno non si elimina socialmente ma si sposta dalla vittima all'autore, il quale sarà tenuto a subirne il peso solo in presenza di una giustificazione socialmente idonea.» TURCO BULGHERINI, *Eguaglianza dei cittadini, solidarietà sociale e limitazione della responsabilità del vettore aereo di persone*, in *Dir. prat. aviaz. civ.* 1979, 52

<sup>475</sup> TURCO BULGHERINI, *op.cit.*, 54

<sup>476</sup> Dal canto suo la Corte accorda cittadinanza a tale soluzione quando afferma che di fronte ad una responsabilità oggettiva il vettore potrebbe fruire di «coperture assicurative idonee a risarcire le vittime, tenendo indenne il suo patrimonio» (punto 5.2 della sentenza).

<sup>477</sup> Il vettore avrebbe risposto solamente la differenza tra la somma erogata dall'assicuratore e il limite di responsabilità. In caso di mancato adempimento dell'obbligo di stipulare un'assicurazione avrebbe dovuto risarcire anche le indennità e le somme che sarebbero state dovute dall'assicurazione, fermo comunque restando il beneficio del limite di responsabilità. (art. 941 c.nav.)

<sup>478</sup> Nella Relazione al Codice della Navigazione si poteva leggere, al punto 630, «ne deriva, che la forma di assicurazione, disciplinata dal codice, per un verso conserva la sua struttura fondamentale di assicurazione contro gli infortuni (di assicurazione cioè stipulata dal vettore a favore del passeggero), [...] per altro verso fa proprie alcune caratteristiche dell'assicurazione di responsabilità, particolarmente nel regime della rivalsa dell'assicuratore contro il vettore responsabile del danno e con l'inclusione nell'assicurazione delle somme dovute per assistenza e salvataggio dei passeggeri, che altrimenti dovrebbero essere sopportate dal vettore».

## 2.2 Il criterio dell' "adeguatezza" del risarcimento

Parlando di un istituto che quantifica una responsabilità, si è già più volte insistito sulla centralità del problema del *quantum* del limite<sup>479</sup>; escogitato un adeguato meccanismo che consenta la certezza del risarcimento, la tutela costituzionale del diritto all'integrità fisica della persona verrebbe sicuramente sgarnita se non venisse assicurata (in ogni senso) una cifra adeguata. Nel primo capitolo si è assistito agli spasmi derivanti dall'insufficienza, generalmente sentita<sup>480</sup>, del limite come previsto nel Sistema di Varsavia<sup>481</sup>.

---

<sup>479</sup> Il Medina parlava di una censura che colpiva solamente il «*quantum* legislativamente stabilito per la limitazione e non l'istituto della limitazione in sé e per sé considerato», senza comunque nascondere come il problema quantitativo potesse reagire sull'essenza stessa dell'istituto (MEDINA, *Incostituzionale la limitazione di responsabilità del vettore aereo?*, in *Dir. mar.* 1980, 551).

Turco Bulgherini sottolineava che tanto più congruo fosse l'ammontare del limite, tanto meno sentito sarà il divario tra la disciplina del trasporto aereo e quelle dei trasporti superficiali, ponendo così in sordina il dubbio sulla incostituzionalità del beneficio per la disparità di trattamento tra gli utenti dei diversi mezzi, ex art. 3 Cost. (TURCO BULGHERINI, *op. cit.*, 44).

<sup>480</sup> Nei Paesi occidentali più che in altri Stati.

Negli Stati Uniti, in particolare, vi era la tendenza a disapplicare la convenzione di Varsavia. La prassi giudiziaria si incanalava su tre grandi filoni: il primo incline a scardinare il sistema cercando, al suo interno, espedienti di carattere formale; il secondo mirava ad aggirare la Convenzione, chiamando in causa soggetti diversi dal vettore, che quindi non avrebbero beneficiato del limite di responsabilità. Il terzo orientamento giurisprudenziale respingeva i massimali di responsabilità sulla base di motivi di ordine pubblico (*public policy*); un esempio fu la sentenza del caso *Kilberg v. North-East Airlines* (1961): la Corte d'Appello di New York affermò la propria competenza a conoscere dell'azione di responsabilità discendente da un disastro aereo verificatosi nel Massachusetts, poiché il "death statutes" in vigore in tale Stato limitavano i risarcimenti a US \$ 15.000. Dato che il divieto di limiti di responsabilità per danni alla persona era, secondo il *public policy* dello Stato di New York, «strong, clear and old», la Corte ritenne di disapplicare la normativa statale e affermare la propria giurisdizione. L'attacco contro i c.d. "wrongful death statutes" era possibile perché questi si ponevano sul piano della normativa interna; mentre contro la Convenzione di Varsavia, che grazie alla ratifica del Senato era "supreme law of the land" al pari della Costituzione, la diffusa insofferenza era difficile da trasfondere in una questione di costituzionalità. La prima pronuncia di illegittimità delle norme internazionali fu la sentenza del caso *Burdell v. Canadian Pacific Airlines Ltd.*, emessa il 17 novembre del 1968 dalla Circuit Court of Cook County, Illinois. Si assumeva l'incostituzionalità della Convenzione di Varsavia in quanto la disciplina da questa posta violava, secondo il parere del giudice, i diritti al giusto processo e all'uguale protezione stabiliti dalla Costituzione federale degli U.S.A., stabilendo a favore del vettore un ingiustificabile trattamento preferenziale. La dottrina vide nel caso *Burdell* un ulteriore attacco portato alla Convenzione di Varsavia, e cercò, d'altro canto, di dimostrare come la disparità di trattamento fosse solo apparente, poiché la normativa internazionale trattava in modo eguale tutti i soggetti appartenenti ad una stessa categoria. Altra dottrina tentò di circoscrivere l'area di intervento dei giudici enucleando il concetto di "non-judicial political question": si riteneva che l'interesse del governo federale nei confronti di una codificazione internazionale uniforme rendesse i problemi, concernenti la disciplina dettata dalla Convenzione di Varsavia, delle questioni puramente politiche. La questione non poteva dirsi, comunque, chiusa: il 24 agosto 1982, decidendo il caso *Causey ed altri v. Pan American W.A.*, la Corte affermò la propria competenza nel conoscere le questioni di illegittimità della normativa, salvo poi rigettare gli argomenti (violazione del "due process of law" e del "right to travel") proposti dagli attori, sostenendo che delle concessioni sul terreno della responsabilità vettoriale per danni alla persona erano accettabili, anzi necessarie, per raggiungere lo scopo della cooperazione internazionale. Il giudizio, comunque, non si dovrebbe fermare, sempre secondo la sentenza *Causey*, solamente ad analizzare le eventuali lesioni di diritti costituzionalmente

Alla Corte non sfuggì, come detto, che doveva arriversi ad una «soluzione normativa atta ad assicurare l'equilibrato componimento degli interessi in giuoco»<sup>482</sup>, un tale equilibrio presupporrebbe che il limite non variasse troppo il proprio valore intrinseco nel tempo. I giudici costituzionali, sulla scorta dell'analisi dell'evoluzione dei Protocolli internazionali, ma anche della propria giurisprudenza<sup>483</sup>, indicarono la necessità, affinché il limite risarcitorio fosse costituzionalmente legittimo, di un «qualche congegno correttivo degli effetti prodotti, durante la sua vigenza, dallo slittamento del valore della moneta, per modo che la misura dell'indennizzo possa adeguatamente accostarsi alla realtà ed attualità dei valori economici». A voler ben leggere, la sentenza ci dava due pilastri su cui potere (e dovere) fondare il concetto di adeguatezza: il primo dato dalla previsione di una cifra-limite sufficientemente capace di garantire alle vittime un ristoro congruo; il secondo parametro consisteva, conseguentemente, nella necessità di mantenere il valore (ovviamente non guardato sotto il mero profilo nominalistico) di tale cifra-limite non solo inalterato nel tempo, ma, soprattutto, aderente al valore che alla vita venisse dato in quel particolare contesto storico. Un semplice adeguamento al tasso di inflazione, infatti, potrebbe non essere sufficiente a bilanciare l'aumento del "valore medio" della vita dovuto ad un costante miglioramento delle condizioni socio-economiche. A sostegno di tale affermazione basta scorgere le lodi tessute dalla Corte alla sensibilità del legislatore italiano che, con all'art. 19 della l. 13 maggio 1983 n. 213, predispose un meccanismo per l'aggiornamento dei limiti risarcitori della parte aeronautica del Codice della Navigazione; sulla farraginosità del procedimento ci si è già espressi, qui si vuole sottolineare come la Corte ebbe a individuare nella scelta dei parametri, effettuata dal legislatore, un valido punto di riferimento per l'aggiornamento dei limiti. Si enumeravano puntualmente quattro indici da valutare: le convenzioni internazionali in materia, l'indice generale dei prezzi di mercato, quello delle retribuzioni (entrambi forniti dall'Istituto Centrale di Statistica, l'ISTAT) e, infine, i

---

garantiti, ma spingersi oltre: scoprendo se sia possibile, con gli strumenti offerti dal diritto interno, giungere ugualmente ad una *just compensation*.

<sup>481</sup> Era stata, d'altronde, l'insufficienza quantitativa della cifra limite ad aver provocato la pronuncia della Corte: laddove l'Avvocatura dello Stato lamentava che il Tribunale di Roma non avesse nemmeno motivato la rilevanza della questione sotto il profilo dell'effettivo superamento del tetto previsto, la Corte ribadiva che la richiesta della parte attrice eccedeva il *quantum* risarcitorio e che, dunque, dato che la pronuncia di incostituzionalità avrebbe privato di efficacia l'art. 22 Conv. Varsavia, sussistesse il nesso di pregiudizialità.

<sup>482</sup> Punto 4.3 della decisione

<sup>483</sup> Non era la prima volta che la Corte si trovava a giudicare su come un distacco temporale potesse pregiudicare la congruità di un indennizzo. Nella sentenza si faceva espressamente richiamo alle pronunce n. 155 del 1976, n. 5 del 1980 e n. 160 del 1981, riguardanti casi di esproprio per motivi di interesse generale *ex art. 42, comma 3, Cost.*: si voleva evitare di mortificare eccessivamente il diritto dell'espropriato ad un indennizzo congruo, che non fosse perciò simbolico, o comunque irrisorio. Il Mirabelli Centurione sottolineò come il parallelo non fosse «calzante», in quanto quello da esproprio è un debito di valuta, soggetto al principio nominalistico, mentre il risarcimento del danno si esprime in un debito di valore, quindi legato al potere d'acquisto della moneta (MIRABELLI CENTURIONE, *La Corte Costituzionale italiana contro Varsavia-L'Aja*, in *Temì rom.* 1985, 907). Oltretutto, continuava l'Autore, limitazioni delle indennità di espropriazione erano presenti nell'ordinamento italiano (e portava ad esempio la l. 783/12, sul risanamento della città di Napoli). Vi è da ribattere, però, che la Corte parlava non già di legittimità della limitazione, bensì più concretamente della sua congruità.

livelli assicurativi praticati nei vari Stati in materia di assicurazione civile. Sottilmente, si dava per presupposto un ragionamento certo non illogico o irragionevole, ma neppure incontestabile: era quasi sottinteso che il legislatore, avendo così recentemente (rispetto alla pronuncia della Corte) seguito determinate linee guida per quanto riguardava la disciplina dei risarcimenti del Codice, non si sarebbe potuto da queste discostare per un'eventuale intervento di modifica dei limiti per il trasporto aereo internazionale (*rectius*, per quei trasporti aerei internazionali di persone retti dal Sistema di Varsavia); un'eventuale scarto, infatti, sarebbe stato ragionevole, e costituzionalmente legittimo sotto il profilo dell'art. 3 Cost., solo laddove si fosse riusciti a dimostrare le diversità che lo giustificassero, impresa ben ardua, tenuta presente l'identità della materia disciplinata. Dal primo parametro, le convenzioni internazionali, si pretendeva di dimostrare come anche la normativa pattizia posteriore al Protocollo dell'Aja dovesse essere tenuta in considerazione nel valutare l'adeguatezza della cifra limite, in un'ottica che inseriva l'Italia in un sistema quanto più possibile coordinato, anche in vista dell'internazionalità intrinseca della materia, il trasporto aereo. Ma questo carattere non doveva portare a mortificare la tutela costituzionale apprestata alla persona: ecco, quindi, altri tre criteri, staccati dalle difficoltà delle pattuizioni internazionali ad adattarsi tempestivamente alle mutate esigenze; con i riferimenti alle statistiche riguardanti l'indice dei prezzi e delle retribuzioni si voleva sincronizzare i livelli risarcitori con il tenore di vita dei cittadini, non solo assorbire i contraccolpi dell'inflazione<sup>484</sup>; mentre col riferimento ai livelli assicurativi, non solo nazionali<sup>485</sup>, si è inteso dare ingresso in questa equazione anche alla valutazione della pericolosità insita nel trasporto aereo di persone, contando, contemporaneamente, sulle stime, effettuate dagli assicuratori, di quelli che mediamente potrebbero essere i danni, non solo patrimoniali<sup>486</sup>, derivanti da un sinistro aeronautico.

