



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI SASSARI

DIPARTIMENTO DI GIURISPRUDENZA

SCUOLA DI DOTTORATO IN DIRITTO ED ECONOMIA DEI SISTEMI PRODUTTIVI

XXVI Ciclo

Il risarcimento del danno per ritardo aereo nel trasporto di persone

Direttore:

Chiar.^{mo} Prof. MICHELE M. COMENALE PINTO

Relatore:

Chiar.^{mo} Prof. MICHELE M. COMENALE PINTO

Tesi di dottorato di:

Dott.ssa PETRA CACCAMO

Anno Accademico 2013-2014

INDICE

Parte Prima

IL RITARDO AEREO RILEVANTE

1.	Le fonti della materia.....	1
1.2.	Il diritto civile nell'ordinamento della navigazione.....	8
2.	Il tempo dell'adempimento dell'obbligazione di trasporto aereo.....	11
2.1.	Il ritardo nell'adempimento dell'obbligazione di trasporto aereo.....	18
3.	Il ritardo «nel» trasporto aereo.....	26
4.	Il ritardo aereo «assistito», «compensato» e «risarcito».....	35
5.	La definizione di «arrivo» del volo secondo la Corte di Giustizia europea.....	45
6.	Le proposte di riforma del regolamento Ce n. 261/2004 in materia di ritardo.....	49
7.	Il ritardo aereo come inadempimento.....	59
7.1.	(segue) Nella normativa internazionale-uniforme ed europea.....	62
7.2.	(segue) Nella normativa interna.....	75

Parte Seconda

LA RESPONSABILITÀ

1.	La responsabilità per ritardo aereo secondo la disciplina internazionale-uniforme. La natura contrattuale ed extracontrattuale. La legittimazione passiva.....	84
1.2.	(segue) La legittimazione attiva.....	99
1.3.	(segue) Il concorso o cumulo di azioni.....	102

1.4. (segue) La natura soggettiva od oggettiva. La prova liberatoria.....	112
1.5. (segue) La limitazione del debito	127
1.5.1. (segue) La decadenza dalla limitazione del debito.....	140
1.6. (segue) Il termine per l'esercizio dell'azione	151
2. Il preposto	159
2.1. (segue) La responsabilità per ritardo aereo del preposto.....	171

Parte Terza

IL RISARCIMENTO DEL DANNO

1. Inquadramento generale del danno risarcibile secondo la disciplina internazionale-uniforme	177
1.2. (segue) La presunta irrisarcibilità del danno non patrimoniale dovuto a ritardo aereo.....	183
2. Il risarcimento del danno conseguente a ritardo aereo nella nostra giurisprudenza	192
3. Il danno non patrimoniale nel diritto internazionale-uniforme secondo la giurisprudenza della Corte di Giustizia europea.....	210
4. L'interesse non patrimoniale nel contratto di trasporto aereo	223
4.1. (segue) L'interesse non patrimoniale e gli artt. 1223 e 1225 c.c.....	228
5. La prova e la liquidazione del danno non patrimoniale.....	232
 Bibliografia.....	 237

PARTE PRIMA

IL RITARDO AEREO RILEVANTE

1. LE FONTI DELLA MATERIA.

Nella sezione del nostro codice della navigazione dedicata al trasporto aereo di persone (e bagagli)¹ – artt. 941-949^{ter} –, il

¹ Il trasporto di persone si caratterizza, *ex art.* 1678 c.c., per il trasferimento di persone fisiche da un luogo ad un altro. In particolare, sull'oggetto del contratto di trasporto di persone (da intendersi come nate e viventi) v. G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone: nozione e disciplina*, Padova, 1959, 42; G. MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, Padova, 1994, 5; V. BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, Torino, 2003, 82, nt. 3; S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, 168). La disciplina navigazionistica e civilistica di questo tipo di trasporto include anche quella del bagaglio, che quindi viene a differenziarsi dalla disciplina del trasporto di cose. Per vero, se questo è indubbio per il c.d. bagaglio a mano, non lo è per quello consegnato al vettore, che, per le caratteristiche che assume, sembrerebbe potersi ricondurre nella disciplina del trasporto di cose. Ad ogni modo, nella normativa (che qui ci interessa) internazionaluniforme sulla responsabilità del vettore aereo (Convenzione di Montreal del 1999 e Convenzione di Varsavia del 1929) il trasporto del bagaglio è disciplinato, indipendentemente dalla sua consegna o meno al vettore, unitamente al trasporto di persone. Per un maggiore approfondimento sulla nozione di «bagaglio» ed il regime di responsabilità del vettore aereo per danni al bagaglio, nel caso del ritardo (che, si ricorda, non costituisce oggetto di studio nel presente lavoro), si rimanda a: D. COLOMBO – F. FOTI, *Il trasporto di bagaglio: caratteri, documenti e prescrizioni contrattuali*, in *Spunti di studio su: Le condizioni generali del trasporto nel trasporto di persone* (a cura di G. Romanelli – L. Tullio), Cagliari, 1997, 58 ss.; C. DI GIOVANNI – P. PERRONE,

termine «ritardo» compare una sola volta, all'art. 947². Questa disposizione, però, non si rivela occasione per prevedere un'apposita disciplina della responsabilità vettoriale in caso di volo ritardato, per la trattazione della quale si rinvia, semplicemente, alle norme comunitarie in punto di diritti dei passeggeri. Il che appare inutile e ridondante, nella considerazione che già, in apertura della sezione, l'art. 941 cod. nav. rinvia genericamente alle «norme comunitarie ed internazionali in vigore nella Repubblica»³.

Le prestazioni accessorie del contratto aereo di persone e l'art. XIII delle Condizioni generali, in Spunti di studio su: Le condizioni generali del trasporto nel trasporto di persone (a cura di G. Romanelli – L. Tullio), Cagliari, 1997, 110 ss.; E. G. ROSAFIO, Riflessioni sulla responsabilità del vettore aereo di bagaglio nella disciplina legale, in AA. VV., Il nuovo diritto aeronautico - In ricordo di Gabriele Silingardi, Milano, 2002, 649 ss.; S. VERNIZZI, Perdita del bagaglio: responsabilità del vettore e della società di gestione dei servizi aeroportuali, in I diritti del consumatore e la nuova class action (a cura di P. G. Demarchi), a Bologna, 2010, 203 ss.; S. POLLASTRELLI, La tutela del passeggero nel trasporto aereo di bagagli, Macerata, 2013, 19 ss.

² Il riferimento è al codice della navigazione, così come modificato, nella parte aeronautica, dal d.lgs. 9 maggio 2005, n. 96 e, per disposizioni integrative e correttive, dal d.lgs. 15 marzo 2006, n. 151. Prima della riforma, il ritardo era disciplinato all'art. 942 cod. nav., che stabiliva: «Il vettore risponde del danno per il ritardo e l'inadempimento dell'esecuzione del trasporto, nonché per i sinistri che colpiscono la persona del passeggero, dall'inizio delle operazioni di imbarco al compimento di quelle di sbarco, a meno che provi che egli e i suoi dipendenti e preposti hanno preso tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno».

³ Circa le fonti normative del trasporto aereo, la soluzione adottata dal legislatore italiano della riforma (2005-2006) non è stata considerata un granché originale, salvo per quanto attiene il carattere «dinamico» del rinvio (cfr. S. ZUNARELLI – M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, Padova, 2013, 431). Sui problemi che la tecnica legislativa del rinvio può determinare, v. E. G. ROSAFIO, *Il trasporto aereo di*

La specifica regolamentazione della responsabilità vettoriale nel trasporto aereo di persone, anche per il caso, che qui ci interessa, del ritardo, è perciò demandata a disposizioni sovranazionali, in particolare internazionali⁴. L'art. 3 del Regolamento Ce n. 2027/97⁵, così come modificato dal Regolamento Ce n. 889/2002⁶, prevede, infatti, che la responsabilità di un vettore aereo comunitario in relazione ai passeggeri (e ai loro bagagli) è disciplinata dalle pertinenti disposizioni della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale⁷.

cose. Riflessioni sul regime legale, Milano, 2007, 23 ss.

⁴ Fa eccezione l'ipotesi della responsabilità del vettore aereo di persone per inesecuzione della prestazione di trasporto, non disciplinata a livello internazionale uniforme, la cui regolamentazione è, perciò, lasciata alla legge nazionale.

⁵ Regolamento Ce n. 2027/97 del Consiglio 9-10-1997 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti, in *G.U.C.E.* 17-10-1997, L 285.

⁶ Regolamento Ce n. 889/2002 del Parlamento e del Consiglio 13-5-2002 che modifica il regolamento ce n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti, in *G.U.C.E.* 30-5-2002, L 140/2.

⁷ La Convenzione di Montreal del 1999 è entrata in vigore in Italia il 28 giugno 2004, a seguito di ratifica intervenuta con l. 10 gennaio 2004, n. 12. È stata ratificata pure dall'allora Comunità europea, sul presupposto che l'art. 53.2 del testo convenzionale apre la firma anche alle Organizzazioni regionali di integrazione economica (sia pure senza rilevanza ai fini dell'assolvimento delle condizioni per l'entrata in vigore). Sul punto, v. M. BRIGNARDELLO, *Problematiche relative alla firma e alla ratifica della Convenzione di Montreal del 1999 da parte della Comunità europea*, in *Dir. mar.*, 2011, 3. Oltre che dalla Convenzione di Montreal, la responsabilità del vettore aereo nel trasporto

La normativa europea, invece, si dedica, più che altro, alla disciplina di aspetti non contemplati da quella internazionale, come la tutela del passeggero in caso di negato imbarco, di cancellazione e di ritardo prolungato del volo, di cui al Regolamento Ce n. 261/2004⁸.

internazionale è disciplinata, in via residuale, dalla Convenzione di Varsavia del 1929 (ratificata e resa esecutiva in Italia con la l. 19 maggio 1932, n. 841). La Convenzione di Montreal del 1999 si applica ai trasporti internazionali allorché il luogo di partenza e quello di arrivo sono situati nel territorio di due Stati contraenti o sul territorio di un solo Stato contraente, se è previsto uno scalo nel territorio di un altro Stato anche non contraente. La Convenzione di Varsavia si applica qualora non sia applicabile l'altra, ossia se gli Stati fra i quali (o l'unico nel quale) il trasporto avviene sono entrambi parti della Convenzione di Varsavia e almeno uno non è parte della Convenzione di Montreal. Entrambe si applicano esclusivamente ai trasporti aerei che, oltre a presentare il requisito dell'internazionalità, siano assunti a titolo oneroso o, se non sia previsto un corrispettivo, siano comunque eseguiti da un'impresa di trasporto aereo (art. 1 Conv. Montreal; art. 1 Conv. Varsavia). Sulle condizioni che hanno indotto all'entrata in vigore della Convenzione di Montreal v. 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, 67 ss.; E. G. ROSAFIO, *Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999: problemi applicativi*, in *Dir. tur.*, 2004, 10 ss.

⁸ Reg. Ce n. 261/2004, in *G.U.U.E.* L/1 46 del 17 febbraio 2004. V., in proposito, successive retifiche intervenute al testo del regolamento che sono state pubblicate in *G.U.U.E.* L 365/89 del 21 dicembre 2006 e L 329/65 del 14 dicembre 2007, che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91, Reg. Cee del Consiglio n. 295/91 del 4 febbraio 1991, che stabilisce norme comuni relative ad un sistema di compensazione per negato imbarco nei trasporti aerei di linea, in *G.U.U.E.* L/5 36 dell'8 febbraio 1991. Al di là delle ragioni di tutela dei passeggeri, l'opportunità di adottare una disciplina comunitaria è sorta per evitare che una disparità di conseguenze cui avrebbero potuto andare incontro le varie compagnie aeree, ammesse ad operare in concorrenza fra loro, si potesse trasformare in un indebito vantaggio concorrenziale, posto che un minor rischio di assoggettamento ad azioni risarcitorie, ovvero un minore livello di conseguenze economiche negative per risarcimenti dovuti, comporta una riduzione dei costi e, conseguentemente, la possibilità di offrire tariffe più vantaggiose (così S. ZUNARELLI – M. M. COMENALE PINTO, *op. cit.*, 429).

Per il tramite del sistema dei rinvii poc'anzi accennato, le norme contenute nel regolamento europeo, divengono diritto interno «derivato»⁹. Dato il principio del primato dell'ordinamento comunitario rispetto al diritto interno¹⁰, al diritto interno «derivato» si applicheranno, innanzitutto, le regole elaborate dalla Corte di Giustizia in materia del ritardo aereo, oltre al principio dell'interpretazione conforme¹¹ e quelle altre regole che garantiscono

⁹ E. RUSSO, *L'interpretazione dei testi normativi comunitari*, Milano, 2008, 282 ss., distingue tra diritto interno «derivato» e diritto interno «puro»: con il primo si intenderebbe non solo l'insieme delle norme di attuazione delle direttive comunitarie ma, più in generale, quei settori del sistema normativo interno che regolano materie toccate da interventi comunitari; con il secondo, invece, si farebbe riferimento alle norme concernenti materie e settori non investiti da interventi normativi comunitari.

¹⁰ Il principio del primato della norma comunitaria è stato affermato per la prima volta dalla Corte di Giustizia Ue con la sentenza del 15 luglio 1964, causa 6/64, *Costa c. Enel*, in *Racc.*, 1964, 1129 (in seguito ribadito: C. Giust. Ce, 9 marzo 1978, causa 106/77, *Simmenthal*, in *Racc.*, 1978, 629; C. Giust. Ce, 8 giugno 2000, causa 258/98, *Carra e a.*, in *Foro it.*, 2002, IV, 245). La Corte costituzionale italiana si è conformata alla giurisprudenza europea, solo anni dopo, con la c.d. sentenza c.d. «*Granital*» dell'8 giugno 1984, n. 170 (in *Foro it.*, 1984, I, 2062, con nota di A. TIZZANO, *La Corte Costituzionale e il diritto comunitario vent'anni dopo...*; in *Giur. Cost.*, 1984, 297; in *Riv. dir. int.*, 1984, 360. Sul punto, anche G. BARILE, *Costituzione e rinvio mobile al diritto straniero, diritto canonico, diritto comunitario, diritto internazionale*, Padova, 1987, 37 e 45). Con tale pronuncia, in forza dell'art. 11 Cost., il nostro ordinamento ha riconosciuto il carattere sopranazionale di quello comunitario (oggi europeo) e la diretta efficacia dei regolamenti, che prevalgono automaticamente sulla normativa interna.

¹¹ Il canone ermeneutico dell'interpretazione conforme al diritto dell'Unione risulta correlato a taluni fondamentali principi in tema di rapporti tra ordinamento nazionale e ordinamento UE, quali il ricordato (v. nota precedente) principio giurisprudenziale del primato del secondo rispetto al primo e quello scritto di leale collaborazione (art. 4.3 TUE, in precedenza art.

no l'attuazione dell'ordinamento europeo, tra cui la disapplicazione da parte del giudice statale delle norme nazionali confliggenti con quelle comunitarie ed il rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia per la soluzione dei dubbi interpretativi. Poiché, tuttavia, le norme di diritto interno «derivato» costituiscono disposizioni di diritto nazionale, esse sono soggette anche alle norme sull'interpretazione dettate dal diritto interno (prime fra tutte quelle di cui agli artt. 12 e 14 disp. prel. c.c.) che, peraltro, devono essere coordinate ed adattate alle regole ed ai principi elaborati dalla Corte di Giustizia. Analogamente, poiché le norme contenute nella convenzione internazionale, rese esecutive in base ai procedimenti di adattamento, divengono «norme interposte», esse, con i loro principi di interpretazione, devono essere rispettate da parte del legislatore nazionale¹²,

10 TCE). Un ulteriore fondamento di tale vincolo ermeneutico viene individuato nell'art. 288.2 TFUE (in precedenza art. 249.3 TCE). Si veda, in proposito: C. Giust. Ce, 13 novembre 1990, causa 106/89, *Marleasing*, in *Foro it.*, 1992, IV, 173, con nota di L. DANIELE, *Novità in tema di efficacia delle direttive comunitarie non attuate*; C. Giust. Ce, 14 luglio 1994, causa 91/92, *Faccini Dori*, in *Giur. it.*, 1995, I, 1, 1385. Per la dottrina, P. PERLINGIERI, *Diritto comunitario e legalità costituzionale. Per un sistema italo-comunitario delle fonti*, Napoli, 1992, 135 ss.; N. SCANNICCHIO, *Il diritto privato europeo nel sistema delle fonti*, in *Diritto privato europeo*, I (a cura di N. Lipari), Padova, 1997, 69-70.

¹² Per effetto dell'art. 117.1 Cost., come modificato dall'art. 3 l. cost. 18 ottobre 2001, n. 3, secondo cui la potestà legislativa deve essere esercitata dallo Stato e dalle Regioni nel rispetto della Costituzione, nonché dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e dagli obblighi internazionali, la Corte

pur dovendo essere sottoposte ad una verifica di compatibilità con la Costituzione e con i principi del nostro ordinamento.

Questi passaggi, dalla normativa interna a quella comunitaria ed internazionale, per poi tornare alla disciplina nazionale, che occorre comunque interpretare alla luce del diritto sovranazionale, si rivelano, però, un circolo vizioso tutte quelle volte in cui quelle fonti presentano delle lacune normative e la legge nazionale speciale¹³, semplicemente, rinvia alle stesse. L'effetto, come vedremo, non può che essere una riproposizione di quei vuoti, oltre che una reiterazione dei vizi interpretativi.

Sempre preliminarmente, e dal punto di vista ermeneutico, occorre segnalare che si rivela particolarmente ostica la trasposizione dei concetti giuridici da quelle fonti espressi, che risentono dell'impostazione giuridica e della tecnica legislativa anglosassoni,

costituzionale ha affermato che le norme contenute nelle convenzioni internazionali divengono «diritto interno interposto» (v. C. cost. 24 ottobre 2007, n. 348, in *Giur. Cost.*, 2007, 5 e C. cost. 24 ottobre 2007, n. 349, *ibidem*), ossia assumono un carattere «superlegislativo», comunque «infracostituzionale».

¹³ Vanno infatti risolte sulla base della *lex fori* le questioni sulla qualificazione od interpretazione delle formule tecnico-giuridiche impiegate dalla Convenzione di Montreal, quando non vi provveda la fonte convenzionale stessa (sul punto, E. FANARA, *Le assicurazioni aeronautiche*, I, Reggio Calabria, 1976, 270, anche per la bibliografia in proposito).

fondate sul *common law*, nel nostro (così come negli altri ordinamenti) di *civil law*¹⁴.

1.2. IL DIRITTO CIVILE NELL'ORDINAMENTO DELLA NAVIGAZIONE.

L'*extrema ratio*, con cui si cercherà di risolvere le problematiche accennate, non potrà che rinvenirsi nel diritto civile; con ciò, chiaramente, non si intende in alcun modo mettere in discussione l'autonomia del diritto della navigazione¹⁵.

Lo stesso art. 1 cod. nav., che contiene l'affermazione della regola secondo cui: «In materia di navigazione (...) ove manchino disposizioni del diritto della navigazione (...) si applica il diritto ci-

¹⁴ A. ANTONINI, *Il danno risarcibile nel trasporto di persone*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999* (a cura di L. Tullio), Napoli, 2006, 83.

¹⁵ In riferimento all'autonomia del diritto della navigazione, v. S. PUGLIATTI, *Codice della navigazione e codice civile*, in *Riv. dir. nav.*, 1943-48, I, 7, in part. 12 ss., che – nel ricordare la tesi dell'autonomia giuridica che già Antonio Scialoja, sotto l'impero del codice del commercio del 1882 e della legislazione speciale ad esso collegata, sosteneva (v. A. SCIALOJA, *Sistema del diritto della navigazione*, Napoli, 1922, 3 ss.) – nota come la promulgazione del codice della navigazione ha fatto venir meno ogni questione sull'autonomia del diritto della navigazione. Infatti «non si è mai messa in dubbio l'autonomia di quei rami del diritto che poggiano sulla impalcatura di un codice».

vile», riconosce espressamente l'applicazione di norme del diritto civile alla materia della navigazione. Sulla stessa linea, si colloca anche l'art. 1680 c.c., che prevede l'applicazione delle disposizioni del capo VIII (del trasporto), del titolo III (dei singoli contratti), del titolo IV (delle obbligazioni) del c.c. – artt. 1678-1702 – «anche ai trasporti per via (...) d'aria (...), in quanto non siano derogate dal codice della navigazione e dalle leggi speciali». Tale espresso richiamo alle norme speciali, come è stato autorevolmente sostenuto, non esclude affatto la qualificazione primaria delle norme del codice civile nella disciplina degli istituti del diritto della navigazione¹⁶, ma, anzi, la presuppone, pur condizionandola alla mancanza di una diversa particolare disciplina¹⁷. Ulteriormente, sempre l'art. 1 cod. nav., riconosce che il diritto civile può entrare nell'ordinamento della navigazione anche per la via dell'analogia. Tra l'altro, deve

¹⁶ Diversamente è a dirsi per quelle norme del codice civile che, semplicemente, pongono una delimitazione della sfera di operatività della disciplina posta dal codice civile, dichiarandola inapplicabile alla materia della navigazione. Queste, nel regolamento dei confini tra i due ordinamenti, affermano la competenza primaria del codice della navigazione a regolare la materia. L'applicazione del codice civile, allora, potrà essere solo sussidiaria, in forza dell'art. 1.2. cod. nav. Le norme civilistiche, d'altronde, in questi casi, escludono solo la loro applicazione come disciplina primaria. Sul punto, G. PESCATORE, *Codice civile e codice della navigazione: valore dei richiami reciproci*, in *Riv. dir. nav.*, 1959, I, 221, in part. 223-225.

¹⁷ G. PESCATORE, cit., 225-226.

notarsi che col procedimento analogico¹⁸ si esprime al massimo la dipendenza¹⁹ e la commistione delle due discipline, perché il diritto civile (o, meglio, il principio che ne è tratto) diviene diritto (*rectius*: principio) speciale²⁰. L'integrazione della disciplina navigazionistica con quella civilistica trova, infine, espressione anche nell'art. 12, ult. co., disp. prel. c.c., ove è prevista l'applicazione dei principi generali dell'ordinamento giuridico dello Stato nell'ipotesi che una controversia non possa essere decisa con le disposizioni che regolano caso simili o materie analoghe²¹.