Una tale analisi della Corte non mancò, però, di sollevare dubbi, soprattutto per l'inevitabile larghezza dei parametri indicati, peraltro solo a titolo esemplificativo, tanto da spingere alcuni, come il Medina, a sospettare un «difetto di motivazione della sentenza» per la «mancanza di concrete direttive per il legislatore»<sup>487</sup>. A tale orientamento si può, però, opporre che compito della Corte

---

<sup>484</sup> Il tasso d'inflazione, fornito dall'ISTAT, viene calcolato sulla base di un "paniere" predeterminato di prodotti di largo consumo (rivisto periodicamente), anche ad ammettere che l'"indice generale dei prezzi di mercato" cui si riferisce la l. 213/83 possa essere identificato con tale dato, il correttivo costituito dall'indice delle retribuzioni influirà sicuramente sul risultato finale. Infatti, nella determinazione delle retribuzioni il dato dell'inflazione è solo una delle variabili, che assume maggiore rilevanza nella contrattazione nazionale, ma che può benissimo essere superato; senza tener, poi, conto di eventuali benefit e premi produzione che concorrono a formare una retribuzione.

<sup>485</sup> Ecco un altro indice, in grado di adeguarsi molto velocemente al mutare dei tempi e delle circostanze, legato all'internazionalità del trasporto aereo.

<sup>486</sup> Innegabilmente il costo della vita e il livello retributivo possono dare utili indicazioni, ma ad essi sfuggono tutta una serie di poste di danno, di primaria importanza, che sempre assumono valori consistenti nelle liquidazioni dei danni. Per un'esemplificazione si veda il danno biologico, quello alla vita di relazione, alla sofferenza per la perdita di un familiare.

<sup>487</sup> Cfr. MEDINA, *La dichiarazione di incostituzionalità della limitazione di responsabilità del vettore aereo internazionale*, in *Dir. mar.* 1986, 219



era solamente quello di valutare la legittimità della normativa posta al suo vaglio e fornire succinte indicazioni circa l'area di costituzionalità entro cui doveva muoversi l'istituto in questione, tracciando concrete direttive in tale materia i giudici avrebbero rischiato di invadere il campo della discrezionalità che spettava al legislatore.

Sempre lo stesso Autore, poi, sosteneva che il diritto all'integrità fisica venisse adeguatamente tutelato dall'art. 25 della Convenzione di Varsavia: veniva garantito, infatti, un risarcimento integrale qualora si fosse dimostrato che il danno provenisse da dal comportamento doloso o gravemente colposo del vettore o dei suoi preposti. Il Medina leggeva una «funzione propulsiva» nel principio della colpa presunta che, nella prassi, garantiva un «risarcimento, ancorché limitato, indipendentemente dalla colpa del danneggiante»<sup>488</sup>. Non si può concordare con l'Autore: la stessa prassi cui si rifà mostrava anche come fosse alquanto arduo dimostrare il dolo o la colpa grave nel comportamento del vettore e dei suoi preposti, precludendo così la possibilità di oltrepassare i limiti risarcitori; il principio del limite e della colpa presunta si inserivano entrambi in un equilibrio in cui l'insufficienza dell'uno non poteva essere supplita dall'altro, senza snaturarne i connotati: assegnare una «funzione propulsiva» alla colpa presunta, senza nel contempo adeguare l'ammontare dei limiti, avrebbe comportato anche l'allargamento delle maglie del dolo e della *willful misconduct*, fino a far loro abbracciare anche casistiche lontane dalle originarie intenzioni alla base dei testi del Sistema di Varsavia, al solo scopo di garantire risarcimenti adeguati.

Il punto focale da tenere sempre ben presente è l'equilibrio di posizioni, il bilanciamento tra interessi, del danneggiato e del vettore, entrambi costituzionalmente protetti<sup>489</sup>. Anche il vettore ha diritto di esistere, di essere protetto lui stesso in base all'art. 2 Cost. (e quindi non solo *ex art.* 41 Cost., comma 1), sulla base di un'interpretazione bidirezionale dei principi di solidarietà sociale: si deve garantire a chi intraprende, a proprio rischio, un'attività socialmente utile (quale quella del vettore aereo) di poter sopravvivere anche in caso di gravi incidenti; l'ambito di applicazione dell'art. 2 Cost. dovrebbe, in definitiva, estendersi ad entrambi i soggetti del rapporto<sup>490</sup>. La Corte, facendo proprio un concetto di adeguatezza capace di adattarsi alla situazione cogente, lasciava al legislatore la possibilità di comprimere gli interessi dell'una o dell'altra parte, a seconda di quale posizione considerasse meritevole di tutela in quel dato momento storico<sup>491</sup>.

Se da un lato, come i critici facevano notare, la sentenza non forniva un *vademecum* al legislatore su cui basare le proprie scelte, dall'altro non era nemmeno vero che peccasse di motivazione: il suo maggior pregio era stato proprio il rifuggire la tentazione di una pronuncia che dichiarasse il limite incostituzionale *tout court*,

---

<sup>488</sup> MEDINA, *op. cit.*, 222

<sup>489</sup> «Infatti, data la complementarietà delle istanze delle compagnie aeree da un lato e dell'utente dall'altro, è ovvio che dando più spazio all'una si restringe l'altra.» FOGLIANI, *La limitazione della responsabilità del vettore aereo internazionale di persone nel giudizio della Corta Costituzionale*, in *Dir. mar.* 1985, 767

<sup>490</sup> Cfr. TURCO BULGHERINI, *op. cit.*, 50

<sup>491</sup> Il Fogliani lo definiva «elastico». Cfr. FOGLIANI, *op. cit.*, 768

optando invece per una declaratoria che non sclerotizzasse il sistema permettendo, tramite l'accoglimento delle indicazioni della Corte, di reintrodurre l'istituto nell'ordinamento. Il limite di responsabilità non sarebbe stato *ab origine* incostituzionale, ma lo sarebbe divenuto a causa del mancato adattamento della disciplina allo sviluppo tecnologico del trasporto aereo e del miglioramento dello *standard* di vita; una normativa capace di garantire un ristoro certo ed adeguato al danneggiato, in sintonia col dettato costituzionale, avrebbe tenuto l'istituto del limite al riparo dagli interventi della Corte Costituzionale, assicurando, al contempo, un bilanciamento di interessi, tra vettore e passeggero, capace di tutelare entrambi<sup>492</sup>.

### **3. LE CONSEGUENZE DELLA SENTENZA N. 132 DEL 1985 E IL RIENTRO NEL SISTEMA DI VARSAVIA (LEGGE N. 274 DEL 1988)**

Se può dirsi, col Romanelli, che «la sentenza n. 132 del 1985 ha individuato in modo netto e preciso le condizioni e i confini entro cui la limitazione del risarcimento dovuto dal vettore di persone per i sinistri al passeggero può considerarsi ammissibile e legittima»<sup>493</sup>, non vanno dimenticate le profonde ripercussioni che la pronuncia ebbe sull'applicazione del Sistema di Varsavia in Italia, tanto da spingere parte della dottrina a sostenere che, de facto, l'Italia non avesse altra via che la denuncia della Convenzione di Varsavia e dei relativi Protocolli di emendamento.

In Italia, dopo la sentenza n. 132 del 1985, un vettore convenuto per il risarcimento dei danni, occorsi durante un trasporto aereo di persone, si sarebbe visto sottoposto al regime di responsabilità “quasi-oggettiva” previsto nel Sistema di Varsavia, senza però poter godere del limite di debito, una situazione aberrante secondo la ratio della Convenzione di Varsavia, ove il beneficio della limitazione bilanciava la presunzione di colpa del vettore. Il Medina, ponendo l'accento sul vincolo di interconnessione esistente tra le norme della disciplina uniforme, riteneva che le stesse non fossero scindibili, quindi, non essendo l'Italia più in grado di assicurare l'applicazione di uno dei cardini della Convenzione, avrebbe conseguentemente dovuto denunciare l'intero Sistema di Varsavia<sup>494</sup>. In caso contrario il nostro Paese si sarebbe potuto trovare esposto ad un'azione da parte degli altri Stati contraenti, i cui vettori sarebbero incappati nel “rischio Italia” in caso di azione nei loro confronti intentata di fronte ai giudici nostrani.

---

<sup>492</sup> «Un sistema di risarcimento limitato, ma rapportato al notevole accresciuto valore della vita umana rispetto ai tempi della firma della Conv. Varsavia e del Prot. de L'Aja, ed unito a meccanismi di periodico aggiornamento del massimale, e di certezza della sua erogazione, veniva così dichiarato conforme al nostro dettato costituzionale.» BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, Giuffrè Milano 2001, pag. 698

<sup>493</sup> ROMANELLI, *La limitazione nella giurisprudenza costituzionale*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti*, Giuffrè Milano 1994, pag. 32

<sup>494</sup> Cfr. MEDINA, *op. cit.*, 224

Effetto non certo secondario della pronuncia in esame sarebbe stato accentuare le possibilità di *forum shopping*<sup>495</sup>: quale danneggiato, assistito da un legale almeno vagamente capace, non avrebbe scelto di convenire il vettore ove questi potesse essere, astrattamente, costretto a risarcire l'intero danno, a prescindere dalla sua quantificazione? Ma come appena detto se tale evenienza era da considerarsi penalizzante per le compagnie italiane, ma nulla di più visto che proprio dall'ordinamento italiano era stata posta questa norma, diverso era il discorso per le compagnie straniere: non legate allo Stato italiano da nulla più del fatto di operarvi dei collegamenti, esse si sarebbero trovate di fronte alla scelta se accettare il "rischio Italia"<sup>496</sup> oppure abbandonare le rotte gestite.

Ma la pronuncia della Corte, nel recidere i limiti di responsabilità per il trasporto aereo di persone sottoposto alla disciplina del sistema di Varsavia, aveva creato o meno una lacuna nel tessuto normativo? La parte della dottrina che negava l'esistenza di un vuoto normativo si rifaceva alla specialità del Sistema di Varsavia rispetto alla disciplina contenuta nel Codice della Navigazione<sup>497</sup>, e di conseguenza negava decisamente che si potesse ricorrere ai limiti in esso previsti<sup>498</sup> anche in caso

---

<sup>495</sup> Valga qui solo una parentesi, comunque già aperta più volte nel primo capitolo, su come una divergenza di discipline potrebbe portare due persone, che abbiano riportato lesioni o siano addirittura decedute sullo stesso volo, l'una a dover sopportare un risarcimento irrisorio, e l'altra a richiedere un ristoro integrale, solo per il fatto di aver adito due giurisdizioni differenti. Nel primo capitolo se ne era parlato riguardo alla tratta, dello stesso volo, per cui si era acquistato il biglietto (parlando a proposito del *Montreal Agreement*) e alle questioni circa la c.d. "quinta giurisdizione" chiesta dagli Stati Uniti. L'agitazione degli attori nelle cause di danno era da sempre tesa alla ricerca dei giudici più "generosi" e agli ordinamenti che offrissero le maggiori possibilità di escludere l'operatività del limite risarcitorio, ma mentre una pratica giurisprudenziale in merito alla liquidazione dei danni ben poteva, più o meno improvvisamente mutare, gli orientamenti della Corte Costituzionale sono certamente caratterizzate da una maggior stabilità, almeno di regola.

<sup>496</sup> Il Busti parla di «concrete possibilità di coinvolgimento in tale situazione anche di vettore aereo straniero»; e ricorda come, al contrario, le compagnie italiane convenute di fronte a giurisdizioni straniere avrebbero ben potuto invocare il beneficio del limite, in una duplice disparità che certo non giovava né alla certezza del diritto, né alla concorrenza sul mercato. (Cfr. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, Giuffrè Milano 2001, pag. 694). L'Autore continuava sottolineando la differenza concettuale tra la fissazione di un limite, ancorché molto elevato, e la sua totale abolizione, solo nell'ultimo caso la Parte contraente sarebbe stata inadempiente di fronte agli altri contraenti; mentre nel primo caso, data anche l'insufficienza generalmente sentita degli importi massimi di risarcimento, sosteneva col Grigoli, che il prevedere forme di tutela più adeguate non costituisse una «sostanziale deroga al regime pattizio», che anzi veniva, nella sua struttura, mantenuto (Cfr. GRIGOLI, *Luci ed ombre della sentenza della Corte Costituzionale sulla parziale illegittimità della legge di esecuzione della Convenzione di Varsavia e del Protocollo dell'Aja relativi al trasporto aereo internazionale*, in *Giust. Civ.* 1985, I, 2456 ss.).

<sup>497</sup> «Il diritto convenzionale uniforme costituisce infatti un sistema chiuso e completo che deve essere applicato, quale diritto speciale, prima del codice della navigazione, che regolamenta invece i trasporti nazionali e quelli non disciplinati dalla Convenzione» FOGLIANI, *La limitazione della responsabilità del vettore aereo internazionale di persone nel giudizio della Corte Costituzionale*, in *Dir. mar.* 1985, 773

<sup>498</sup> Che tra l'altro, modellati com'erano sulle cifre previste nella Convenzione di Varsavia, venivano da più parti considerati insufficienti, e prossimi ad una declaratoria di illegittimità costituzionale loro pure, se non fosse stato per gli aumenti spontanei che i vettori italiani, autorizzati a ciò dal Ministero dei Trasporti, avevano operato negli anni. Tanto che con d.m. Trasporti del 18 giugno 1981 si obbligavano i vettori aerei che effettuavano trasporti non di linea ad

trasporto internazionale soggetto alla Convenzione di Varsavia, aprendo la via al risarcimento integrale del danno. Ma tale orientamento andava oltre: non essendo più previsto alcun limite risarcitorio, erano da considerarsi illegittimi, *ex art. 23* della Convenzione di Varsavia, anche tutti quegli accordi intervettoriali che miravano ad aumentare i limiti di debito<sup>499</sup>: abbattendo il limite si trasformavano automaticamente delle condizioni contrattuali concepite a favore del passeggero clausole che stabilivano un limite inferiore, colpite da nullità *ex art. 23 Conv. Varsavia*<sup>500</sup>. Su tali affermazioni ci si permetta però di esprimere i propri dubbi: la pronuncia della Corte colpiva l'articolato delle leggi di esecuzione della Convenzione di Varsavia e del Protocollo dell'Aja solo nella parte in cui davano ingresso nell'ordinamento italiano ai censurati limiti di responsabilità<sup>501</sup>, lasciando intatto, ovviamente, i testi di diritto uniforme. Si potrebbe allora sostenere, in una lettura completa della situazione giuridica venutasi a creare, che la nullità *ex art. 23 Conv. Varsavia* possa colpire solo quelle pattuizioni che non siano in grado di soddisfare i parametri posti dalla sentenza n. 132 del 1985: solo l'entità dei limiti venivano censurate, non le limitazioni in sé, non i principi su cui si fondava il Sistema di Varsavia, ma solo un *quantum*, se ne potrebbe logicamente dedurre che punto di riferimento dell'art. 23 Conv. Varsavia non sarebbero più state le entità monetarie espresse dall'art. 22 Conv. Varsavia o dall'art. XI Prot. Aja, ma i parametri "elastici" fissati dalla Corte Costituzionale, sì da non escludere a priori la legittimità di un accordo intervettoriale<sup>502</sup>, o, è bene ricordarlo, di una "*convention spéciale*" stipulata dal passeggero stesso *ex art. 22 Conv. Varsavia*.

---

elevare i massimali di assicurazione fino a quelli corrispondenti a quelli, praticati, anche *motu proprio*, dai concessionari dei servizi di linea (massimali assicurativi che, ovviamente, erano in linea con i limiti di risarcimento inseriti nelle condizioni generali di trasporto delle compagnie in questione).

<sup>499</sup> «La dichiarazione di illegittimità dell'art. 22.1 della Convenzione dovrebbe avere anche, come effetto, la illiceità delle pattuizioni contrattuali con cui i vettori hanno aumentato i propri limiti di responsabilità. Infatti, l'art. 23 della Convenzione stabilisce la nullità di ogni pattuizione tendente a porre un regime di responsabilità del vettore a lui più favorevole di quello sancito dalla Convenzione. Pertanto, quelle che prima erano deroghe contrattuali a favore del passeggero, ora divengono deroghe a favore del vettore.» FOGLIANI, *op. cit.*, 774. Si noti come l'Autore, sicuramente in una svista, parli di incostituzionalità «dell'art. 22.1» anziché delle leggi di esecuzione.

<sup>500</sup> Tale articolo, infatti, concepito per proteggere il passeggero, raramente in grado di trattare sulle condizioni del contratto di trasporto, sanciva la nullità di ogni clausola che esonerasse il vettore dalla propria responsabilità, o comunque riducesse l'entità dei limiti risarcitori.

<sup>501</sup> Rompendo, secondo alcuni artificiosamente, l'unità anche di un unico articolo di legge per estrarne solo i frammenti che interessavano.

<sup>502</sup> Il Busti ricordando come la sentenza della Corte espungesse dal nostro ordinamento solo i «massimali inadeguati dell'art. 22.1, non ogni massimale eventualmente applicabile», deduceva coerentemente che fosse «sufficiente» un risarcimento «certo ed adeguato, e che soddisfi l'esigenza di solidarietà sociale nei confronti del danneggiato» (Cfr. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, Giuffrè Milano 2001, pag. 697). È da dire, però, che l'Autore ancorava il punto di riferimento dell'art. 23 Conv. Varsavia non ai nuovi, anche se non precisamente definiti, parametri di costituzionalità, bensì ancora alla disciplina del testo uniforme; ma così facendo, ammettendo cioè che un accordo (intervettoriale o personale col passeggero) fosse legittimo laddove avesse stabilito per il passeggero un regime «più favorevole di quello sancito dalla Convenzione», si rischierebbe di dare (apparente) cittadinanza nel nostro ordinamento a pattuizioni più favorevoli per l'utente rispetto al testo convenzionale, ma magari non rispettose delle indicazioni di certezza e adeguatezza stabilite dalla sentenza n. 132 del 1985, e perciò, in definitiva, non legittime.

Quale soluzione dunque? Il Busti optava decisamente per un accordo *ad hoc*, sul modello del Montreal Agreement, tra l'I.A.T.A. e il Ministero dei Trasporti italiano, oppure, in mancanza, per l'Autore le compagnie aeree avrebbero potuto «affrancarsi» dal «rischio Italia» modificando spontaneamente le proprie condizioni generali di contratto<sup>503</sup>. Altra dottrina<sup>504</sup> sosteneva, anche in coerenza con l'avvenuta ratifica da parte dell'Italia del Protocollo di Guatemala del 1971, la necessità di integrare i risarcimenti previsti dal Sistema di Varsavia con un Piano d'Indennizzo Complementare<sup>505</sup>, in modo da evitare una lacerazione troppo profonda del diritto uniforme e, al contempo, rendere aderenti ai parametri di certezza e adeguatezza i limiti ivi previsti. Un'ulteriore via era rappresentata dal precedente della l. 213/83, ove si prevedeva una delegificazione dei limiti di responsabilità contenuti nella parte aeronautica del Codice della Navigazione, accantonando per un attimo le indiscutibili osservazioni sull'inadeguatezza del meccanismo di adeguamento, sicuramente uno strumento agile come un decreto potrebbe consentire costanti monitoraggio e calibratura delle cifre limite, evitando ulteriori interventi dei giudici costituzionali; vi è però da rammentare come una tale scelta, se sicuramente apprezzabile dal punto di vista interno, sia invece deprecabile sul piano internazionale: si ammetterebbe sì l'esistenza del beneficio del limite risarcitorio, ma con una quantificazione non certa. L'agilità stessa dello strumento, la mancanza del controllo parlamentare, renderebbe questa deroga alla (ormai solo sperata) uniformità della disciplina internazionale di facile attuazione, e non aliena anche da manovre protezionistiche<sup>506</sup>; si tratterebbe di trovare un (difficile) equilibrio tra la necessità di uno strumento snello e un adeguato controllo, non solo a livello numerico, ma anche sulle conseguenze derivanti dalle modifiche eventualmente apportate alle cifre-limite.

### 3.1 Il rientro nel Sistema di Varsavia (legge n. 274 del 1988)

Il legislatore italiano decise di intervenire con la legge n. 274 del 1988 al dichiarato fine di far rientrare l'Italia nel Sistema di Varsavia. La lacuna, da più parti evidenziata, era la mancata previsione, in detta legge, di meccanismi di adeguamento dell'entità dei limiti, rendeva sicuramente tale legge "imperfetta" secondo i parametri

---

<sup>503</sup> BUSTI, *op. cit.*, 698. La dottrina che propugnava tali soluzioni continuava a seguire il solco, tracciato ormai da anni, dell'appartenenza all'alveo delle "*conventions spéciales*", ex art. 22.1 Conv. Varsavia, degli accordi intervettoriali e tra vettori ed enti statali. (Cfr. RINALDI BACCELLI, *Limite di risarcimento ed equilibrio della tutela delle vittime nel trasporto aereo di persone*, in *Studi Lefebvre Giuffrè* Milano 1995, 1022). Su tale argomento già è stato detto nel primo capitolo.

<sup>504</sup> RINALDI BACCELLI, *op. cit.*, 1023.

<sup>505</sup> «Ritengo personalmente che l'adozione di un piano di risarcimento complementare alimentato con il contributo degli utenti, analogamente per esempio a quanto avviene con la tassa di imbarco, possa costituire una soluzione ragionevole senza sostanziale aggravio per le compagnie aeree.» RINALDI BACCELLI, *op. cit.*, 1027.

<sup>506</sup> Si aggiunga poi la difficoltà, in un sistema, come il nostro, affetto da ipertrofia normativa per i vettori, stranieri in particolar modo, di mantenere il passo con una ipotetica continua modificazione del *quantum* del limite, anche se è ben vero che un legislatore poco oculato non è la regola e quindi si auspicherebbe un utilizzo assennato del prezioso strumento.

costituzionali, ancor più pensando che si faceva propria una cifra-limite (100.000 DSP) ritenuta adeguata dal Protocollo n. 3 di Montreal risalente di ben tredici anni<sup>507</sup>. Ma probabilmente per giustificare tale difetto si poteva addurre la temporaneità della soluzione. Infatti, uno dei maggiori pregi unanimemente riconosciuti a questo intervento normativo era rappresentato dalla sua provvisorietà<sup>508</sup>: l'art. 2, comma 3, della legge stabiliva che il limite fissato era emanato «in attesa» dell'entrata in vigore del Protocollo n. 3 di Montreal del 1975. Ma non ci si faccia trarre in inganno dalla «infelice»<sup>509</sup> formulazione della norma in questione: la sostanza della disciplina sarebbe rimasta inalterata anche dopo l'eventuale entrata in vigore del protocollo internazionale, dato che ad un comportamento contrattuale obbligatorio del vettore si sarebbe sostituita una fonte normativa che allo stesso dava valore di precetto normativo. Da un piano contrattuale ad uno statutario, ma senza che l'entità del limite risarcitorio avesse a risentirne<sup>510</sup>.

Già nel suo primo articolo la legge disegnava il proprio ambito oggettivo di applicazione basandosi sul concetto di internazionalità fatto proprio dal Sistema di Varsavia<sup>511</sup>; con l'obiettivo di porre fine alla situazione di incertezza venutasi a creare dopo la pronuncia n. 132 del 1985 della Corte Costituzionale, si faceva risaltare in tal modo l'innesto che veniva effettuato sulla disciplina uniforme e la compatibilità con essa della normativa interna<sup>512</sup>.

---

<sup>507</sup> Se poi si andasse a vedere la posizione degli Stati Uniti, ci si accorgerebbe come la cifra accolta dal legislatore italiano nel 1988 fosse la stessa richiesta dagli U.S.A. nel 1965!

<sup>508</sup> Il Rinaldi Baccelli sosteneva che «l'unico pregio che la legge presenta è quello di dichiarare che si tratta di una misura provvisoria». Ma, come arguiva ancora l'Autore, «spesso in Italia il criterio della provvisorietà diventa il sistema dominante!» (Cfr. RINALDI BACCELLI, *op. cit.*, 1026).

<sup>509</sup> Il Silingardi riteneva l'art. 2, comma 3, infelicitemente formulato dal punto di vista tecnico-giuridico, oltre che pleonastico. Ma ne apprezzava «il pregio di rivelare il profondo collegamento sistematico» tra la legge in questione e il quadro normativo di diritto uniforme. (Cfr. SILINGARDI, *Commento a L. 274/1988*, in *N.L.C.C.* 1989, 783).

<sup>510</sup> Si badi che il discorso vale solo fin quando ci si riferisca all'entità del limite, essendo differenti altri presupposti altrettanto importanti come il criterio di imputazione oggettiva della responsabilità e l'invalidità del limite anche in caso di dolo o colpa grave del vettore.

<sup>511</sup> L'art. 1 lett c) stabiliva che «per "trasporto aereo internazionale" si intende quello definito dall'art. 1 della convenzione come modificato dall'art. 1 del protocollo». Da una interpretazione letterale un trasporto tra l'Italia (aderente al Protocollo dell'Aja) e Stati Uniti (aderenti solamente alla Convenzione di Varsavia) resterebbe escluso dall'ambito di operatività della legge in parola, conseguenza assurda e sicuramente aliena alla volontà del legislatore. Si deve quindi intendere che tutti i trasporti internazionali di persone disciplinati dal Sistema di Varsavia, in qualsiasi sua versione, dovessero ricadere sotto l'impero della l. 274/88.