La considerazione che il diritto civile sia solo fonte sussidiaria del diritto della navigazione è, allora, da rivalutare. Esso è «diritto generale», ossia «tronco comune a tutti i rami del diritto privato»

¹⁸ Com'è noto, col procedimento analogico si opera un'astrazione che dalla norma particolare consente di risalire al principio, il quale fissa una regola più ampia di quella espressa, comprensiva della fattispecie non regolata, cui si intende provvedere, sorretta dalla *eadem ratio*. Il principio che deriva dall'*analogia legis* è speciale in quanto: estratto da una normativa concreta ed omogenea, pone una regola per determinare casi individuati ed è destinato ad operare nell'ambito della materia stessa.

¹⁹ Di rapporto di «dipendenza totale o parziale, non solo quantitativamente, ma qualitativamente», tra l'ordinamento della navigazione e quello civilistico, parla G. PESCATORE, cit., 221.

²⁰ Sul punto, in riferimento al diritto della navigazione e diritto civile, G. PESCATORE, *Diritto della navigazione e principi generali*, in *Foro it.*, 1994, 434-435; ID., *Principi speciali (in materia di navigazione) e principi generali*, in *Dir. trasp.*, 2000, I, 1.

²¹ G. PESCATORE, *Diritto della navigazione e principi generali*, cit., 435.

– come pure dello «speciale» diritto della navigazione²² – di cui contiene i principi²³.

Sarà dunque con i principi e gli istituti civilistici che andremo a fare i conti, avendo il presente studio ad oggetto la responsabilità per inadempimento dell'obbligazione di trasporto ed il conseguenziale risarcimento del danno.

2. IL TEMPO DELL'ADEMPIMENTO DELL'OBBLIGAZIONE DI TRASPORTO AEREO.

Il ritardo segna un momento patologico nell'adempimento della prestazione che forma oggetto dell'obbligazione. D'altra parte, fanno ad esso riferimento le norme civilistiche che, in via generale, regolano il fondamento della responsabilità per inadempimento

²² S. PUGLIATTI, cit., 26-27; G. PESCATORE, *Codice civile e codice della navigazione*, cit., 221.

²³ I principi generali «ineriscono all'ordinamento nel suo complesso ed operano in questo ambito come regole aperte e non relative a fattispecie delimitate» e si estraggono «dal complesso delle norme dell'ordinamento giuridico, inteso come sistema unitario» (così G. PESCATORE, *Principi speciali (in materia di navigazione) e principi generali*, cit., 2). Sono cioè «espressione ultima dell'estrazione di criteri dall'ordinamento globale del sistema normativo» (*ivi*, 5). Nello stesso senso l'A. (ID.), *Diritto della navigazione e principi generali*, cit., 435.

(l'art. 1218 c.c.) e la determinazione del danno risarcibile (l'art. 1223 c.c.).

La sua rilevanza, però, è subordinata ad altra questione, attinentemente l'ambito fisiologico dell'adempimento, quella del tempo dell'esecuzione²⁴. Ritardo e tempo del trasporto sono, infatti, due nozioni strettamente collegate, ma se il secondo non può essere in qualche modo accertato, è inutile parlare di ritardo²⁵. Occorre perciò, innanzitutto, chiarirsi sulla questione del tempo di esecuzione della prestazione di trasporto aereo, per poi capire quando vi è ritardo.

Già secondo la disciplina generale delle obbligazioni, il debitore si libera con l'esecuzione esatta della prestazione che forma oggetto dell'obbligazione, cioè con un comportamento od un risultato che si specificano in relazione a vari criteri, tra cui il tempo, che sono quindi elementi (o modalità) della prestazione²⁶.

²⁴ Difatti, è duplice la prospettiva in cui cogliere il riferimento del codice civile al ritardo: da una parte, il ritardo inteso, semplicemente, come violazione della modalità temporale di esecuzione della prestazione; dall'altra, come evento al cui verificarsi è subordinato il sorgere dalla responsabilità del debitore (sul punto, N. RIZZO, *Inadempimento e danno da ritardo tra diritto comune e diritto privato europeo*, in *Riv. dir. civ.*, 4, 2013, 827).

²⁵ S. BUSTI, *Il ritardo nei trasporti aerei*, in *Annali dell'Istituto di diritto aeronautico*, II, Milano, 1970-1971, 68.

²⁶ Per tutti, C. M. BIANCA, *Diritto civile*, IV, *L'obbligazione*, Milano, 1992, 209 ss.

Stupisce, allora, che quasi tutti gli autori che si sono dedicati allo studio della tematica del ritardo e della conseguente responsabilità vettoriale nel trasporto aereo di persone, lamentano l'assenza, nelle normative internazionaluniformi e comunitarie che la regolano (oltre che di un concetto di ritardo da ascrivere alla responsabilità vettoriale e di un ambito spazio-temporale di applicabilità della stessa²⁷), di una previsione che ponga uno specifico obbligo, in capo al vettore, inerente al tempo di esecuzione della prestazione²⁸.

È evidente che il tempo dell'adempimento, che è rilevante in tutte le obbligazioni, lo è pure, e ancor di più, in quella avente ad oggetto il servizio di trasporto, soprattutto aereo. Come è stato infatti autorevolmente sostenuto, non si può parlare di trasporto se la sua esecuzione non deve aver luogo in un termine ragionevole, in

²⁷ S. BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo* (a cura di L. Tullio), Napoli, 2006, 140.

²⁸ L. TULLIO, *Overbooking, cancellazione e ritardi*, in *Studi su negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo* (a cura di M. Deiana), Cagliari, 2005, 16. Si veda, sul punto, l'elenco delle obbligazioni nascenti dal contratto di trasporto per il vettore aereo così come sintetizzato da A. ANTONINI., *La responsabilità del vettore aereo per il trasporto di persone o cose nella più recente evoluzione normativa: protocolli di Montreal, Varsavia-Montreal, Regolamento comunitario*, in *Dir. trasp.*, 2000, 615 ss., *ivi*, 622 ss., o in M. M. COMENALE PINTO, *Il contratto di trasporto di persone*, in F. Morandi, M. M. Comenale Pinto, M. La Torre, *I contratti turistici*, Milano, 2004, 147 ss.

funzione del mezzo di trasferimento scelto dal passeggero²⁹. Ove, dunque, si dovesse ritenere il vettore libero di eseguire la sua obbligazione in un momento ed un lasso di tempo rimessi al suo arbitrio, «bisognerebbe riconoscere che non esiste alcun contratto di trasporto»³⁰. A ben vedere, poi, questo legame, tra tempo della prestazione e prestazione stessa, nel trasporto per via aerea sembra divenire talmente forte da far arrivare il primo a costituire persino l'oggetto della seconda. In questa prospettiva, dunque, non sembra assolutamente corretto ritenere (come taluno ha fatto) che il vettore aereo assuma un dovere essenziale, di celerità, che si aggiungerebbe all'obbligazione tipica di trasferimento³¹. L'obbligazione vettoriale deve essere considerata nella sua unicità³², come obbligazione di trasportare il passeggero celermente, nella prospettiva che quella il

²⁹ S. BUSTI, *Il ritardo nei trasporti aerei*, cit., 68.

³⁰ S. BUSTI, *Il ritardo nei trasporti aerei*, cit., 68-69; R. RODIERE, *Droit des transports terrestres et aérien*, Paris, 1990, 13.

³¹ La tesi riportata, e contestata, è di 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, 101.

³² A sostegno dell'unicità della prestazione di trasferimento, S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001, 154 ss.

vettore «vende», e soprattutto quella che il passeggero «compra», è proprio la rapidità del servizio³³.

Che la *quaestio* sia *nulla* lo dimostra anche il fatto che la responsabilità vettoriale per ritardo aereo è comunque disciplinata dalla Convenzione di Montreal del 1999, in particolare: (esplicitamente) all'art. 19, ove è detto che il vettore è responsabile del danno derivante da ritardo nel trasporto aereo di passeggeri (salvo dimostri che egli stesso e i propri dipendenti e preposti abbiano adottato tutte le misure che potevano essere ragionevolmente richieste per evitare il danno, oppure che era loro impossibile adottarle); e (implicitamente) all'art. 22, ove sono stabiliti degli specifici massimali di responsabilità (per cui il debito risarcitorio per il ritardo patito dal passeggero è limitato a 4.694 diritti speciali di prelievo³⁴). Va da sé, ragionando *a contrario*, che se vi sono norme sanzionanti la responsabilità del vettore per ritardo nel trasporto aereo di perso-

³³ S. BUSTI, *ult. op. cit.*, 183; ID., *Il ritardo nei trasporti aerei*, cit., 74.

³⁴ Il diritto speciale di prelievo (noto con l'acronimo DSP o SDR, dall'inglese «*Special Drawing Rights*») è l'unità di conto del Fondo Monetario internazionale (art. XV dello Statuto del Fondo) adottata dal 1969 per far fronte al venir meno del valore ufficiale dell'oro. La sua quotazione si basa sul valore ponderato di: dollaro statunitense, euro, yen giapponese, sterlina inglese. Attualmente, un diritto speciale di prelievo corrisponde a circa EUR 1,121 (valore del 1° aprile 2014).

ne, sussiste certamente un obbligo in capo allo stesso di eseguire il trasporto entro un certo termine³⁵.

Fin qui, possiamo dire che il vettore aereo è obbligato³⁶ ad

³⁵ L. TULLIO, *op. cit.*, 16.