<sup>512</sup> Cfr. SILINGARDI, *op. cit.*, 776

Il Busti evidenziava come l'intervento del legislatore, pur essendo di natura prettamente interna, venisse a porre rimedio alla dichiarazione di incostituzionalità di norme italiane che davano esecuzione alla disciplina uniforme (Cfr. BUSTI, *op. cit.*, 711); dovendo quindi sostanzialmente disciplinare un arco di trasporti già coperti dal diritto convenzionale, sarebbe stata irragionevole e irragionevole una legge che si fosse in contrasto con i principi del sistema di Varsavia, specialmente pensando che obiettivo del legislatore era il rientro dell'Italia nel Sistema stesso, chiudendo una situazione che aveva esposto il Paese a potenziali sanzioni per l'inosservanza degli obblighi assunti in sede internazionale.

Il metodo adottato per il rientro dell'Italia nel sistema di Varsavia era abbastanza lineare: si reintroducevano i limiti dichiarati incostituzionali ma, per evitare ulteriori pronunce della Corte Costituzionale, si obbligava il vettore ad innalzare contrattualmente il proprio limite risarcitorio fino a 100.000 DSP<sup>513</sup>, garantendo la certezza dell'indennizzo tramite la stipula, obbligatoria, di un'assicurazione per la responsabilità civile. Come si vede il parametro della certezza posto dalla sentenza del 1985 veniva assicurato tramite il ricorso al mezzo assicurativo: ma non assicurazione contro gli infortuni stipulata dal vettore per conto del passeggero<sup>514</sup>, bensì una copertura che garantisse direttamente il patrimonio dell'operatore<sup>515</sup>. La sfera dell'obbligo assicurativo arrivava così ad abbracciare anche i trasporti non sottoposti alla disciplina del Codice della Navigazione, con evidente conferma della bontà dello strumento prescelto: si garantivano i vettori, ma anche gli utenti, specialmente di fronte a operatori stranieri con patrimoni più difficilmente aggredibili (perché magari fuori del territorio nazionale)<sup>516</sup>.

Gli obblighi previsti dalla legge riguardavano tutti i vettori, indipendentemente che fossero o meno concessionari di servizi di linea; l'unica differenza tra le due categorie era rappresentata dalla modalità di attuazione dell'innalzamento del massimale. L'art. 2, comma 1 a), richiamava le "convenzioni speciali" ex art. 22, al. 1, della Convenzione di Varsavia (inserendosi così nel solco di

---

<sup>513</sup> Somma più o meno equivalente ai US \$ 90.000 che la compagnia di bandiera italiana aveva inserito nelle proprie condizioni generali di contratto, in adempimento di un accordo intervettoriale, e ai 195 milioni £ riconosciuti dal novellato art. 943 c.nav.

<sup>514</sup> Si trattava dunque di un'assicurazione di tipo diverso rispetto a quella prevista dall'art. 941 c.nav., ove si faceva obbligo ad ogni vettore di assicurare (tramite un contratto assicurativo ad abbonamento) i passeggeri per gli infortuni di volo per una somma corrispondente al massimale previsto, almeno fino al 1987, in tale anno infatti il d.P.R. n. 201, in attuazione della legge n. 213/83, elevò il limite a circa 195 milioni di £, lasciando fermo il massimale assicurativo, in quanto non rientrante nell'ambito di operatività della legge citata.

<sup>515</sup> Il ricorso all'assicurazione della responsabilità civile offrirebbe all'operatore «una copertura assicurativa il più possibile coincidente con l'insieme degli eventi da cui, in dipendenza di pretese risarcitorie di terzi, possano derivare conseguenze dannose al proprio patrimonio» (SILINGARDI, *op. cit.*, 778), realizzando così una trasformazione del rischio d'impresa in costo assicurativo e permettendone al vettore la preventiva quantificazione. Vi è da aggiungere che le due forme, assicurazione della responsabilità civile e assicurazione contro gli infortuni per conto terzi, rispondono a esigenze diverse e si adattano a equilibri differenti, pur nell'unità concettuale dello strumento assicurativo quale metodo di calcolo preventivo (e trasferimento su un altro soggetto, l'assicuratore) dell'incidenza patrimoniale di eventuali sinistri aeronautici. Mentre infatti l'assicurazione contro gli infortuni dovrebbe rifondere sempre il danneggiato per il solo fatto della lesione, una copertura per la propria responsabilità civile si attiverebbe solamente ove tale responsabilità affettivamente sussistesse; il primo strumento meglio si adatterebbe ad un regime di responsabilità soggettiva, mentre il secondo ad uno basato su un criterio oggettivo di imputazione, per poter garantire in ogni caso al danneggiato un risarcimento certo. Eventuali manchevolezze nel comportamento tenuto dal vettore o dai suoi preposti rileverebbero, poi, esclusivamente nei rapporti tra vettore e assicuratore.

<sup>516</sup> Il Silingardi esprimeva la propria preferenza per l'assicurazione della responsabilità civile del vettore anche sulla base della sua diffusione anche negli ordinamenti di altri Stati (Cfr. SILINGARDI, *op. cit.*, 778), ponendosi così come uno strumento di comune accesso per qualsiasi vettore.

un ormai consolidato travisamento della facoltà concessa a utente e vettore di negoziare un limite di responsabilità più elevato), ma mentre per i concessionari di servizi di linea la clausola corrispondente doveva essere obbligatoriamente inserita nelle condizioni generali di trasporto, per gli altri vettori si diceva semplicemente che la nuova soglia doveva essere fissata «nelle rispettive autorizzazioni o licenze»<sup>517</sup>, potendosi così ritenere<sup>518</sup> che all'atto del rilascio della autorizzazione o licenza non si sarebbe potuti far altro che rilevare se il vettore avesse o meno manifestato la volontà avvalersi della facoltà ex art. 22, al. 1, della Convenzione di Varsavia<sup>519</sup>.

La sanzione in caso di inottemperanza ai due obblighi sopradetti (innalzamento del limite e stipula della copertura assicurativa) era rappresentata dal mancato beneficio «della limitazione di responsabilità secondo il regime disposto dalla convenzione, come modificato dal protocollo» (art. 2 l. 274/88): ovvero la responsabilità illimitata per le lesioni o la morte dei passeggeri, secondo il regime di responsabilità presunta del Sistema di Varsavia. In più, connesso all'inadempimento (inteso sia come totale mancanza che come inadeguatezza) del solo obbligo assicurativo, era previsto il divieto di circolazione per l'aeromobile: estrinsecazione del penetrante controllo pubblicistico cui era (ed è tuttora) sottoposto il trasporto aereo. Ma un blocco dell'operatività dell'aeromobile avrebbe potuto coinvolgere anche passeggeri il cui contratto di trasporto non fosse disciplinato dal Sistema di Varsavia, dando così ulteriore<sup>520</sup> dimostrazione di come la legge volesse estendere il

---

<sup>517</sup> L'art. 788 c.nav. prevede un regime di «preventiva licenza» per poter esercitare un servizio di trasporto non di linea, mentre era necessaria una «previa autorizzazione per singoli voli o serie di voli» per un vettore straniero non di linea.

<sup>518</sup> Il Busti sosteneva che ai vettori non di linea fosse concessa l'alternativa tra la predisposizione di condizioni generali di contratto o il ripetuto inserimento dei massimali nei contratti con i passeggeri (Cfr. BUSTI, *op. cit.*, 712). Ora, a parte la pratica difficoltà di inserire ogni volta la clausola nelle pattuizioni, il fatto stesso del controllo amministrativo al momento del rilascio della licenza o autorizzazione, farebbe supporre la necessità che il richiedente esprimesse non solo una volontà, ma anche un concreto impegno all'osservanza della condizioni poste dalla legge n. 274/88; appare così preferibile optare decisamente per la predisposizione anche da parte di questi soggetti di condizioni generali di contratto, non dissimili nei contenuti da quelle dei concessionari dei servizi di linea. Una scelta come quella delineata dal Busti avrebbe tutt'al più interessato i soggetti che al momento dell'entrata in vigore della legge fossero già stati titolari di autorizzazione o concessione.

<sup>519</sup> Nonostante il non cristallino dettato normativo, anche il Silingardi sosteneva che «tale manifestazione [di volontà] debba bensì essere richiamata, ma non possa essere sostituita da una prescrizione dell'autorizzazione o licenza» (SILINGARDI, *op. cit.*, 781).

<sup>520</sup> Secondo il dettato normativo la legge andava applicata ai «vettori, italiani o stranieri» che effettuassero un trasporto aereo di persone internazionale secondo il Sistema di Varsavia, aggiungendo poi due precisazioni di oscuro significato: la prima ipotesi riguardante i trasporti «che in base al contratto sia previsto soltanto lo scalo in territorio italiano» (art. 2, comma 1), la seconda verteva sull'applicazione della disciplina legale «ai vettori italiani anche per i trasporti aerei che non abbiano origine, destinazione o scalo in territorio nazionale» (art. 2, comma 2). Per una approfondita analisi delle incongruenze dell'art. 2 e delle loro possibili soluzioni si rimanda a SILINGARDI, *Commento a L. 274/1988*, in *N.L.C.C.* 1989, 773. Qui ci basterà concludere con una plausibile lettura sull'ambito di applicazione della legge n. 274/88: sui trasporti aerei internazionali ai sensi della disciplina convenzionale, sia nel testo del 1929 che in quello emendato dal Protocollo del 1955, *nulla quaestio*. La peculiarità del raggio d'azione della normativa interna emergeva nel momento in cui si doveva ammettere che anche alcuni trasporti, non disciplinati dal sistema di Varsavia,



proprio ambito di applicazione anche oltre i confini di quello della disciplina convenzionale, al fine di imporre l'adozione di un forte strumento di tutela dell'utente.

Nonostante fosse animata dalla fondamentale esigenza di garantire uniformità all'interno della disciplina internazionale, la legge sostanzialmente frammentava il tessuto convenzionale stesso<sup>521</sup>, e lo faceva con lo strumento della normazione interna, senza nemmeno cercare alcun accordo a livello convenzionale. Per rientrare nel sistema di Varsavia, l'Italia contribuiva a renderlo sempre meno "sistema", accelerando le istanze per una nuova e completa revisione dell'intera normazione di diritto uniforme.

Soluzioni come la legge n. 274 del 1988 o il *Montreal Agreement* del 1966, adottate con tempestività al fine di limitare i danni prodottisi da situazioni contingenti, ad un'attenta analisi mostravano tutti i loro limiti, primo fra tutti l'incapacità di proiettarsi nel tempo, non prevedendo un metodo di aggiornamento dei massimali che potesse evitare, in futuro, il ripetersi delle condizioni emergenziali che avevano portato alla loro adozione.

---

sarebbero ricaduti comunque sotto l'impero della legge in questione: si tratta dei tragitti con punto di partenza e arrivo in Stato non contraente, ma con scalo in Italia, e trasporti effettuati da vettori italiani con partenza, scali e destinazione fuori del territorio italiano. Data la discrasia tra le sfere d'azione della normativa internazionale e di quella legale italiana, sarebbe stato possibile che ad uno stesso trasporto fossero stati applicabili sia le disposizioni del Codice della Navigazione che quelle della legge n. 274/88, *quid iuris?* Dato che non si sarebbe potuto penalizzare il passeggero proprio in virtù di un intervento normativo finalizzato all'attuazione della solidarietà sociale verso le vittime degli incidenti aerei, il vettore sarebbe stato assoggettato al limite più elevato (ovvero i 195 milioni £ *ex art. 943 c.nav.*), ma all'obbligo di assicurare la propria responsabilità civile per un massimale di 100.000 DSP (*ex art. 3, comma 1, l. n. 274/88*). E se il trasporto fosse stato retto, in base alle norme di conflitto di diritto internazionale privato, da una normativa straniera? La legge 274/88 avrebbe dovuto comunque trovare applicazione: il divieto di circolazione, in caso di mancata stipula dell'assicurazione obbligatoria, in quanto di stampo pubblicistico, poneva al di fuori del diritto privato non solo se stesso, ma l'intera disciplina; in secondo luogo, essendo la sincronizzazione con il Sistema di Varsavia lo scopo della legge in questione, era dall'applicabilità di quest'ultimo che sarebbe derivata anche quella della legge n. 274, non dalle norme del diritto internazionale privato. (Cfr. BUSTI, *op. cit.*, 716). Naturalmente ci si riferisce sia al vettore contrattuale che a quello di fatto, coerentemente con il dettato della Convenzione di Guadalajara del 1961; in questo caso ci si sarebbe dovuti chiedere quali dei due operatori avrebbe dovuto ottemperare alle condizioni poste dalla legge per poter beneficiare del limite risarcitorio. Una lettura meno stringente si sarebbe acccontentata che ad adempiere fosse stato il soggetto che eccitava il beneficio stesso, mentre una lettura più restrittiva (confortata dall'art. 3 della Convenzione di Guadalajara, che consentiva di opporre a ciascuno dei due vettori le azioni od omissioni dell'altro) richiedeva che entrambi i vettori avessero soddisfatto le condizioni richieste.

<sup>521</sup> Il Medina affermava, ancor prima della stesura della legge, che «una legge che obbligasse il giudice italiano ad applicare un limite più elevato, pur costituendo un vulnus all'uniformità internazionale, permetterebbe al sistema di Varsavia di funzionare, sia pur con limiti diversi da quelli applicabili in altri ordinamenti». MEDINA, *La dichiarazione di incostituzionalità della limitazione di responsabilità del vettore aereo internazionale*, in *Dir. mar.* 1986, 225

## CONCLUSIONI

Assodato che il limite risarcitorio nel diritto dei trasporti risponde ad una scelta di pura politica legislativa, ci si deve chiedere se oggi, dopo una lunga e, per certi versi, tormentata evoluzione, nel quadro normativo del trasporto aereo ci sia ancora posto per questo istituto, con riferimento al trasporto di persone.

Al limite di debito è sottesa una scelta a favore di una delle parti, tradizionalmente il vettore, che vedrà la propria responsabilità contenuta entro limiti precisi, consentendogli di quantificare il proprio rischio e, in tal modo, di poterlo assicurare, ridistribuendolo sul mercato creditizio, cui l'assicuratore ha accesso. Nella Convenzione del 1929, infatti, obiettivo primario era la tutela delle potenzialità di un'industria nascente, che però aveva già dato prova di poter rivoluzionare la concezione dei trasporti su lunga distanza.

Affermare oggi che, con la Convenzione di Montreal del 1999 e i regolamenti comunitari del 1997 e del 2002, il limite sia scomparso anche dall'ambito del trasporto di persone pare non condivisibile: nella sua metamorfosi, nel suo adattarsi alla nuova sensibilità e a sempre più sofisticate tecnologie, l'istituto ha mantenuto la sua essenza di discriminare tra due diversi regimi di imputazione del danno. Nel 1929 ad una responsabilità soggettiva per colpa presunta seguiva, *rectius* avrebbe potuto seguire, un criterio di redistribuzione del danno basato su dolo e colpa grave; tuttavia, a causa della difficoltà di esperire la prova richiesta per poter ottenere un risarcimento integrale, la cifra in questione, via via adattata, diventava un limite praticamente insuperabile. Nella Convenzione di Montreal del 1999, il c.d. *two-tier system* non presenta significative differenze concettuali: è pur sempre una soglia tra una responsabilità oggettiva e una di tipo soggettivo per colpa presunta; la differenza sostanziale sta nella ampia possibilità di accedere anche alla fascia più alta di risarcimento, provando il proprio danno. Sarà il vettore a dover dimostrare che la causa del danno non è dipesa da propria negligenza, o è attribuibile esclusivamente al fatto del terzo.

Se la struttura della responsabilità vettoriale, basata sul tripode formato da criterio di imputazione, cifra-limite, assicurazione, è ancora pressoché la stessa, in cosa va ricercata la novità della disciplina? Questo "tripode essenziale" è scelta di per sé neutra, uno strumento che si plasma sulla situazione contingente e alle scelte del legislatore; nella fase pionieristica del volo era indispensabile proteggere una *infant industry* dalle disastrose conseguenze di sinistri abbastanza probabili: il ragionamento era lineare, se il passeggero sceglie un mezzo che presenta livelli di rischio superiori agli altri, egli, acquistando il biglietto, accetta tali rischi, non potendo lagnarsene in sede di risarcimento del danno. Dunque si vedeva nel passeggero una specie di compartecipe consapevole dell'alea della nuova industria, facendogliene parzialmente sopportare anche le eventuali negative conseguenze.

Con la diffusione del trasporto aereo, non più mezzo d'élite ma servizio "di massa", e il progresso tecnologico, la visione degli equilibri che avevano fino ad allora accompagnato l'evoluzione dell'industria aeronautica era ormai per tutti obsoleta: si susseguivano, con alterne fortune, tentativi di modifiche del regime di responsabilità vettoriale, alcuni circoscritti ad un mero ritocco delle cifre, altri di portata più ampia, riformanti anche i criteri di imputazione. Solo nel 1971, col Protocollo di Guatemala, si ebbe un tentativo di introdurre una limitazione di debito nel senso pieno dell'espressione: nel testo dell'accordo, infatti, si prevedeva una responsabilità oggettiva del vettore fino ad un limite insuperabile, anche in caso di dolo o colpa grave. Il Protocollo non raggiunse il numero di ratifiche sufficienti, rimanendo quindi incompiuto. Ci si limitò, allora, a modificare i due regimi di responsabilità che l'esistenza del limite permetteva di combinare: non più una responsabilità soggettiva per colpa presunta fino alla concorrenza della cifra-limite, ma un criterio oggettivo di imputazione del danno, ispirato alla nuova teoria del rischio di impresa. Secondo la nuova visione degli equilibri tra vettore e passeggero, se era incontestabile che all'attività del primo andasse riconosciuto un rilievo pubblicistico, poiché permetteva l'esplicazione del diritto fondamentale alla libertà di movimento, era pur sempre vero che l'accumulo dei rischi cui davano luogo i nuovi apparecchi era ormai una scelta di politica commerciale del vettore: al passeggero non poteva più rinfacciarsi una certa avventatezza nella scelta del mezzo di trasporto, presentando, ormai, l'aereo una percentuale di sinistri non superiore a quella dei mezzi superficiali. L'applicazione del criterio di responsabilità oggettiva rispondeva, dunque, ad un *favor* nei confronti dell'utente che avrebbe così, teoricamente, conseguito gli indennizzi spettategli in modo veloce e certo.

Su tali premesse, ricondurre la lacerazione del tessuto del Sistema di Varsavia ad una mera questione quantitativa sarebbe riduttivo, e non corretto: vi era di più, molto di più. Si andava facendo strada un nuovo concetto attorno cui fondare la responsabilità vettoriale, una nuova visione dell'utente: non più passeggero, ma *consumatore*. È così che viene chiamato nella relazione di presentazione del Regolamento CE 2027/97, che introdusse, sostanzialmente, il nuovo regime risarcitorio basato sul *two-tier system*, anticipando le scelte della Convenzione di Montreal. La nostra Corte Costituzionale, nel 1985, aveva già posto dei parametri (adeguatezza e certezza) per la costituzionalità della limitazione risarcitoria, ma solo con l'introduzione della disciplina comunitaria la posizione dell'utente viene ad iscriversi in una visione contestuale precisa. Se si pensa che, durante la vigenza del sistema di Varsavia, il trasporto aereo era l'unico a limitare i risarcimenti per danni alla persona (la Convenzione di Atene, infatti, non è mai stata ratificata dall'Italia), si capisce la radicale rivoluzione che fonda l'inserimento anche di questo utente nel novero della categoria dei consumatori. A questa nuova veste si ricollegano le più recenti scelte normative: basti osservare che, grazie alla *lump sum*, introdotta in considerazione delle istanze sociali di tutela immediata del danneggiato, è oggi ipoteticamente possibile conseguire somme superiori all'ammontare effettivo del danno, laddove prima era difficile ottenere un ristoro integrale di un danno effettivamente provato.

La coesistenza tra il vecchio Sistema di Varsavia e la nuova Convenzione di Montreal pone, indubbiamente, problemi sul campo della concorrenza e, conseguentemente, sull'informazione del consumatore. La Direttiva 2005/29/CE può fornire spunti interessanti: viene fatto obbligo agli Stati membri di approntare legislazioni capaci di prevenire e reprimere “indebiti condizionamenti” sul consumatore da parte delle imprese tramite pratiche commerciali sleali o aggressive. Definito come “indebito condizionamento” lo sfruttamento della propria posizione dominante (rispetto all'utente) al fine di indurlo ad assumere una decisione di natura commerciale che altrimenti non avrebbe preso, si potrebbero inserire le reticenze dei vettori all'interno delle “omissioni ingannevoli” (art. 7): ovvero, delle omissioni di informazioni rilevanti di cui il consumatore medio abbia bisogno, nel contesto, per prendere una decisione consapevole. All'interno di questo quadro generale, si possono collocare agevolmente gli obblighi di informazione che la Conv. Montreal e il Reg. CE 2027 mettono in capo al vettore: dal combinato disposto delle due normative, al consumatore dovranno essere fornite, in modo chiaro ed intelligibile, tutte le informazioni relative alla disciplina sulla responsabilità applicabile allo specifico volo per cui ha acquistato il biglietto, comprensive dell'indicazione di termini di decadenza e modalità con cui intraprendere eventuali azioni. Ma perché? Perché non accontentarsi di un generico inserimento di un richiamo o di una cifra limite? Perché il soggetto tutelato non è più l'impresa di trasporto aereo, ma il passeggero, un soggetto che nella nuova disciplina viene risarcito, almeno fino a 100.000 DSP, per il solo fatto di aver subito delle lesioni nell'arco temporale coperto dalle operazioni di trasporto, un soggetto, quindi, che ha diritto di scegliere in modo informato se affidarsi ad un vettore con prezzi più competitivi e una responsabilità limitata, oppure pagare un prezzo più alto per un operatore tenuto a rispondere illimitatamente, e comunque obbligato ad erogare anticipi al fine di permettergli di affrontare le contingenze dell'evento dannoso.

Spetta al consumatore decidere, con una scelta informata, a quale delle due concezioni dell'istituto del limite affidarsi: ad una ancora più favorevole al vettore, oppure a un sistema in cui il limite, come soglia tra due criteri diversi di responsabilità, appare ispirato alla tutela dell'utente.

## BIBLIOGRAFIA

- AMBROSINI, *Responsabilità aeronautica*, U.S.I.L.A. Roma 1930
- BUSTI S., *Contratto di trasporto aereo*, Giuffrè, Milano, 2001
- CANNIZZARO E., *Il risarcimento del danno nel trasporto aereo*, Cedam, Padova, 1980
- GIANNINI A., *La Convenzione di Varsavia*, Roma 1929
- GIANNINI A., *Nuovi saggi di diritto aeronautico*, Giuffrè, Milano, 1940
- GIANNINI A., *Saggi di diritto aeronautico*, Vita e Pensiero, Milano 1932
- GIULIANO M. – SCOVAZZI T. – TREVES T., *Diritto Internazionale – Parte generale*, Giuffrè Milano 1991
- LEFEBVRE D’OVIDIO A. – PESCATORE G. – TULLIO L., *Manuale di Diritto della Navigazione* (XII ed.), Giuffrè, Milano, 2011
- MASTRANDREA G., *L’obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, Padova, 1994
- MASUTTI A., *Il diritto aeronautico – Lezioni, casi e materiali*, Giappichelli Torino 2004
- PALADIN L., *Diritto Costituzionale*, Cedam, Padova, 1995
- RIGUZZI M., *La responsabilità limitata del vettore marittimo di merci*, Giuffrè, Milano, 1993
- RIGUZZI M., *Lezioni di diritto dei trasporti*, Giappichelli Torino 2002
- ROMANELLI G., *Il trasporto aereo di persone*, Cedam, Padova, 1959
- ROSAFIO E. G., *Il trasporto aereo di cose – Riflessioni sul nuovo regime legale*, Milano, 2007
- ZUNARELLI S., COMENALE PINTO M.M., *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, Padova, 2009
- AGOSTINO F., *Della responsabilità del vettore per danni subiti dalle persone trasportate*, in *Nuovo dir.* 1969, 524
- AGRÒ, *In tema di responsabilità aeronautica extracontrattuale*, in *Riv. dir. aeron.* 1938, 203ss.
- AGRÒ, *Note sulla figura giuridica e sulla responsabilità dell’esercente di aeromobile*, in *Riv. dir. aeron.* 1941, 66 ss.
- AMBROSINI A., *In tema di responsabilità del vettore aereo*, in *Riv. dir. aeron.* 1938, 52 ss.
- AMBROSINI A., *La responsabilità del vettore aereo secondo la Convenzione di Varsavia '29 e la legge italiana '33*, in *Riv. dir. aeron.* 1938, 151 ss.
- ANTONINI A., *Il risarcimento del danno alla persona nel trasporto aereo*, in *Trasp.* 2000, 19 ss.
- ANTONINI A., *La responsabilità del vettore aereo di persone nel trasporto nazionale e in quello internazionale*, in *Resp. civ. prev.* 2001, 1108ss.
- ANTONINI A., *La responsabilità del vettore aereo per il trasporto di persone e cose nella più recente evoluzione normativa: Protocolli di Montreal, Varsavia-Montreal, Regolamento Comunitario*, in *Dir. Trasp.* 2000, 615 ss.
- ANTONINI A., *La tutela assicurativa del passeggero nel trasporto aereo di persone*, in *Resp.civ. prev.* 1990, 337 ss
- BABY, *Le projet de modernisation de la Convention de Varsovie : l’évolution souhaitée des limites de réparation du transporteur aérien résistera-t-elle à la cinquième juridiction ?*, in *Rev. fr. dr. aé.* 1999, 5