³⁶ Alla prestazione principale del vettore consistente nel trasferimento della persona da un luogo ad un altro (art. 1678 c.c.), è connesso un obbligo di protezione del passeggero. Questo, come si ricava dalla disciplina della responsabilità vettoriale di cui all'art. 1681 c.c., ha per oggetto l'adozione di tutte le misure idonee per far giungere il passeggero incolume al luogo di destinazione. Avremo modo di vedere che, nel trasporto aereo, tale obbligo si arricchisce del dovere di fornire al passeggero, a seguito di un ritardo, di due ore o più, alla partenza, l'assistenza e, a seguito di ritardo, all'arrivo, di minimo tre ore, la compensazione. Il vettore, inoltre, deve proteggere il passeggero informandolo. All'art. 943 cod. nav., è previsto il diritto del passeggero di essere informato dell'eventualità che il trasporto venga effettuato da un vettore diverso da quello indicato sul biglietto, prima dell'emissione del biglietto o, in caso di prenotazione, prima della sua conferma; diversamente, potrà chiedere, oltre al risarcimento del danno, la risoluzione del contratto ed il rimborso del biglietto. Analogamente, il regolamento Ce del Consiglio e del Parlamento n. 2111/2005 del 14 dicembre 2005 (oltre a prevedere l'istituzione di un elenco dei vettori aerei assoggettati a divieto operativo in ambito comunitario per ragioni di sicurezza, c.d. *black list*), stabilisce (art. 11) l'obbligo di comunicare al passeggero, fin dal momento della prenotazione, l'identità del vettore effettivo o dei vettori effettivi, con riferimento al caso in cui non ci sia coincidenza fra vettore contrattuale e vettore di fatto (per la coincidenza della nozione di «vettore effettivo» del legislatore comunitario con quella tradizionale di «vettore di fatto», si rinvia a B. FRANCHI, *Blacklist e vettore di fatto: più informazioni agli utenti del trasporto aereo*, in *Resp. civ. prev.*, 2006, 413 ss., in part. 418-419. Sulla nozione di vettore di fatto, S. ZUNARELLI, *La nozione di vettore (contracting carrier ed actual carrier)*, Milano, 1987, in part. 379 ss.) Ai sensi dell'art. 14 del regolamento Ce n. 261/2004, il passeggero ha il diritto di essere informato: della possibilità di rivolgersi al banco accettazione o alla porta di imbarco per ottenere il testo che enumera i diritti in materia di compensazione ed assistenza (tramite un avviso, chiaramente visibile e leggibile, affisso nella zona di registrazione); dei diritti di passeggero, in particolare in materia di compensazione ed assistenza (tramite un testo scritto fornito al banco accettazione o alla porta di imbarco). Inoltre, ad ogni passeggero il cui volo è ritardato, il vettore deve presentare un avviso scritto contenente le regole in materia di compensazione pecuniaria ed assistenza. Si noti, che se la prima obbligazione sorge per il vettore a

eseguire la prestazione di trasporto «celermente»³⁷.

prescindere dall'esistenza di un ritardo, le altre due sorgono (in aggiunta alla prima) solo a seguito di esso. Potrebbe dirsi che se tutti devono essere resi edotti del diritto ad essere informati, quest'ultimo, in materia di compensazione ed assistenza, sorge solo in capo a chi ha subito un ritardo. Il viaggiatore ha pure il diritto a ricevere informazioni dalla compagnia aerea, dal suo rappresentante o tramite il soggetto che fornisce l'assistenza ai passeggeri, sul ritardo e sulle sue cause contestualmente alla conoscenza delle stesse da parte degli organismi preposti, e comunque entro la prevista ora d'imbarco (successivamente, almeno ogni 30 minuti). In realtà, quest'onere informativo, non risulterebbe dalle fonti regolanti il ritardo, ma dalla Carta dei diritti del passeggero, documento, elaborato dall'Enac, meramente riassuntivo delle norme vigenti a tutela del passeggero, per cui privo di carattere vincolante. Ad ogni modo, non ne va dubitata l'obbligatorietà, trovando fondamento nelle norme che regolano il comportamento delle parti contrattuali, tra cui la buona fede (art. 1375 c.c.), la correttezza, (art. 1175 c.c.) e la diligenza, chiaramente, professionale (art. 1176.2 c.c.). Sul punto, per la dottrina: E. BETTI, *Teoria generale delle obbligazioni*, I, Milano, 1953, 97-98; U. MAJELLO, *Custodia e deposito*, Napoli, 1958, 55 ss. e 130 ss.; per la giurisprudenza: Giud. pace Civitavecchia, 21 luglio 2009, in *Dir. trasp.*, 2010, 815, con nota di R. D'AMBROSIO, *In tema di negato imbarco e di ritardo del volo* (ove è detto che il passeggero conclude il contratto di trasporto confidando nell'esperienza e professionalità della propria controparte, che deve fornire le adeguate informazioni, secondo il principio di buona fede, nel caso di specie, però, non date, circa i rischi legati di perdere la coincidenza per un ritardo di soli 15 minuti, per cui la compagnia aerea è stata condannata a risarcire il danno, non patrimoniale); Giud. pace Milano, 18 dicembre 2000, in *Giur. it.*, 2001, 1159, con nota di F. BILOTTA, *Inadempimento contrattuale e danno esistenziale* (nel cui caso il vettore è stato condannato a risarcire il danno consistente nella situazione di nervosismo e frustrazione subita dal passeggero a causa della mancata informazione sull'evolversi dei contrattempi e delle prevedibili contromisure a seguito di un volo ritardato).

³⁷ S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, op. cit., 154, ID., *Il ritardo dei trasporti aerei*, op. cit., 68.

2.1. IL RITARDO NELL'ADEMPIMENTO DELL'OBBLIGAZIONE DI TRASPORTO AEREO.

Chiarito che nell'obbligazione di trasporto per via d'aria il tempo, da una parte, non può che essere una modalità di adempimento della stessa, come per tutte le obbligazioni, e però, dall'altra, particolarmente la qualifica, occorre capire in che cosa si concreti, poi, tutta questa rilevanza ad esso attribuita.

La questione si pone anche perché i vettori aerei, internazionali e nazionali, sono soliti inserire nel contratto di trasporto³⁸ delle c.d. «clausole di tolleranza dei tempi di volo», con cui dichiarano, variamente: che gli orari di partenza e di arrivo non fanno par-

³⁸ Il contratto di trasporto aereo di persone (detto anche «contratto di passaggio»), come ogni altro contratto di trasporto, costituisce un negozio giuridico: a prestazioni corrispettive, commutativo e consensuale. Si perfeziona, cioè, con il semplice consenso liberamente manifestato dalle parti, allorché, per effetto del c.d. «principio della cognizione», il proponente ha conoscenza dell'accettazione dell'altra parte (art. 1326 c.c.). Chiaramente, poiché tale scambio di consensi avviene, oramai, prevalentemente «*on line*», si ritrovano qui le stesse problematiche attinenti la contrattazione di vendita a distanza nel commercio elettronico. Così, alcuni ritengono che il contratto di trasporto aereo si perfeziona con la richiesta di acquisto del biglietto, che rende nota al vettore la volontà del passeggero di accettare la sua «offerta (al pubblico)»; altri, invece, considerano il comportamento del vettore come un mero «invito a contrarre», così che la richiesta di passaggio vale come proposta ed il contratto si perfeziona nel momento in cui il passeggero viene a conoscenza dell'accettazione del vettore (sulle modalità con cui si perviene alla conclusione elettronica del contratto di trasporto aereo, v. S. BUSTI, *Nuovi documenti del trasporto aereo*, in AA. VV., *Il nuovo diritto aeronautico*, Milano, 2002, 558 ss. e in *Dir. trasp.* 2001, 349 ss.).

te del contratto e che danno semplici indicazioni del tempo medio del trasporto, che i termini d'arrivo non sono garantiti, che non s'impegnano ad iniziare o terminare un trasporto di passeggeri in un periodo di tempo prestabilito, che nessuna garanzia v'è per le coincidenze e che gli orari stessi sono suscettibili di modificazioni senza preavviso³⁹.

³⁹ L'International Air Transport Association (I.A.T.A.), organizzazione non governativa di natura privata cui aderiscono la maggior parte delle compagnie aeree che svolgono servizi di trasporto aereo di linea, il cui scopo è quello di garantire la collaborazione tra le compagnie stesse (v. in generale, F. CARLUCCI, *La cooperazione nel settore dell'aviazione civile: l'International Air Transport Association*, in *Trasp.*, 1994, 137; A. MASUTTI, *Il diritto aeronautico. Lezioni, casi e materiali*, Torino, 2009, 53) predispone una regolamentazione tipo che le compagnie affiliate si impegnano ad includere nelle proprie condizioni generali di contratto. Sotto questo profilo, si distinguono: le condizioni generali del contratto (le Resolutions n. 724 IATA Passengers Tickets Notices e n. 600 B IATA Cargo Air Waibill – Condition of contract) che rappresentano comportamenti imposti dalla IATA ai vettori aderenti, con tanto di sanzioni a carico delle compagnie non allineate, dalle condizioni generali di trasporto (Recommended Practices n. 1724 General Condition of Carriage – passengers and baggage n. 1601, Conditions of Carriage of Cargo), la cui osservanza è semplicemente raccomandata ai vettori al fine di ottenere uniformità nell'esercizio dei servizi aerei (sul punto: G. DESIDERIO – M. M. COMENALE PINTO, *Condizioni generali di contratto e condizioni di trasporto*, in *Arch. giur.*, 1988, 51 ss.; S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, *op. cit.*, 112-113; R. TRANQUILLI LEALI, *Il trasporto aereo di persone*, in *Trasporto e Turismo* (a cura di M. Riguzzi, A. Antonini) Torino, 2008, 313 ss. Osserva S. BUSTI, *ult. op. cit.*, 113, che all'atto pratico la differenza tra condizioni di contratto obbligatorie e condizioni di trasporto raccomandate è estremamente esigua, dato che le compagnie aeree aderenti alla IATA sono solite riprodurre alla lettera anche le condizioni di trasporto. Anche quest'ultime, perciò, secondo l'A., sono qualificabili come condizioni generali di contratto, in quanto il vettore tenta d'imporle, in maniera uniforme, alla generalità dei potenziali utenti.

Si condivide l'opinione che considera queste come «clausole di delimitazione della prestazione», perciò valide⁴⁰, e non invalide «clausole di esonero da responsabilità»⁴¹, in quanto non operano sul piano della responsabilità, ma su quello (antecedente) dell'obbligo, limitandolo. Escludono, infatti, *a priori* solo che il rispetto degli orari costituisca un obbligo del vettore, senza guardare

⁴⁰ Tra la dottrina che concorda con l'opinione riportata nel testo, secondo cui le c.d. «clausole di tolleranza dei tempi di volo» non sarebbero clausole di esonero da responsabilità, si ricorda: S. BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, op. cit., 153; L. TULLIO, op. cit., 18; R. RODIERE, op. cit., 437; A. ZAMPONE, *Trasporto aereo e clausole vessatorie*, in *Dir. trasp.*, 2001, 501 e 525, il quale, nel particolare, ritiene che tali clausole non siano forme di esclusione della responsabilità per ritardo «dal momento che non si nega che il vettore debba eseguire la propria prestazione in un tempo ragionevole». Tra la giurisprudenza, nello stesso senso: Giud. pace Venezia, 1 giugno 2000, in *Danno e resp.*, 2000, 1219 ss., con nota di I. NASTI, *Vacanza rovinata: risponde il venditore del pacchetto turistico*; Giud. pace Trieste, 16 dicembre 2002, in *Dir. trasp.*, 2004, 219 ss. con nota di E. LIGATO, *Profili di vessatorietà dell'art. 9 delle condizioni generali di trasporto dell'Alitalia*; Giud. pace Venezia Mestre, 13 gennaio 1999 e Giud. pace Venezia, 8 giugno 2000, in *Dir. trasp.*, 2001, 811 e 833, con nota di S. GIACOBBE, *Il ritardo nel trasporto aereo (e ferroviario) di passeggeri e la giurisprudenza dei giudici di pace*.