- BALLARINO T. – BUSTI S., *La responsabilità del vettore aereo internazionale dal punto di vista italiano*, in *Dir. Trasp.* 1989, (2), 7ss
- BALLARINO T., *Commento a C.Cost. n.132/1985*, in *N.L.C.C.* 1985, 896 ss.
- BALLARINO T., *Commento a legge 84/1983*, in *N.L.C.C.* 1983, 1099 ss.
- BALLARINO T., *I limiti pecuniari della responsabilità del vettore aereo dopo gli interventi del legislatore e della Corte Costituzionale: da un estremo all'altro*, in *Dir. com. scambi internaz.* 1985, 719 ss.
- BALLARINO T., *La Corte Costituzionale interviene sui limiti della responsabilità del vettore aereo – Il disordine diviene totale (C.Cost 132/85)*, in *Foro pad.* 1985, I, 157 ss.
- BARIATTI S., *Quale modello normativo per un regime giuridico dei trasporti realmente uniforme?*, in *Dir. maritt.* 2001, 483
- BEAUMONT, *Limites de la responsabilité dans le transport aérien*, in *Rev. fr. dr. aé.* 1937, 33
- BELLANTUONO, *La responsabilità da ritardo del vettore aereo*, in *Danno Resp.* 1999, (1), 101
- BENTIVOGLIO L.M. – VARLARO SINISI A., *Modifiche al regime giuridico del trasporto aereo internazionale di passeggeri*, in *Dir. internaz.* 1967, 62
- BENTIVOGLIO L.M., *I trasporti aerei nel Mercato comune europeo: prolegomeni di un sub-sistema dell'aviazione civile*, in *Trasporti* 1973, 131
- BENTIVOGLIO L.M., *La crisi del sistema di Varsavia ed il problema della responsabilità del vettore aereo*, in *Annali aeron.* 1969, 11
- BERLINGIERI F., *“Ragionevolezza” della conversione del franco Poincaré in diritti speciali di prelievo*, in *Dir. maritt.* 1990, 47
- BERLINGIERI F., *Armatore ed esercente di aeromobili*, in *Dir. maritt.* 1986, 269
- BERRI, *I trasporti aerei nell'ordinamento della Comunità Economica Europea*, in *Dir. aer.* 1966, 1
- BERTUCCI B., *Rischi e assicurazioni di tour operator e charter*, in *Dir. Trasp.* 1997, 389 ss.
- BIANCA C.M., *La responsabilità aeronautica: convergenze e divergenze rispetto ai principi civilistici*, in *Dir. trasp.* 1992, (1), 1
- BLANDO F., *Impresa aeroportuale, trasporto aereo e danni ai passeggeri*, in *Danno resp.* 2002, 1228 ss.
- BOCCHESI D., *La conoscibilità delle condizioni generali praticate nel trasporto aereo di persone*, in *Il diritto aeronautico a cent'anni dal primo volo*, a cura di A. Antonini e B. Franchi, Milano, 2005, 228
- BOI G. M., *La conversione in moneta corrente delle unità di conto espresse in oro: un problema ancora controverso*, in *Dir. maritt.* 1981, 418
- BOOKS-PARKER, *Les limites de la responsabilité de Varsovie : sont-elles suffisantes pour le passageri?*, in *Rev. fr. dr. aé.* 1947, 362
- BOTTACCHI S., *Condotta temeraria e consapevole e decadenza del vettore dal beneficio della limitazione del debito (nota a C.Cass. 8328/01)*, in *Dir. mar.* 2002, 1288 ss.
- BRIGNARDELLO M., *Problematiche relative alla firma e alla ratifica della Convenzione di Montreal del 1999 da parte della Comunità Europea*, in *Dir. mar.* 2000, 3 ss.
- BUSNELLI F.D., *Il danno alla persona al giro di boa*, in *Danno resp.* 2003, 237 ss.
- BUSNELLI F.D., *Limitazioni risarcitorie, diritto dei trasporti, codice civile*, in *Dir. trasp.* 1993, 647

- CACOPARDO S., *Sulla responsabilità contrattuale del vettore aeronautico per danni derivanti da vizio dell'aeromobile*, in *Giur. it.* 1938, I-1, 497 ss.
- CAMARDA G., *Osservazioni in tema di risarcimento di danni nel trasporto aereo di persone*, in *Resp. civ. prev.* 1972, 513 ss.
- CAMARDA G., *Profili di legittimità costituzionale dell'art. 943 c.nav., dell'art. 22 della Convenzione di Varsavia e dell'art. 11 del Protocollo dell'Aja*, in *Dir. aereo* 1979, 1ss.
- CANNIZZARO E., *Responsabilità e rischio nel trasporto aereo di persone*, in *Circ. giur.* 1972, 186
- CANNIZZARO E., *Disciplina internazionale della responsabilità del vettore aereo e Costituzione*, in *Riv. dir. internaz.* 1984, 285 ss.
- CANNIZZARO G., *Responsabilità nel trasporto aereo di persone*, in *Giur. merito* 1974, IV, 133
- CAPOTOSTI, *Criteri di "ragionevolezza" e obbligo di assicurazione della responsabilità civile del vettore aereo comunitario per i danni ai passeggeri*, in *Assic.* 1997, II, 244
- CARBONE S.M., *Criteri di collegamento giurisdizionale e clausole arbitrali nel trasporto aereo: le soluzioni della Convenzione di Montreal del 1999*, in *Riv. internaz. priv. proc.* 2000, 5
- CARBONE S.M., *Responsabilità del vettore*, in *Corr. Giur.* 2001, (9), 1135
- CASANOVA M., *I limiti risarcitori nella prospettiva dell'unitarietà del trasporto*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti*, Giuffrè, Milano, 1994, 59
- CELLE P., «Jus superveniens» *in tema di limitazione del debito del vettore*, in *Dir. mar.* 1988, 1170
- CERVELLI V.R. – GIUSTIZIERI F., *C'è qualcosa di nuovo nell'aria, anzi d'antico: l'entrata in vigore del Protocollo n. 4 di Montreal 1975*, in *Dir. Trasp.* 1999, 35 ss.
- CERVELLI V.R., *Convenzione di Varsavia e regresso tra vettori* (nota a Cass. 4 maggio 1995, n. 4852), in *Dir. Trasp.* 1997, 481 ss.
- CERVELLI V.R., *Non responsabilità del proprietario e dell'esercente dell'aeromobile per morte del passeggero*, in *Dir. trasp.* 1998, 511 ss.
- CERVELLI V.R., *Osservazioni sulla pericolosità della navigazione aerea*, in *Dir. trasp.* 1998, 745
- CIAMPI A., *Questioni concernenti l'applicabilità della Convenzione di Montreal nel caso Lockerbie*, in *Riv. dir. internaz.* 2003, 1043 ss.
- CIARDO D., *Responsabilità nel trasporto aereo. Mutamento di equilibri fra passeggero e vettore*, in *N.L.C.C.* 2004, 383 ss.
- COLETTA C., *In tema di adeguatezza della clausola di richiamo alla Convenzione di Varsavia del 1929 inserita nel biglietto di passaggio*, nota a Supreme Court of the United States, 18 aprile 1989, in *Dir. trasp.* 1991, 291
- COMENALE PINTO M. M., *Ripensamenti del Quarto Circuito in tema di fair opportunity* (nota a U.S. Appeals), in *Dir. trasp.* 1993, 109
- COMENALE PINTO M. M., *Brevi cenni intorno al vettore aereo di fatto e alla colpa grave di pilotaggio in margine ad un caso di disapplicazione del Sistema di Varsavia*, in *Dir. mar.* 1988, (1), 161
- COMENALE PINTO M. M., *La nuova disciplina del trasporto aereo internazionale*, in *Dir. turismo* 2004, 5 ss.
- COMENALE PINTO M. M., *La responsabilità del vettore aereo dalla Convenzione di Varsavia del 1929 alla Convenzione di Montreal del 1999*, in *Riv. comm.* 2002, I, 67 ss.

- COMENALE PINTO M. M., *La risarcibilità del danno da procurata maledizione: nuovi profili della responsabilità del vettore aereo*, in *Dir. trasp.* 1990, (2), 139
- COMENALE PINTO M. M., *Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo*, in *Dir. mar.* 2000, 798 ss.
- COMENALE PINTO M.M., *Brevi considerazioni sul limite del debito del vettore marittimo e sulla sua legittimità costituzionale*, in *Dir. Trasp.* 1988, (2), 201
- COMENALE PINTO M. M., *La limitazione risarcitoria nel progetto di Convenzione UNCITRAL sul trasporto marittimo di merci*, in *Diritto@Storia* 2007, n. 6
- CONTE R., *Appunti sul risarcimento del danno alla persona nel trasporto aereo dopo la sentenza n. 132/1985 della Corte Costituzionale*, in *Resp. civ. prev.* 1985, 547 ss.
- D.S., *Norme interne e norme internazionali circa la responsabilità del vettore*, in *Dir. aer.* 1967, 170
- D'INNELLA, *Rassegna di giurisprudenza in materia di superamento del limite di responsabilità del vettore aereo in caso di dolo e colpa grave*, in *Dir. prat. aviaz. civ.* 1980, 151
- D'ORAZIO B., *Responsabilità extracontrattuale dell'operatore di handling in solido con il vettore aereo*, in *Dir. Trasp.* 1997, 154 ss.
- D'ORSI, *In tema di responsabilità del vettore nel trasporto di persone*, in *Giust. civ.* 1974, I, 307 ss.
- D'ORSI, *Sulla responsabilità del vettore per danni alle persone*, in *Giust. civ.* 1969, I, 502
- DA PASSANO L., *Il diritto privato internazionale aeronautico*, in *Dir. comm.* 1926, 85
- DA PASSANO L., *La responsabilità del vettore aereo nei rapporti internazionali*, in *Dir. comm.* 1928, 184 ss.
- DAGNINO, *Osservazioni in tema della responsabilità del vettore aereo e del preposto nella Convenzione di Varsavia del 1929*, in *Dir. mar.* 1998, 80 ss.
- DE FEO A., *L'esperienza del vettore aereo nei più recenti processi di risarcimento*, in *Dir. prat. aviaz.* 1990, 253
- DEIANA M., *Riflessioni sulla sovrapprenotazione nel trasporto aereo, in Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari 2005, 27
- DE LA PRADELLE, *Varsovie de nouveau en question*, in *Rev. fr. dr. aé.* 1966, 1, 7
- DE LEO G., *Rassegna di giurisprudenza in tema di trasporto marittimo o aereo di persone*, in *Riv. dir. navig.* 1960, II, 253 ss.
- DE MORI B., *Riflessi assicurativi delle convenzioni internazionali in materia di responsabilità civile aeronautica*, in *Annali aeron.* 1969, 27
- DELEBECQUE, *Transport aérien. Convention de Montreal. Entrée en vigueur*, in *Revue Trimestrelle de Droit Commercial et de Droit Economique* 2004, (3), 641
- DELLACASA M., *Bianco Natale...ma in aeroporto: la tutela del passeggero tra danno esistenziale e rimedi sinallagmatici*, in *Danno resp.* 2003, 301 ss.
- DELLACASA M., *La responsabilità del vettore aereo internazionale tra "dolo eventuale" e "colpa con previsione"*, in *Danno resp.* 2002, 400 ss.
- DI BELLA G., *Considerazioni sulla conversione in moneta italiana del franco oro previsto dall'art. 22 della Convenzione di Varsavia del 19 ottobre 1929*, in *Dir. prat. aviaz. civ.* 1979, 203
- DONATI, *Natura e limiti della responsabilità del vettore aereo nel trasporto oneroso di persone*, in *Riv. dir. navig.* 1938, 172 ss.



- FEARON S.J., *La nouvelle Convention de Montreal de 1999 - Une vision américaine*, in *Rev. fr. dr. aér.* 1999, 401
- FOGLIANI E., *Commento a Cass. 4 dicembre 1984, n. 6570*, in *Trasp.* 1984, (34), 101
- FOGLIANI E., *La limitazione di responsabilità del vettore aereo internazionale di persone nel giudizio della Corte Costituzionale*, in *Dir. mar.* 1985, 752 ss.
- FOGLIANI E., *Recenti vicende del limite di responsabilità del vettore internazionale aereo nella legislazione italiana*, in nota a C.Cost 323/1989, in *Dir. trasp.* 1990, (1), 212.
- FOLLIOT M.G., *La modernisation du système varsovien de responsabilité du transporteur*, in *Rev. fr. dr. aér.* 1999, 409
- FRAGALI, *La responsabilità limitata del vettore aereo*, in *Riv. comm.* 1954, II, 176 ss.
- FRANCHI B., *Il nuovo regime di responsabilità dei vettori aerei comunitari*, in *Resp. civ. prev.* 1998, 1244 ss.
- FRANCHI B., *Blacklist e vettore di fatto*, in *Resp. civ. prev.*, 2006, 425
- FRANZ P., *Appunti e proposte in materia di assicurazione nel settore aeronautico*, in *Dir. prat. aviaz.* 1990, 351
- GAETA, *Responsabilità del vettore aereo e responsabilità dell'impresa aeroportuale*, in *Dir. aer.* 1983, 142
- GAJA G., *Recenti vicende della Convenzione di Varsavia del 1929 sul trasporto aereo internazionale*, in *Riv. navig.* 1968, I, 14
- GATES S., *La Convention de Montreal de 1999*, in *Rev. fr. dr. aér.* 1999, 439
- GAVOTTI PELLERANO M., *Specialità ed autonomia del diritto della navigazione in due recenti sentenze*, in *Dir. mar.* 1987, (4), 860
- GIACOBBE S., *Ancora in tema di risarcibilità del danno da ritardo fra danno biologico e danno esistenziale*, in *Dir. trasp.* 2003, 634ss.
- GIACOBBE S., *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, in *Studi su: Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, a cura di M. Deiana, Cagliari, 2005, 87
- GIANNINI A., *La prima sessione del Comitato degli Esperti della Conferenza diplomatica per il diritto privato aeronautico*, in *Dir. aeron.* 1926, 98
- GIANNINI A., *Sulla responsabilità del vettore nei trasporti aerei*, in *Dir. aeron.* 1926, 1
- GIARDINA, *La nuova disciplina comunitaria del trasporto aereo: problemi e prospettive*, in *Riv Internaz.* 1988, (4), 802
- GINI, *Navigazione aerea e circolazione terrestre. Contatti e divergenze nella disciplina delle responsabilità relative*, in *Rass. circolaz. strad.* 1939, 157 ss.
- GIRARDI P., *Vettore contrattuale e vettore di fatto: chi risponde dei danni?*, in *Dir. Trasp.* 1999, 537 ss.
- GOLDA C., *Convenzione di Varsavia e supreme magistrature italiane: un rapporto talora difficile* (nota a Cass. 4 maggio 1995, n. 4852), in *Dir. maritt.* 1997, 756
- GONZALES-LEBRERO R.A., *Montréal 1999 à travers une optique espagnole*, in *Rev. fr. dr. aér.* 1999, 447
- GRIGOLI M., *In merito alla regolamentazione comunitaria della responsabilità del vettore aereo*, in *Giust. civ.* 1999, II, 305 ss.
- GRIGOLI M., *La tutela delle vittime degli incidenti aerei nella più recente evoluzione di diritto comunitario e uniforme*, in *Giust. civ.* 2000, 363 ss.

- GRIGOLI M., *Luci ed ombre della sentenza della Corte Costituzionale sulla parziale illegittimità della legge di esecuzione della Convenzione di Varsavia e del Protocollo dell'Aja relativi al trasporto aereo internazionale*, in *Giust. Civ.* 1985, I, 2456 ss.
- GRIGOLI M., *Sulla esegesi dell'art. 28 della Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 per la unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale*, in *Giust. civ.* 1994, I, 756
- GUCCIARDI, *Contratto di trasporto. Responsabilità del vettore per sinistro. Azione per colpa contrattuale o extracontrattuale*, in *Foro nap.* 1971, III, 43
- GUELFU, *La Comunità Economica Europea ed i trasporti aerei*, in *Riv. internaz.* 1965, 585
- GUERRERI G., *In tema di responsabilità nel trasporto aereo internazionale*, in *Resp. civ.* 1977, 111
- GUERRERI G., *La Convenzione di Varsavia: 66 anni dopo e oltre*, in *Studi in onore Romanelli* 1997 (Giuffrè, Milano), 661
- GUERRERI G., *La sfida giapponese: responsabilità senza limiti nel trasporto internazionale*, in *Studi Lebfevre* 1996, I
- GUERRERI G., *Rassegna di giurisprudenza anglo-sassone in tema di trasporto aereo internazionale di persone*, in *Riv. dir. navig.* 1961, II, 3 ss.
- GUILLAUME G., *Il risarcimento delle vittime*, in *Dir. prat. aviaz.* 1990, 230
- IANNOTTA, C. Cost 132/85, in *Foro amm.* 1985, 1A, 1815 ss.
- IVALDI P., *Approccio "sistematico" e integrazione della disciplina internazionale uniforme applicabile ai trasporti*, in *Dir. mar.* 1988, (3), 756
- JACCHIA R.A., *Brevi note sul Protocollo di Guatemala dell'8 marzo 1971 e nuova disciplina giuridica del trasporto internazionale di passeggeri per aeromobile*, in *Annali aeron.* 1970-71, 214
- JACCHIA R.A., *Vicende della disciplina giuridica del trasporto aereo internazionale di passeggeri in rapporto alla revisione della Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929*, in *Annali aeron.* 1969, 81
- JAUS, *Realtà e prospettive dell'aviazione in Italia*, in *Riv. turismo* 1973, 146
- KOTAITE A., *Preface*, in *Rev. fr. dr. aér.* 1999, 379
- L. B., *Responsabilità del vettore aereo per danni al passeggero (C. Cass 10/6/68)*, in *Dir. aereo* 1970, 170 ss.
- LA ROSA A., *Una norma di diritto uniforme sulla "faute delibere qui implique la conscience de la probabilité du dommage", efficace ed esaustiva, ricondotta nell'ordinamento italiano, ad un'ipotesi di colpa con previsione*, in *Giur. it.* 2002, 262
- LA TORRE U., *Il risarcimento complementare nel trasporto aereo internazionale di persone: il Piano statunitense del 1990*, in *Dir. traspt.* 1992, 71
- LANA A.G., *Brevi considerazioni su una "svista" del nostro S.C. in ordine all'applicazione delle Convenzioni uniformi e delle norme di diritto internazionale privato in materia di trasporto aereo* (nota a Cass. 4 maggio 1995, n. 4852), in *Nuova giur. Civ. comm.* 1996, I, 705
- LAZZARO, *Morte del trasportato e azione di risarcimento*, in *Arch. Resp. Civ.* 1963 (uccisione, 207)
- LE GOFF, *La Convention Complémentaire de Varsovie et la Conférence de Guadalajara*, in *Rev. fr. dr. aér.* 1963, 20

- LEFEBVRE D'OVIDIO A., *Sulla disciplina dei contratti di utilizzazione dell'aeromobile con particolare riguardo alla responsabilità del vettore aereo*, in *Riv. dir. navig.* 1941, 977 ss.
- LEFFERS C., *Conséquences jurisprudentielles probables de l'évolution du régime de responsabilité du transporteur aérien en Allemagne*, in *Rev. fr. dr. aé.* 1999, 457
- LEGA, *La competenza esterna della Comunità in materia di trasporto aereo*, in *Dir. Comunit. e scambi internaz.* 2004, (1), 35
- LEMOINE, *Réflexions sur les régimes de responsabilité limitée en droit aérien*, in *Rev. fr. dr. aé.* 1952, 3
- LOMANNO, *Gran Bretagna e Convenzione di Guadalajara*, in *Dir. aereo* 1962, 225 ss.
- LOPEZ, *La riforma legislativa italiana della responsabilità del vettore aereo nel trasporto interno e internazionale*, in *Dir. prat. aviaz.* 1990, 239
- MAFFEO – PAPALE, *Quale responsabilità per i vettori aerei?*, in *Dir. Trasp.* 2001, 194 ss.
- MAIONE, *Riflessioni sulla responsabilità*, in *Dir. prat. aviaz.* 1990, 259
- MALINTOPPI, *In tema di competenza giurisdizionale per azione relativa a trasporto aereo internazionale*, in *Riv. internaz.* 1968, 730
- A. M. MANCALEONI, *La tutela del passeggero nel trasporto aereo e il codice del consumo (prime note al d.lgs.206/2005)*, in *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea* a cura di L. Masala e E. G. Rosafio, Milano, 2006, 177
- MANKIEWICZ R.H., *De la responsabilité civile sous le régime de la Convention de Varsovie en cas de détournement d'avion*, in *Trasporti* 1977, (11), 51
- MARENGHI, *Repertorio della giurisprudenza italiana in materia di diritto aeronautico dall'anno 1942*, in *Annali aeron.* 1970-71, 231
- MARINO M., *Ancora sulla responsabilità del vettore aeronautico*, in *Riv. dir. aeron.* 1937, 24 ss.
- MASSONE, *Repertorio di giurisprudenza uniforme in materia di trasporto aereo*, in *Dir. prat. aviaz.* 1991, 362
- MASTRANDREA G. – QUARANTA A., *Il problema dell'adeguatezza del limite nel trasporto aereo di persone ed i recenti tentativi concreti di soluzione*, in *Dir. Trasp.* 1996, 709 ss.
- MASTRANDREA G., *Obbligo di protezione e caratteri della responsabilità del vettore di persone*, in *Dir. trasp.* 1991, (2), 43
- MASTRANDREA G., *Iniziative europee per l'adeguamento dei limiti risarcitori nel trasporto aereo di persone*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti*, Giuffrè, Milano, 1994, 283 ss.
- MASTRANDREA G., *La Carta dei diritti del Passeggero*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, Milano, 2002, 737 ss.
- MASTRANDREA G., TULLIO L., *La revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. maritt.*, 2005, 1201 ss.
- MASTRANDREA G., TULLIO L., *Il compimento della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. maritt.*, 2006, 699 ss.
- TURCO BULGHERINI E., *La riforma del codice della navigazione parte aerea*, in *Nuove leggi civ. comm.*, 2006, 1341 ss.
- MEDINA C., *Ancora sul concorso o meno di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale del vettore aereo e sulla decadenza dell'azione di responsabilità*, in *Dir. mar.* 1989, (4), 1138

- MEDINA C., *Incostituzionale la limitazione della responsabilità del vettore aereo*, in *Dir. mar.* 1980, 544 ss.
- MEDINA C., *In difesa della limitazione della responsabilità*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti*, Giuffrè, Milano, 1994, 289
- MEDINA C., *La dichiarazione di incostituzionalità della limitazione di responsabilità del vettore aereo internazionale*, in *Dir. mar.* 1986, 212 ss.
- MENICHINO C., *Limitazioni legali di responsabilità nel trasporto aereo internazionale di persone e doveri di solidarietà del vettore*, in *Riv. dir. priv.* 2001, 889 ss.
- MIRABELLI CENTURIONE A., *La Corte Costituzionale italiana contro Varsavia-L'Aja*, in *Temi rom.* 1985, 900 ss.
- MOSCATTI, *I diritti dei passeggeri nei trasporti aerei europei di linea*, in *Arch. civ.* 2002, 153 ss.
- MURTAS L., *Ius superveniens e limitazione del debito del vettore aereo*, in *Dir. trasp.* 1991, (1), 189
- MURTAS L., *Ius superveniens e limite risarcitorio*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti*, Giuffrè, Milano, 1994, 307
- MUSTO C., *Un interessante caso di responsabilità in occasione di trasporto aereo*, in *Giur. it.* 1926, IV, 76
- NOÈ L., *La posizione del Parlamento europeo nei riguardi dello sviluppo dell'aviazione civile*, in *Trasporti* 1973, 82
- PADOLA, *Criticità e trend nel trasporto aereo di passeggeri*, in *Trasporto: Diritto, Economia, Politica* 2003, 53 ss.
- PAGNANELLI B., *La revisione della Convenzione di Varsavia*, in *Dir. prat. assicuraz.* 1974, 37
- PARDOLESI R., *Osservazioni a sentenza C.Cost. n. 132/1985*, in *Foro it.* 1985, I, 1585 ss.
- PESCATORE T., *Principi speciali (in materia di navigazione) e principi generale*, in *Dir. Trasp.* 2000, 1
- PETRONE, *Il revirement della Cassazione in materia di risarcibilità di danni causati da trasporto*, in *Diritto ed economia dell'assicurazione* 1999, 232
- PICCOROSSO S., *Decadenza del vettore dal beneficio del limite risarcitorio*, in *Dir. Trasp.* 1997, 182 ss.
- PIERALLINI L., *Un nuovo intervento normativo verso l'omogeneizzazione della responsabilità del vettore aereo*, in *N.L.C.C.* 2002, 699 ss.
- PIRAS, *L'assicurazione della responsabilità del vettore aereo di persone*, in *Dir. Trasp.* 2001, (2-3), 461
- PONZANELLI, *Limitazione di responsabilità, analisi economica del diritto e giudizio di incostituzionalità*, in *Foro it.* 1992, I, 646
- POZZI C., *La nuova disciplina dell'overbooking nel regolamento n.261/2004 e nell'interpretazione della Corte di Giustizia*, in *Resp. civ. prev.*, 2006, 1353
- RIGHETTI, *Per un inquadramento sistematico della responsabilità del vettore*, in *Riv. dir. civ.* 1964, I, 56 ss.
- RINALDI BACCELLI G., *Analisi critica del protocollo di Guatemala 1971*, in *Dir. aer.* 1971, 181
- RINALDI BACCELLI G., *Imputazione obiettiva e limite di risarcimento del danno nel trasporto aereo internazionale*, in *Riv. dir. civ.* 1989, 391 ss.