⁴¹ Le teorie che ritengono le c.d. «clausole di tolleranza sui tempi del volo» invalide, oscillano, circa la natura giuridica di tale invalidità, tra: la nullità, ai sensi dell'art. 1229 c.c. (cfr. A. GAGGIA, *Osservazioni sulle novità introdotte dal Regolamento 261/2004 in tema di ritardo nel trasporto aereo di persone*, in *Studi su negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo* (a cura di M. Deiana), Cagliari, 2005, 296; S. GIACOBBE, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, cit., 104, sul presupposto che nulle non siano soltanto quelle clausole che producono direttamente un esonero od una limitazione di responsabilità ma anche quelle che incidono sensibilmente o addirittura tendono ad escludere gli obblighi essenziali assunti dal vettore) e l'inefficacia (cfr. 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, 478).

alla responsabilità⁴². D'altronde, il fatto che non vi sia obbligo, e dunque neanche responsabilità, si evince dalle stesse fonti internazionali uniformi e comunitarie che regolano la responsabilità del vettore per ritardo nel trasporto aereo di persone, in quanto si astengono dal proclamare che è ritardo il mancato rispetto assoluto degli orari e dal precisare il profilo temporale della prestazione di trasporto⁴³. Con tali clausole, perciò, i vettori né possono andare *contra legem*, mancherebbe proprio la legge cui andare contro, né lo vogliono, visto e considerato che solitamente ad esse si accompagna una formale dichiarazione di rispetto della Convenzione di Montreal (o di Varsavia) e delle leggi nazionali applicabili.

Ciò non toglie, che con simili condizioni i vettori indeboliscono la rilevanza degli orari da loro stessi predisposti, ossia «ammorbidiscono» uno dei parametri utili a determinare la rilevanza del ritardo. Dal tempo indicato in quegli orari, infatti, comunque parte il giudice per misurare, caso per caso⁴⁴, col suo prudente apprezza-

⁴² L. TULLIO, *op. cit.*, 18.

⁴³ S. BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, *op. cit.*, 153; ID., *Il ritardo nei trasporti aerei*, *op. cit.*, 72.

⁴⁴ G. ROMANELLI, *op. cit.*, 64 ss., considera una *quaestio facti*, risolvibile caso per caso in ragione delle particolarità del singolo volo, la determinazione del margine di tollerabilità che il carattere puramente indicativo dei tempi

mento, la ragionevolezza del ritardo, tenendo conto, inoltre, della lunghezza e particolarità del percorso, del mezzo previsto per l'esecuzione del servizio e della mole del traffico aeroportuale, sia al momento della partenza che all'arrivo del volo⁴⁵. Questo, nella considerazione (condivisa dalla maggioranza della dottrina) che giuridicamente rilevante è solo la differenza «anormale», «abnorme», «eccezionale» – rispetto al tempo medio occorrente a coprire un determinato percorso con un certo tipo di aeromobile – tra l'ora del concreto arrivo a destinazione e quella pubblicata dalla compagnia aerea (concezione c.d. «oggettiva» del ritardo)⁴⁶.

La rilevanza degli orari, di partenza e di arrivo, indicati nel biglietto aereo⁴⁷ risulta, così, salvata, pur nella considerazione che

indicati dal vettore comporti.

⁴⁵ S. BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, op. cit., 159.

⁴⁶ La compiuta elaborazione di una definizione c.d. «oggettiva» del ritardo è dovuta a: J. SESSELI, *La notion de faute dans la Convention de Varsovie*, Lausanne, 1961, 37 ss. Nello stesso senso, anche: G. ROMANELLI, op. cit., 237, nt. 64; A. ZAMPONE, op. cit., 525 ss.; E. LIGATO, op. cit., 224. La critica maggiormente mossa a tale teoria è che ogni decisione sulla concreta determinazione del ritardo, con conseguente sorgere della responsabilità vettoriale, viene sostanzialmente rimessa alla discrezionalità del giudice nazionale adito (così già M. DE JUGLART, *Traitee de droit aerien*, Paris, 1989, 590 ss.; più recentemente, S. GIACOBBE, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, op. cit., 87 ss.)

⁴⁷ Il rilascio del biglietto di trasporto (detto anche «biglietto di passaggio», in forza della terminologia adoperata, nel trasporto marittimo di persone, all'art. 396.2 cod. nav.) è la forma tipica di documentazione del

essi non devono necessariamente essere, *stricto sensu*, rispettati dal vettore⁴⁸.

Se si ritenesse che il ritardo è giuridicamente rilevante, ai fini della responsabilità vettoriale, tutte le volte in cui, a seguito di un confronto tra l'orario effettivo di arrivo a destinazione e quello corrispondente al numero del volo, quest'ultimo sia stato semplicemente oltrepassato dal vettore⁴⁹, le compagnie aeree diverrebbero

trasporto di persone. Relativamente al trasporto aereo, di esso manca una apposita disciplina nel codice della navigazione, che è prevista, invece, nella Convenzione di Montreal 1999, all'art. 3. Tendenzialmente, esso è chiamato anche ad assolvere alle funzioni di documento di legittimazione, con la conseguenza che il suo possesso è richiesto per l'esercizio del diritto al trasporto. In connessione all'utilizzo della forma elettronica, la Conv. Montreal, all'art. 3.2, riconosce, però, la possibilità di sostituire il documento cartaceo con altri mezzi, purchè tramite essi il vettore fornisca al passeggero una dichiarazione scritta contenente tutte le indicazioni proprie del documento di trasporto. Ad ogni modo, occorre rilevare che il comma 5°, della disposizione citata, prevede che «l'inosservanza delle disposizioni di cui ai paragrafi precedenti non pregiudica l'esistenza né la validità del contratto di trasporto, il quale resta comunque soggetto alle norme della presente convenzione, ivi comprese quelle concernenti la limitazione della responsabilità». Sul biglietto elettronico nel trasporto aereo, v. S. BUSTI, *Problemi innovativi nella documentazione del contratto di trasporto aereo di persona*, in A.A.V.V., *Studi in memoria di M. L. Corbino*, Milano, 1999, 79 ss.; M. CORAIN, *I documenti del trasporto aereo (internazionale e nazionale)*, in *I nuovi contratti. Trasporto*, vol. XVII (a cura di P. Cendon), Torino, 2004, 77 ss.

⁴⁸ L. TULLIO, *op. cit.*, 17. Nello stesso senso anche quella parte della dottrina che, pur attribuendo forza vincolante agli orari stabiliti dai vettori, ritiene che debba necessariamente concedersi agli stessi un margine di tolleranza forfetario ed esente da responsabilità, calcolato sulla base degli orari indicati (cfr. P. LACOMBE – G. SAPORTA, *La responsabilité du transporteur aérien pour retard*, in *Rev. gén. air*, 1950, 681; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, *Studi per il codice della navigazione*, Milano, 1951, 146-147).

⁴⁹ Il correttivo elaborato alla teoria oggettiva ritiene più idoneo a

responsabili anche per ritardi di scarsissima rilevanza temporale⁵⁰, che sono, tra l'altro, quelli più diffusi. Così opinando, però, oltre ad aggravare oltremodo le compagnie aeree, si finirebbe paradossalmente per farle divenire la parte debole del contratto di trasporto, il che è illogico, oltre che inutile, in quanto lo squilibrio di forza tra le parti contrattuali (che è riscontrabile nel trasporto aereo) va solo riportato ad equità, e non ribaltato⁵¹. Va poi considerato che questi tipi di ritardi, magari di una sola manciata di minuti, sono un fenomeno insito e naturale del trasporto aereo, perciò considerarli rile-

configurare la sussistenza di un ritardo il criterio relativo al mero superamento dei tempi di volo indicati dalle compagnie aeree (così: M. DE JUGLART, *op. cit.*, 144. Sulla stessa linea, anche B. FRANCHI, *Trasporto aereo: profili di responsabilità per il danno da ritardo*, in *Resp. civ. prev.*, 2000, 445 (secondo cui «la mancata osservanza degli orari schedulati riportati negli orari ufficiali delle aerolinee non appare un elemento così marginale come la concezione oggettiva vorrebbe far credere (...). La teoria cosiddetta oggettiva va in parte riconsiderata, valorizzando maggiormente il ruolo che l'osservanza degli orari riveste per l'utente passeggero») e S. GIACOBBE, *cit.*, 97.

⁵⁰ Per vero, i sostenitori del correttivo alla teoria «oggettiva» ritengono che sia da escludersi che l'adozione del criterio del mero superamento dei tempi di trasporto possa esporre il vettore a responsabilità anche in caso di ritardi di una manciata di minuti. Da un lato, infatti, il vettore può sempre dimostrare l'assenza di responsabilità provando di aver preso tutte le misure necessarie e possibili (ora ragionevoli) per evitare il danno, dall'altro, l'esistenza di un ritardo di per sé non è idonea ad integrare un'ipotesi di responsabilità vettoriale, essendo a tal fine necessario provare l'esistenza e l'entità del pregiudizio che ne è conseguito (il che è tanto più difficile quanto più è esiguo il ritardo).

⁵¹ Sulla tutela del passeggero (quale parte debole del contratto di trasporto) nel diritto internazionale e comunitario, v. M. BRIGNARDELLO, *I diritti dei passeggeri nel trasporto marittimo e nelle altre modalità: uniformità e differenze*, in *Dir. mar.*, 2012, 786-797; A. LA MATTINA, *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, *ivi*, 798-811.

vanti significherebbe far divenire l'obbligazione vettoriale fonte di responsabilità nel suo stesso esplicarsi⁵².

Sulla base di quanto detto, allora, l'assenza nella disciplina internazionaluniforme e comunitaria di uno specifico obbligo inerente il tempo di esecuzione della prestazione, non può dirsi una lacuna normativa, ma un indice rilevatore del fatto che non si è voluto

⁵² Per completezza di esposizione, va ricordata anche quella corrente dottrinale che al fine di determinare il sorgere della responsabilità vettoriale per ritardo adotta un criterio soggettivo di negligenza (tra gli esponenti principali: N. MATEESCO MATTE, *Traité de droit aérien-aéronautique*, Paris, 1964, 408; R. RODIERE, *op. cit.*, 478). Anche questa impostazione, però, pare inaccettabile: la gravità della colpa o la mala fede del vettore non sono nella normativa internazionaluniforme (né lo sono mai stati in quella interna, quando disciplinava il ritardo) elementi per la determinazione della responsabilità vettoriale; inoltre, se si subordina la determinazione della responsabilità per ritardo a carico del vettore all'esistenza di colpa o mala fede in capo a quest'ultimo, la sola prova di tali elementi farebbe divenire operante la norma di cui all'art. 19 della Convenzione di Montreal (così come di Varsavia), e renderebbe del tutto inutile la disposizione di cui al comma secondo dello stesso articolo (o del successivo art. 20 della Conv. Varsavia), che prevede la possibilità per il vettore di provare di aver adottato tutte le precauzioni ragionevoli (o necessarie e possibili) per evitare il danno. La dimostrazione della sussistenza di un ritardo, fornita con il criterio soggettivo appena illustrato, eliminerebbe cioè *a priori* ogni applicazione della prova liberatoria. Per le stesse ragioni, nella parte in cui si fa riferimento ad un criterio soggettivo di colpa grave, quale possibile strumento per la determinazione di responsabilità per ritardo a carico del vettore, va respinta anche la teoria sincretica di J. SUNDBERG, *Quelques aspects de la responsabilité pour retard en droit aérien*, in *Rev. fr. dr. aér.*, 1966, 139, che, operando una commistione dei criteri obiettivo e soggettivo, afferma come l'uno e l'altro non siano esclusivi ma possano essere alternativamente accolti quali strumenti per accertare la responsabilità vettoriale. Per un'analisi più approfondita delle varie teorie elaborate in merito alla nozione di «ritardo» (e delle critiche alle stesse mosse), si rimanda a S. BUSTI, *Il ritardo nei trasporti aerei*, *op. cit.*, 75-82 (da cui è anche mutuata la terminologia adoperata per distinguere le varie correnti).

considerare il vettore strettamente obbligato al rispetto dell'orario, in particolar modo di arrivo, indicato nel biglietto aereo.

3. IL RITARDO «NEL» TRASPORTO AEREO.

Tra le varie lacune rilevate nella disciplina internazionalunifforme vi è quella relativa al periodo da prendere in considerazione affinché trovino applicazione le norme volte a regolare il ritardo aereo. La questione ruota tutta attorno al riferimento che l'art. 19 della Convenzione di Montreal del 1999 fa al ritardo «nel» trasporto aereo⁵³. Con tale locuzione verrebbe definito l'arco temporale entro il quale la prestazione ritardata dovrebbe verificarsi al fine del sorgere della responsabilità vettoriale, così come disciplinata dal testo internazionalunifforme.

⁵³ Sulla non chiarezza del concetto di ritardo «nel» trasporto, v. S. BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, *op. cit.*, 140, il quale rileva come vi sarebbero stati meno dubbi se si fosse fatto riferimento al ritardo «del» trasporto, senza ulteriori specificazioni, o ritardo in occasione di tale prestazione o ritardato arrivo di persone, da intendere come arrivo a destinazione di passeggeri e bagagli in un momento successivo a quello pattuito.

Alcuno ha ritenuto la questione un «falso-problema»⁵⁴, sulla base della considerazione che non rileverebbe «quando» il ritardo si è verificato, ma solo «se» si è verificato, rispetto agli obblighi assunti dal vettore in relazione al tempo di esecuzione della prestazione di trasferimento.

Qui si ritiene che il problema dell'estensione spazio-temporale non possa dirsi sussistente, ma solo per come impostato, e che la rilevanza del «se» e del «quando» del ritardo varia a seconda dell'interpretazione che si vuole dare all'art. 29 della Convenzione di Montreal del 1999, nel punto in cui prevede che qualsiasi azione per i danni da essa contemplati è esercitabile unicamente alle condizioni e con i limiti nella sua disciplina previsti. Dunque, l'interpretazione dell'art. 19 della Convenzione di Montreal del 1999 deve essere svolta in combinato disposto con quella dell'art. 29 della stessa.

Si ritiene che se la responsabilità vettoriale fosse azionabile solamente secondo le regole poste a livello internazionaluniforme, non avrebbe senso chiedersi della sua estensione spazio-temporale.

⁵⁴ Ci si riferisce a L. TULLIO, *op. cit.*, 21.

Lo dimostra, anzitutto, il fatto che la dottrina⁵⁵ non è giunta ad una soluzione univoca, oscillando, ancora oggi, tra chi ritiene rilevanti

⁵⁵ Oltre alle teorie sull'estensione spazio-temporale della responsabilità vettoriale riportate nel testo, possono ricordarsene delle altre, tutte comunque suscettibili di critica. Può ricordarsi l'opinione che ricostruisce la responsabilità come afferente l'intero trasporto, e dunque ravvisabile ove i passeggeri (e i loro bagagli) non siano giunti a destinazione nel tempo dovuto, indipendentemente dal momento in cui si è realizzata la causa del ritardo (H. DRION, *Limitation of Liabilities in international air Law*, The Hague, 1954, n. 75). Anche questa teoria, si è ritenuto, non può essere accolta, nel punto in cui esclude dalla responsabilità vettoriale il ritardo verificatosi nel trasferimento del passeggero dall'aeromobile ai locali dell'aerodromo, visto che con lo sbarco terminerebbe il periodo di trasporto (così S. BUSTI, *Il ritardo nei trasporti aerei*, op. cit., 86). Altra parte della dottrina ha cercato di riproporre (un po' nostalgicamente) l'interpretazione dottrinale (per altro minoritaria) data in merito alla questione dell'ambito di estensione della responsabilità vettoriale per ritardo così come disciplinata all'art. 942 cod. nav., nel testo ante-riforma, che prevedeva il medesimo regime di responsabilità del vettore aereo per sinistri alla persona del passeggero, ritardo ed inadempimento nell'esecuzione del trasporto, che stabiliva che l'ambito di estensione spazio-temporale andasse «dall'inizio delle operazioni di imbarco al compimento di quelle di sbarco». Data la stesura, con riferimento essenzialmente alla virgola posta dopo le parole «per i sinistri che colpiscono la persona del passeggero», si era considerato che l'inciso «dall'inizio delle operazioni di imbarco al compimento di quelle di sbarco» non si riferisse solo alla responsabilità per detti sinistri, ma anche a quella per ritardo (così, S. VERNIZZI, *Brevi considerazioni in materia di ritardo nel trasporto aereo di persone, contenuto della prova liberatoria a carico del vettore e danno non patrimoniale*, in *Resp. civ. prev.*, 2009, 404 ss.). Tale soluzione, però, non può essere accettata. Anzitutto è da rigettare una simile interpretazione del previgente art. 942 cod. nav., come d'altronde ha fatto, all'epoca in cui quella teoria fu elaborata, la maggioranza della dottrina, secondo cui qualora si fosse riallacciato l'inciso in questione alla responsabilità per ritardo, lo stesso si sarebbe dovuto fare per l'inesecuzione del trasporto (ipotesi disciplinata anch'essa all'art. 942 cod. nav., nella formulazione pre-riforma). Ma, così facendo, si sarebbe arrivati ad escludere dall'ambito di applicazione dell'art. 942 ipotesi tipiche di inadempimento, come il mancato approntamento dell'aeromobile sulla pista di decollo od il rifiuto di dare corso alle operazioni di imbarco. L'incongruità di tale conseguenza ha, dunque, portato ad escludere la riferibilità dell'inciso non solo alla responsabilità del vettore aereo per inesecuzione del contratto di trasporto, ma anche a quella per ritardo (in tal senso: G. ROMANELLI, op. cit., 236-237). In secondo luogo, quel che pare, in generale, insostenibile è la riproposizione, oggi, di un'ermeneutica

solo i danni da ritardo occorsi durante il periodo di volo⁵⁶, e chi, a questi, aggiunge quelli dovuti ai ritardi verificatisi nelle operazioni di imbarco e di sbarco⁵⁷; e il fatto che non vi è unanimità di vedute

sviluppatasi intorno ad una disposizione che il legislatore ha del tutto eliminato dal corpo codicistico ed il cui contenuto non ha ribadito in altra norma. Ancora, non sembra accoglibile nemmeno l'opinione di chi, sul presupposto che l'art. 941 cod. nav. prevede sì l'applicazione delle disposizioni internazionali, ma, altresì, delle norme comunitarie in vigore nella Repubblica, ricorre alla disciplina europea, in particolare all'art. 6 del reg. Ce n. 261/2004, per interpretare l'art. 19 della Convenzione di Montreal, giungendo a ritenere che il ritardo nel trasporto aereo comprende pure il ritardo all'arrivo conseguente alla ritardata partenza del volo, qual che ne sia la ragione (così, S. VERNIZZI, *Ibidem*) che ritiene di spiegare, in questo modo, la funzione integrativa/suppletiva della normativa comunitaria). Questa impostazione, a ben vedere, confonde due questioni: quella dell'estensione temporale della responsabilità vettoriale con quella della rilevanza, ai fini risarcitori, del ritardo alla partenza o all'arrivo. Dire che il ritardo all'arrivo rileva comunque, anche se dovuto ad un ritardo alla partenza, non chiarisce, infatti, in alcun modo quale sia il momento di inizio e di fine della responsabilità vettoriale. Inoltre, è assolutamente pacifico che l'interpretazione della disciplina internazionaliforme non può trarsi dal regolamento europeo, che non ha alcuna pretesa di influire sulla stessa.

⁵⁶ A favore della tesi che considera rilevanti solo i ritardi verificatisi durante il periodo del volo: S. BUSTI, *Il ritardo nei trasporti aerei*, cit., 67; prima ancora, D. GOEDHIUS, *La Convention de Varsovie*, La Haye, 1933, 166; J. VAN HOUTTE, *Responsabilité civile dans les transports aérien intérieurs et internationaux*, Paris, 1940, 85. È stata comunque soggetta a critica, in quanto renderebbe estremamente difficile il verificarsi della responsabilità stessa, sia perché il ritardo, spesso, ha luogo all'imbarco e allo sbarco, sia perché è quasi impossibile per il passeggero dimostrare che il ritardo si è prodotto durante il volo vero e proprio, e fin troppo agevole per il vettore dare la prova liberatoria della non colpa per lo stesso (così, R. COQUOZ, *Droit privé international aérien*, Paris, 1938, 131).

⁵⁷ A favore della tesi che considera rilevanti sia i ritardi che si verificano durante il volo che quelli che avvengono durante le operazioni di imbarco e sbarco: R. COQUOZ, *Ibidem*. La critica ad essa mossa considera che, pur ampliando, rispetto a quella che ritiene rilevi solo il periodo del volo, l'ambito di applicazione della responsabilità vettoriale, al tempo stesso, la esclude per il ritardo verificatosi oltre, o prima, le operazioni di imbarco e sbarco (così S. BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, op. cit., 144;

nemmeno per quanto riguarda l'effettiva portata dei momenti presi in considerazione come inizio e fine della rilevanza del ritardo, precisamente sul termine *a quo* e sul termine *ad quem* delle operazioni di imbarco e di quelle di sbarco. Lo dimostra, poi, l'evidenza che tutte le teorie che hanno cercato di colmare quest'asserita lacuna normativa, paradossalmente, hanno finito per svuotare di contenuto e di portata applicativa la disposizione dell'art. 19. È infatti evidente che limitare il periodo di riferimento del ritardo al tempo del volo, vuole dire escludere dall'ambito della responsabilità vettoriale disciplinata a livello internazionale tutti quei ritardi che avvengono durante l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri (che tra l'altro sono i più diffusi), e pure aggiungendovi il periodo dell'imbarco e dello sbarco, si tengono fuori i ritardi che si verificano prima, o dopo, tali operazioni.

L'impostazione che ancora la rilevanza del ritardo al fatto che esso si sia verificato entro un determinato arco temporale, non parrebbe, dunque, potere essere accolta se si accoglie l'idea che la

ID., *Il ritardo aereo, op. cit.*, 90, il quale precisa che verrebbe tenuto fuori, per esempio, il ritardo conseguente alla ritardata presentazione dell'aeromobile sulla pista di partenza, mentre i passeggeri attendono nei locali dell'aerodromo, non potendosi certamente dire che si stiano attuando le operazioni di imbarco e sbarco).

Convenzione di Montreal del 1999 dia vita ad un sistema chiuso, che non ammette la proponibilità di azioni al di fuori di quanto in essa stessa previsto, perché ne deriverebbe una vera e propria irresponsabilità vettoriale, assolutamente inaccettabile, per tutti quei ritardi che si situano al di fuori del periodo da essa preso in considerazione. Inoltre, così facendo, si arriverebbe ad attribuire al vettore una insolita prova liberatoria, avente ad oggetto la dimostrazione che il ritardo si è verificato al di fuori dell'ambito spazio-temporale di estensione della sua responsabilità, ipotesi che, però, non è prevista nella disciplina internazionaluniforme.