- RINALDI BACCELLI G., *In tema di responsabilità del vettore aereo*, in *Riv. navig.* 1966, II, 189
- RINALDI BACCELLI G., *Limite di risarcimento ed equilibrio della tutela delle vittime nel trasporto aereo di persone*, in *Studi Lefebvre* Giuffrè, Milano, 1995, 1015
- RINALDI BACCELLI G., *Note in margine alla insuperabilità del limite di responsabilità del vettore aereo o dei suoi dipendenti*, in *Temi romana* 1972, 40
- RINALDI BACCELLI G., *Responsabilità del vettore aereo*, in *Dir. prat. aviaz.* 1990, 225
- ROBERTI, *Il preteso assurdo cumulo di azioni nel contratto di trasporto*, in *Foro it.* 1960, IV, 266
- ROMANELLI G. – FOGLIANI E., *Orientamenti della giurisprudenza costituzionale in tema di limitazione di responsabilità del vettore*, in *Dir. maritt.* 1992, 655
- ROMANELLI G., *Azione contro assicuratore e vettore in base all'art. 11 dell'Aja '55*, in *Riv. dir. navig.* 1972, II, 158 ss.
- ROMANELLI G., *Contributo della dottrina italiana all'unificazione del diritto della navigazione aerea*, in *Arch. giuridico "Filippo Serafini"* 1986, 6, 261
- ROMANELLI G., *Diritto aereo, diritto della navigazione e diritto dei trasporti*, in *Riv. trim. civ.* 1975, 1331
- ROMANELLI G., *Giurisprudenza costituzionale*, in *Dir. prat. aviaz.* 1990, 234
- ROMANELLI G., *Il regime di responsabilità del vettore aereo per infortunio al passeggero in base al Reg CE 2027/97*, in *Studi in memoria di M.L. Corbino*, Milano 1999, pag. 749
- ROMANELLI G., *Il regime di responsabilità del vettore*, in *Dir. maritt.* 2001, 549
- ROMANELLI G., *In tema di responsabilità extracontrattuale del vettore aereo*, in *Riv. dir. navig.* 1955, 230 ss.
- ROMANELLI G., *La limitazione nella giurisprudenza costituzionale*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti*, Giuffrè, Milano, 1994, pag. 27
- ROMANELLI G., *Principi comuni nelle convenzioni internazionali in materia di trasporto*, in *Dir. maritt.* 1999, 197
- ROSAFIO E. G., *Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999: problemi applicativi*, in *Dir. turismo* 2004, 10 ss.
- ROSAFIO E. G., *In tema di ammissibilità di azioni risarcitorie da parte del passeggero al di fuori della Convenzione di Varsavia*, in *Dir. Trasp.* 2000, 222 ss.
- ROSAFIO E. G., *L'azione extracontrattuale*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, a cura di L. Tullio, Napoli, 2006, 255
- ROSAFIO E. G., *Riflessioni in margine all'art. 29 della Convenzione di Montreal del 1999*, in *Dir. tur.*, 2006, 124
- ROSAFIO E. G., *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone: il regolamento n. 261/2004 CE*, in *Giust. Civ.*, 2004, II, 471
- ROSAFIO E. G., *Overbooking, cancellazione e ritardo: nuove regole per il trasporto aereo comunitario di persone*, in *Dir. turismo*, 2004, 205
- ROSAFIO E. G., *I danni non patrimoniali nel trasporto aereo di persone*, in XXXIV Jornadas Latinoamericanas de derecho aeronáutico y espacial, Padova, 2010, 241ss
- SACCOMANNO, *Bibliografia generale italiana di diritto aereo (1891-1975)*, in *Dir. aer.* 1975,1
- SAVIA C., *In tema di responsabilità nei trasporti aerei*, in *Dir. comm.* 1926, 102 ss.
- SAVIA C., *La responsabilità del vettore aereo*, in *Riv. aeron.* 1925, 8

- SAVOIA, *I danni al passeggero*, in *Dir. comm.* 1933, I, 7
- SCAPEL, *Vers la fine de la limitation de la responsabilité du transporteur aérien de passagers*, in *Rev. fr. dr. aé.* 1996, 15
- SCARDIGLI, *Sinistri “a causa” e sinistri “in occasione” del trasporto di persone*, in *Riv. dir. proc. civ.* 1963, 1727 ss.
- SCARDIGNO M.S., *La tutela del passeggero nel trasporto aereo alla luce dei nuovi orientamenti comunitari*, in *Contr. impr. Europa* 2002, 976 ss.
- SCOTTI, *Sotto accusa il sistema della responsabilità del vettore aereo*, in *Corr. Giur.* 1985, n. 7, 722 ss.
- SERGES G., *Questione di legittimità costituzionale alla stregua del principio di eguaglianza ed individuazione del “tertium comparationis”*, in *Giur. It.* 1989, IV, 381 ss.
- SILINGARDI G., *Commento a L. 274/1988*, in *Nuove leggi civ. comm.* 1989, 772 ss
- SILINGARDI G., *Incidenza sul Codice della Navigazione della normativa CE sul trasporto aereo*, in *Dir. Trasp.* 1997, 343 ss.
- SILINGARDI G., *L'istituto del limite risarcitorio nella disciplina uniforme sul trasporto di cose aereo, su strada e per ferrovia*, in *Dir. trasp.* 1989, (1), 45 ss.
- SILINGARDI G., *L'istituto del limite risarcitorio: controlli di costituzionalità e autonomia delle parti*, in *Dir. Trasp.* 1992, 345 ss.
- SILINGARDI G., *La nuova disciplina della responsabilità del vettore aereo di persone*, in *Riv. giur. circ. trasp.* 1998, 6, 831
- SILINGARDI G., *Regolamento CE n.2027/97 e nuovo regime di responsabilità del vettore aereo di persone*, in *N.G.C.C.* 1999, II, 26 ss.
- SILINGARDI G., *Trasporto aereo*, in *Enc. Dir.* XLIV/1992
- SMIRNOFF M., *La crise de la Convention de Varsovie, Le point de vue des pays en voie de développement*, in *Rev. fr. dr. aé.* 1967, 259
- SPASIANO E., *Concorso fra azione contrattuale ed extracontrattuale*, in *Dir. mar.* 1986, 598
- SPASIANO E., *Il fondamento logico del principio limitativo della responsabilità amatoriale*, in *Riv. dir. navig.* 1943-1948, I, 125
- SPASIANO E., *In tema di colpa del passeggero e di responsabilità del vettore aereo*, in *Riv. dir. navig.* 1939, II, 316 ss.
- SPASIANO E., *Intorno alla responsabilità del vettore aereo*, in *Riv. dir. navig.* 1939, II, 84 ss.
- SPASIANO E., *Rapporto tra la limitazione del debito del vettore e la limitazione globale della responsabilità*, in *Dir. maritt.* 1986, 593
- SPASIANO E., *Ancora in tema di colpa del passeggero e di responsabilità del vettore aereo*, in *Riv.dir. navig.* 1940, 377 ss.
- TAMBURINI F., *Le novità introdotte dal Reg. CE 889/2002 e le ragioni connesse alla sua adozione*, in *Dir. Trasp.* 2003, 831 ss.
- TAVOLACCINI G., *La responsabilità del vettore aereo*, in *Dir. comm.* 1929, I, 137
- TOFANI N., *Il Regolamento CE 2027 del '97: verso un nuovo regime di responsabilità del vettore aereo di persone*, in *Dir. econ. ass.* 1999, 923 ss.
- TOSI J., *Droit des transports et droits des consommateurs de transport*, in *Études de droit de la consommation: liber amicorum Jean Calais-Auloy*, Paris, 2004, 1121

- TRANQUILLI LEALI R., *Vantaggi ed eventuali correttivi dei limiti espressi in Diritti Speciali di Prelievo*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti*, Giuffrè, Milano, 1994, pag. 321
- TREVES T., *Sulla conversione in moneta nazionale dei limiti di responsabilità in Franchi-oro della Convenzione di Varsavia* (nota a Trib MI 25 ottobre 1976), in *Dir. mar.* 1978, 83
- TULLIO L., *Applicazione al limite di debito del vettore, come ius superveniens, di una disposizione abrogata!*, in *Dir. Trasp.* 1996, 514
- TULLIO L., *Lo ius superveniens colpisce ancora*, in *Dir. Trasp.* 1995, (3), 771
- TULLIO L., *Profili attuali della limitazione del debito del vettore marittimo*, in *Dir. trasp.* 1994, (1), 13
- TULLIO L., *Summum ius... superveniens, summa iniuria*, in *Dir. trasp.* 1988, 101
- TULLIO L., *L'agevole esplicazione della dichiarazione di valore come presupposto della valutazione di costituzionalità dell'art. 423 c. nav.*, in *Dir. trasp.* 1992, 485
- TULLIO L., *I contratti di trasporto e di viaggio turistico nella disciplina di tutela dei consumatori*, in *Studi in memoria di M.L. Corbino*, Milano, 1999, 843
- TURCO BULGHERINI E., *Eguaglianza dei cittadini, solidarietà sociale e limitazione della responsabilità del vettore aereo di persone*, in *Dir. prat. av. civ.* 1979, 20 ss.
- TURCO BULGHERINI E., *Il limite di risarcimento ed ipotesi di superabilità in tema di trasporto aereo di persone*, in *Studi Lefebvre* (1995), 1255
- TURCO BULGHERINI E., *L'unificazione internazionale della disciplina della responsabilità nel settore dell'aviazione civile*, in *Studi maritt.* 1983, 79
- TURCO BULGHERINI E., *La nuova disciplina del trasporto aereo internazionale: l'impronta multidisciplinare e a dimensione pubblicistica del diritto della navigazione*, in *Dir. mar.* 2000, 1080 ss.
- TURCO BULGHERINI E., *Protezione delle vittime degli incidenti e diritti inviolabili delle persone nel sistema costituzionale*, in *Dir. prat. av. civ.* 1985, 371 ss.
- TURCO BULGHERINI E., *Responsabilità oggettiva e concorso di colpa nell'attuale regime della responsabilità del vettore aereo internazionale*, in *Foro it.* 1979, IV, 91
- VAGO G., *Le Condizioni LATA*, in *Mon. Trib.* 1966, 787
- VAGO G., *Responsabilità senza colpa del danno a terzi ad opera di aeromobili*, in *Resp. civ. prev.* 1962, 125 ss.
- VALENZIANO L., *Sulla natura della responsabilità per trasporti aerei*, in *Dir. prat. comm.* 1929, II, 102
- VARLARO SINISI A., *Considerazioni sulla legittimità dell'Accordo di Montreal del 4 maggio 1966*, in *Annali aeron.* 1969, 35
- VASELLI, *Cenni sul nuovo regime comunitario del trasporto aereo*, in *Foro pad.* 1993, II, 43
- VASSALLI DI DACHENHAUSEN T., *La Convenzione di Varsavia sul trasporto aereo e la giurisprudenza francese sull'azione di responsabilità del vettore*, in *Foro it.* 1978, IV, 226
- VERGANI E., *Alcune questioni relative alla responsabilità del vettore aereo*, in *Dir. maritt.* 1995, 198
- VERMIGLIO G., *La specialità del diritto della navigazione nelle sentenze della Corte Costituzionale*, in *Dir. Trasp.* 1999, 781 ss.
- VERNA F., *La responsabilità nei sinistri aerei*, in *Riv. pen.* 1933, 1153 ss.

- VERNIZZI S., *Lista nera comunitaria e controlli dell'aviazione civile sugli aeromobili degli Stati terzi: relative problematiche giuridiche*, in *Sicurezza, navigazione e trasporto*, a cura di Rita Tranquilli-Leali ed Elisabetta G. Rosafio, Milano, 2008, 317
- VIDELA ESCALADA, *Quelques aspects de l'évolution du régime juridique du transport aerien au cours des dernières années*, in *Studi Lefebvre* (1995), 1313
- ZAMPONE A., *Le nuove norme sulla responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale di passeggeri*, in *Dir. Trasp.* 2000, 7 ss.
- ZAMPONE A., *Sulla nozione di wilful misconduct nella giurisprudenza statunitense alla luce dell'entrata in vigore del Protocollo di Montreal n. 4*, in *Dir. Trasp.* 2001, 215 ss.
- ZAMPONE A., *Trasporto aereo e clausole vessatorie*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, Milano 2002, 691 ss.
- ZAMPONE A., *Sulla risarcibilità del danno psichico nel trasporto aereo di persone* (House of Lords 28 febbraio 2002), in *Dir. Trasp.* 2003, 977 ss.
- ZANGHI, *La disciplina dei trasporti aerei nel Trattato istitutivo della CEE*, in *Com. internaz.* 1965, 314 ss.
- ZENO-ZENCOVICH V., *Il contratto di trasporto aereo e la tutela del consumatore*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, Milano 2002, 729
- ZUNARELLI S., *La decadenza del vettore dal beneficio della limitazione della responsabilità*, in *Studi Lefebvre*, Milano, 1995, 1431