In un siffatto contesto, la ricerca del «quando» del ritardo aereo sembrerebbe basarsi su un difetto di «metodo», o di «impostazione». La responsabilità per ritardo pare essere trattata analogamente a quella per morte o lesione dei passeggeri o danni ai bagagli ovvero alle merci (disciplinate, rispettivamente, agli artt. 17 e 18 Conv. Montreal 1999)⁵⁸. Deve, però, considerarsi, che mentre

⁵⁸ Precisamente, è dal raffronto dell'art. 19 con l'art. 17 della fonte convenzionale che vengono elaborate le due principali teorie sull'ambito spazio-temporale della responsabilità vettoriale per ritardato adempimento della prestazione di trasporto. L'art. 17 disciplina la responsabilità vettoriale in caso di morte o lesione corporale del passeggero e di perdita o danneggiamento del bagaglio, e la riferisce esplicitamente ai danni verificatisi a bordo dell'aeromobile o durante le operazioni di imbarco e sbarco, a differenza di

queste responsabilità necessitano di trovare la loro collocazione temporale, quella per ritardo sorge già relativamente ad un determinato ambito di tempo entro il quale deve essere adempiuta l'obbligazione di trasporto, in relazione al quale si verifica l'eventuale inadempimento. Per questa ragione, rileva solo il «se» il ritardo si è verificato.

La questione del «quando» potrebbe, semmai, essere considerata il punto discriminante al fine di stabilire l'applicazione, in caso di ritardo aereo, della disciplina convenzionale o di quella civilistica interna in tema di contratto di trasporto, od addirittura di obbligazioni *tout court*, prescindendo dalla norma di chiusura posta a

quanto accade all'art. 19, ove il legislatore rimane silente circa l'estensione della responsabilità del vettore. Sulla base di tale evidenza, una parte della dottrina ha allora ritenuto che fosse da considerare rilevante solo il periodo del volo; un'altra parte, invece, ha ritenuto rilevante sia il periodo di volo sia quello dell'imbarco e sbarco, applicando analogicamente al ritardo quanto previsto all'art. 17. Sulla necessità di collegare l'interpretazione dell'art. 19 al dettato dell'art. 17 concorda A. LEFEBVRE D'OVIDIO, *op. cit.*, 145 e 153). *Contra*: L. TULLIO, *Ibidem*, il quale ritiene che non si può porre per il ritardo un problema di estensione spazio-temporale della responsabilità analogo a quello relativo alla responsabilità per sinistri ai passeggeri o per perdita o avaria della merce, proprio perché l'art. 19, a differenza degli artt. 17 e 18, non parla specificamente di ambito temporale. Nella stessa linea anche S. GIACOBBE, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, *cit.*, 120, che considera la mancata circoscrizione di un ambito spazio-temporale della responsabilità vettoriale per ritardo rispondente alla natura della stessa, profondamente diversa dai rischi tipici aeronautici, in quanto focalizzata in un periodo di tempo. L'idea di collegare l'art. 19 agli artt. 17 e 18 del testo convenzionale sembrerebbe per alcuni trovare origine più nel desiderio di trovare «*une période de transport*», che nella logica del sistema (così S. BUSTI, *Il ritardo aereo*, *op. cit.*, 88, d'accordo con J. SUNDBERG, *cit.*, 162).

livello internazionale, in modo da non avere casi di danni da ritardo a carico dei passeggeri. Questa eventualità non sembrerebbe, poi, così insostenibile. Se è vero, com'è vero, che l'art. 29 della Convenzione di Montreal del 1999 chiude all'interno della disciplina internazionale uniforme solo le azioni per i danni che questa contempla, esso, allora, va riferito solo ai ritardi avvenuti «nel» trasporto aereo, e se questi sono, come si ritiene, solo quelli afferenti un determinato (qualunque si ritenga che sia) ambito spazio-temporale, allora, quelli che non lo sono potrebbero essere risarciti tramite la *lex fori*.

Ora, pur condividendosi l'impostazione che considera il sistema previsto dalla Convenzione di Montreal del 1999 come cogente per le azioni tese ad ottenere i danni che in essa trovano regolamentazione (così come essa espressamente dispone), si considera, comunque, che il «quando» del ritardo non sia affatto irrilevante. Più precisamente, si ritiene che se per i danni dovuti al ritardo rilevi solo il «se» esso vi è stato, in relazione alle obbligazioni assunte dal vettore col contratto di trasporto, viceversa, per quelli occasionati dal ritardo, si reputa necessario verificare se questi vi siano stati nell'ambito di estensione della responsabilità vettoriale. In quest'ottica, sembrerebbe potersi ipotizzare che la responsabilità del

vettore nei confronti del passeggero trovi inizio nell'orario di partenza indicato nel biglietto di passaggio e cessi nel momento in cui il passeggero riacquista la piena autonomia e la totale libertà di movimento. Quest'ultimo termine, sostanzialmente, dipenderebbe dalle circostanze del caso, e potrebbe coincidere con vari momenti, quello in cui la persona, ad esempio, scende dall'aereo nel luogo di destinazione, entra nei locali dell'aerostazione, esce dall'aeroporto di arrivo⁵⁹, o magari, ritira il bagaglio. Quest'ultima ipotesi si verifi-

⁵⁹ L'elencazione riportata trae spunto dalle principali teorie sull'esegesi dell'accezione «operazioni di imbarco e di sbarco», individuate da M. RIGUZZI, *L'impresa aeroportuale*, Milano, 1984, 153 ss.; ID., *Le imprese di handling*, in *Gli operatori aeroportuali. Competenze e responsabilità (Atti del Convegno di Modena 9 maggio 1996)* (a cura di G. Silingardi, A. Antonini, B. Franchi), Milano, 1996, 27 (cui si rinvia anche per un'analisi critica delle varie posizioni e per i riferimenti giurisprudenziali citati, in particolare alla nt. 99). Tra queste, possono ricordarsi quelle che hanno ritenuto che le operazioni (di imbarco inizierebbero e quelle) di sbarco terminerebbero: 1) (nel momento in cui il passeggero sale sul mezzo che lo trasporterà all'aeroporto di partenza e) nel momento in cui scende dal suddetto mezzo di trasporto nel luogo di destinazione; 2) nel momento in cui il passeggero (entra nell'aeroporto di partenza ed) esce dall'aeroporto di destinazione; 3) nel momento in cui il passeggero (esce dai locali dell'aerostazione per recarsi verso l'aeromobile al momento in cui) entra nei locali dell'aerostazione di destinazione; 4) nel momento in cui il passeggero (mette piede sulla scala che lo condurrà all'interno dell'aeromobile fino al momento in cui) disceso dall'aeromobile, mette piede a terra; 5) nel momento in cui (il passeggero, terminate le operazioni di registrazione, esce dall'aerostazione per imbarcarsi, consegnando la carta di imbarco al delegato del vettore, fino al momento in cui) il passeggero disceso dall'aeromobile, riaccede nella zona dell'aerostazione ove è ammessa la circolazione al pubblico (opinione, quest'ultima, maggiormente condivisa, cfr. E. FANARA, *op. cit.*, 275; G. MASTRANDREA, *op. cit.*, 157; S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, *op. cit.*, 420 ss.; T. BALLARINO – S. BUSTI, *Diritto aeronautico e spaziale*, Milano, 1988, 587; G. ROMANELLI, *op. cit.*, 86; E. G. ROSAFIO, *Brevi riflessioni sull'applicabilità dell'art. 29 della Convenzione di*

cherebbe nell'eventualità in cui il volo è arrivato in orario ma il passeggero attende a lungo per potere ritirare il proprio bagaglio. Anche in questo arco di tempo, infatti, la responsabilità vettoriale non sembrerebbe potersi dire conclusa, visto che il passeggero non riacquista la piena padronanza di sé, dal punto di vista spaziotemporale, dovendo necessariamente stare nei locali dell'aerostazione, senza potersi allontanare.

4. IL RITARDO AEREO «ASSISTITO», «COMPENSATO» E «RISARCITO».

Occorre ora capire quale sia il ritardo rilevante al fine del sorgere della responsabilità vettoriale e dell'attivazione della tutela risarcitoria.

Vexata quaestio è se il ritardo sia da intendere «alla partenza» o «all'arrivo».

Prima facie, le fonti internazionali e comunitarie sembrano riferirsi ora all'uno ora all'altro in modo assolutamente indiscrimi-

Varsavia ai preposti del vettore aereo e sulla nozione di «preposto», in *Giust. civ.*, 2002, 2851).

nato. Il legislatore comunitario, all'art. 6 del regolamento Ce n. 261/2004, parla del ritardo come di un certo slittamento dell'«orario di partenza» in rapporto alla lunghezza delle tratte aeree, per poi ancorare ad esso, se minimo di due ore⁶⁰, varie forme di assistenza del passeggero⁶¹, quali: pasti e bevande, che devono essere erogati

⁶⁰ Gli obblighi assistenziali, di cui agli artt. 8 e 9 reg. Ce n. 261/2004 sorgono, ex art. 6 del medesimo testo, qualora possa ragionevolmente prevedersi che il volo sarà ritardato, rispetto all'orario di partenza previsto: «a) di due o più ore per tutte le tratte aeree pari o inferiori a 1500 km; b) di tre o più ore per tutte le tratte intracomunitarie e per tutte le altre tratte comprese tra 1500 e 3500 km; o c) di quattro o più ore per tutte le tratte aeree che non rientrano nei casi di cui alle lettere a) o b)». Dal dato testuale della norma citata parrebbe avere rilievo il ritardo alla partenza solo nei casi in cui esso possa essere ragionevolmente previsto dal vettore aereo, perciò sulla base di una valutazione soggettiva; sicché si è sostenuto che potrebbe non essere sempre facilmente accertabile se la valutazione compiuta dal vettore circa la possibilità che un determinato volo parta in ritardo o meno possa ritenersi ragionevole (così A. GAGGIA, *Osservazioni sulle novità introdotte dal Regolamento 261/2004 in tema di ritardo nel trasporto aereo di persone*, in *Studi su negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo* (a cura di M. Deiana), Cagliari, 2005, 284; M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato. Normativa vigente e prospettive di riforma*, Torino, 2013, 174). La questione sembrerebbe, in realtà, superflua, in quanto, argomentando *a contrario*, sarebbe irragionevole, vista la frequenza con cui avvengono i ritardi, non prevederne l'accadimento.

⁶¹ L'obbligo del vettore di erogare le misure assistenziali implica che egli debba prendere autonomamente tutte le iniziative necessarie in tal senso, nei confronti di tutti i passeggeri interessati dalla vicenda del ritardo, anche in caso di circostanze eccezionali. Le ipotesi di «circostanze eccezionali che non si sarebbero potute evitare, anche nel caso in cui fossero state adottate tutte le misure del caso», cui fa riferimento l'art. 5.3 reg. Ce n. 261/2004, non sono infatti atte ad escludere l'obbligo di assistenza di cui all'art. 9 del medesimo regolamento. Si noti, comunque, che, nella formulazione originaria, la proposta di regolamento prevedeva l'esonero anche dagli obblighi di assistenza in caso di circostanze eccezionali (sul punto, V. CORONA, *La compensazione pecuniaria per il ritardo aereo tra diritto positivo e giurisprudenza interpretativa della Corte di Giustizia*, in *Dir. trasp.*, 2010, 123).

«in relazione alla durata dell’attesa» (art. 9); sistemazione in albergo e trasporto tra l’aeroporto e l’albergo, quando «è rinviato di almeno un giorno l’orario di partenza» (art. 6); rimborso del prezzo del biglietto o volo di ritorno verso il punto di partenza iniziale, quando il ritardo, chiaramente alla partenza, è di almeno cinque ore⁶². Sulla stessa linea si pone anche il legislatore interno, che all’art. 947 cod. nav. riferisce espressamente il ritardo alla partenza. Diversamente, il legislatore internazionale, nel parlare di ritardo «nel» trasporto aereo, sembra riferirsi al ritardo all’arrivo⁶³.

Visti i vari riferimenti normativi e non potendo ammettersi l’idea di un legislatore (internazionale, europeo od interno) che usi

⁶² Più esattamente, l’assistenza consiste, come previsto agli artt. 8 e 9 del reg. Ce n. 261/2004, nel fornire ai passeggeri: il vitto (pasti e bevande); due telefonate o messaggi via telefax, fax o posta elettronica; quando l’orario di partenza che si può ragionevolmente prevedere è rinviato di almeno un giorno rispetto all’orario di partenza precedentemente previsto, l’alloggio in albergo (qualora siano necessari uno o più pernottamenti, ovvero qualora sia necessario un ulteriore soggiorno, oltre a quello previsto dal passeggero), oltre ad un adeguato servizio di trasporto tra l’aeroporto ed il luogo di sistemazione; se il ritardo è di almeno cinque ore, la scelta tra il rimborso, entro sette giorni, del prezzo del biglietto, per la o le parti di viaggio non effettuate o per la o le parti di viaggio già effettuate se il volo in questione è divenuto inutile rispetto al programma di viaggio iniziale del passeggero, ovvero in alternativa un volo di ritorno verso il punto di partenza iniziale, non appena possibile.

⁶³ Ritiene che il ritardo «nel» trasporto aereo, di cui all’art. 19 della Convenzione di Montreal del 1999, così come nella Convenzione di Varsavia del 1929, sia quello all’arrivo, S. BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, op. cit., 172; concordano, S. GIACOBBE, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, cit., 87, 89 (nt. 6); A. MASUTTI, *Il ritardo nel trasporto aereo ed i rimedi del legislatore comunitario*, in *Dir. mar.*, 2007, 189.

termini casualmente, occorre necessariamente svolgere un'attività interpretativa, cercando il significato di queste norme, singolarmente e nel loro insieme.

Iniziando dalla prima delle fonti citate, e quindi dalla normativa UE, va ricordato che essa è volta a prevedere delle misure assistenziali per il passeggero il cui volo abbia subito (oltre alla cancellazione o al negato imbarco) un ritardo, per cui non può che intendere quest'ultimo alla partenza, in quanto è durante l'attesa che vanno adempiute le varie obbligazioni di cura del disagio. Stessa cosa è a dirsi per il riferimento che al ritardo alla partenza fa l'art. 947 cod. nav., nel rinviare alla normativa comunitaria, e perciò a quelle misure.

Diversamente, nella normativa internaziolauniforme, che disciplina la responsabilità vettoriale, non può che essere rilevante il momento dell'arrivo del volo. Non sarebbe infatti supportata da alcuna valida giustificazione una responsabilità per ritardata partenza se poi l'arrivo, grazie a recuperi nel tragitto, è stato puntuale⁶⁴. Poiché dunque la ritardata partenza può rilevare solo se anche l'arrivo

⁶⁴ S. GIACOBBE, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, cit., 89 (nt. 6).

è stato ritardato, il ritardo da prendere in considerazione, ai fini della responsabilità vettoriale, e del conseguente risarcimento del danno, è quello all'arrivo.

A quest'ultimo, si noti, fa anche riferimento il legislatore comunitario nel disciplinare all'art. 7 del reg. Ce n. 261/2004 la compensazione pecuniaria, che è testualmente prevista solo per i passeggeri colpiti da negato imbarco o cancellazione. Nel determinare la distanza, infatti, cui è rapportata la misura della corrispondenza, la disposizione citata utilizza come base di calcolo l'ultima destinazione per la quale il passeggero subisce un «ritardo all'arrivo» rispetto all'orario previsto a causa del negato imbarco o della cancellazione del volo; inoltre, stabilisce che se ai passeggeri è offerto di raggiungere la loro destinazione finale imbarcandosi su un volo alternativo il cui «orario di arrivo» non supera: a) di due ore, per tutte le tratte pari o inferiori a 1500 km; o b) di tre ore, per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1500 km e per tutte le altre tratte comprese tra 1500 e 3500 km; o c) di quattro ore, per tutte le tratte aeree che non rientrano nei casi di cui alle lettere a) o b),

«l'orario di arrivo» previsto del volo originariamente prenotato, il vettore aereo può ridurre del 50% la compensazione pecuniaria⁶⁵.

⁶⁵ La compensazione pecuniaria dovrebbe essere corrisposta al passeggero immediatamente, cioè indipendentemente da una sua richiesta. Ad ogni modo, essa prescinde dalla prova di alcun danno. Non è dovuta, però, se il vettore prova che il ritardo è dovuto a circostanze eccezionali che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso (art. 5, par. 3, reg. Ce n. 261/2004, seppur riferito, testualmente, alla cancellazione). Sul concetto di «circostanza eccezionale» (non precisato dal legislatore comunitario) si è pronunciata la C. Giust. Ce, 22 dicembre 2008, causa 549/07, in *Dir. trasp.*, 2009, 801, con nota di V. CORONA, *Le circostanze eccezionali e le prestazioni del vettore aereo in caso di cancellazione del volo*; in *Danno e resp.*, 2009, 827, con osservazioni di C. DI PALMA, *Responsabilità del vettore aereo in caso di cancellazione del volo: i problemi tecnici non sempre escludono il diritto al risarcimento del passeggero*; in *Dir. e giust.*, 2009, 98, con nota di F. VALERINI, *La compagnia aerea risponde del ritardo dovuto a «problemi tecnici»*; in *Giur. it.*, 2010, 303 (solo massima), con nota di M. CIMMINO, *Responsabilità del vettore aereo, esonero dall'obbligo della compensazione pecuniaria e nozione di circostanze eccezionali*. Con tale pronuncia, la giurisprudenza europea, nel ricordare l'elenco, meramente indicativo, delle circostanze eccezionali di cui al quattordicesimo considerando del reg. Ce n. 261/2004 (instabilità politica, condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo in questione, rischi per la sicurezza, improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza e scioperi che si ripercuotono sull'attività di un vettore aereo), precisa che quegli eventi non costituiscono, di per sé, circostanze eccezionali, ma sono solamente idonei a produrle. Le circostanze sono eccezionali solo se «collegate ad un evento che, come quelli elencati al quattordicesimo considerando (...), non è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfugge al suo effettivo controllo, per la sua natura o per la sua origine» (punto 23). Nel particolare, il problema tecnico (un guasto al motore, che ha causato la cancellazione del volo), non è stato considerato una circostanza eccezionale, poiché afferente l'ordinaria manutenzione degli aeromobili. Allora, come prospetta, giustamente, M. M. COMENALE PINTO, *Obblighi del vettore e diritti del passeggero nei casi di impossibilità del trasporto, con specifico riferimento al caso delle ceneri vulcaniche del 2010*, in *Cuestiones actuales del Derecho aéreo* (a cura di M. J. Guerrero Lebrón), Madrid, 2012, 224 ss., la chiusura dello spazio aereo per nubi vulcaniche o situazioni analoghe (si ricordi, il caso del vulcano islandese Eyjafjallajökull) è certamente un evento eccezionale. Il provvedimento di chiusura dello spazio aereo è tipico esempio di «atto dell'autorità», perciò implica la sussistenza di un fattore non controllabile per la compagnia aerea. La nube vulcanica, inoltre, non è di per sé prevedibile,

Va precisato, che a seguito della sentenza c.d. «*Sturgeon*» della Corte di Giustizia europea del 19 novembre 2009, n. 402⁶⁶, la

come non lo sono le sue eruzioni. Da tale caso, comunque, va differenziato, come fa l'A., quello relativo all'impossibilità di utilizzare l'aeroporto per condizioni metereologiche non eccezionali mal affrontate nell'aeroporto (in particolare, con riferimento all'episodio dello sgombero delle piste dalla neve, che ha portato a due decisioni di condanna del gestore aeroportuale: Giud. pace Milano, 10 aprile 2002, *Giur. merito*, 2003, 693 (solo massima) e Giud. pace Milano, 23 luglio 2002, *Danno e resp.*, 2003, 301, con nota di M. DELLA CASA, «*Bianco Natale...ma in aeroporto*»: *la tutela del passeggero tra danno esistenziale e rimedi sinallagmatici*. Il ricorso per Cassazione avverso la prima è stato dichiarato inammissibile da Cass., 6 aprile 2006, n. 8075, in *Resp. civ. prev.*, 2006, 1654, con nota di S. VERNIZZI, *La cancellazione del volo: considerazioni generali e indicazioni emergenti dalle recenti innovazioni legislative*). La giurisprudenza di merito italiana si conforma alla giurisprudenza europea, escludendo che l'inconveniente tecnico all'aeromobile possa esonerare il vettore da responsabilità per ritardo: Trib. Mondovì, ord. 22 maggio 2008, *Resp. civ. prev.*, 2009, 402, con nota di S. VERNIZZI, *Brevi considerazioni in materia di ritardo nel trasporto aereo di persone, contenuto della prova liberatoria a carico del vettore e danno non patrimoniale*; diversamente, però, Giud. pace Modugno, 18 marzo 2009, in *Dir. trasp.*, 3/2009, 899, con nota di M. STUCCHI, *Il ritardo del volo per guasto tecnico all'aeromobile*.

⁶⁶ C. Giust. Ce 19 novembre 2009, causa 402/07 e causa 432/07, pubblicata in *Dir. tur.*, 2011, 51, con nota di S. VERNIZZI, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*; oppure in *Dir. trasp.*, 2010, 113, con nota di V. CORONA, *La compensazione pecuniaria per il ritardo aereo tra diritto positivo e giurisprudenza interpretativa della Corte di Giustizia*. La Corte di Giustizia europea ha fondato la propria lettura estensiva dell'art. 7 del regolamento Ce n. 261/04 (tanto che, attribuendole qualità proprie della Corte Costituzionale, si è fatto riferimento ad essa come «sentenza additiva», così M. STUCCHI, *La Corte di Giustizia interviene sui diritti dei passeggeri in caso di ritardo del volo*, in *Dir. maritt.*, 2011, 109, *ivi*, 111 e 114), in forza della rilevazione di alcuni punti di contatto tra la tematica del ritardo e quella della cancellazione. È stato ritenuto che i passeggeri dei voli ritardati subiscono un danno analogo a quelli di voli cancellati. Inoltre, è stato ribadito che la possibilità di addurre le circostanze eccezionali, che consentono ai vettori aerei di esimersi dal pagamento della compensazione pecuniaria ex art. 7 del regolamento, è prevista unicamente dall'art. 5 n. 3 del medesimo, in materia di cancellazione del volo. Il quindicesimo considerando del regolamento, recita, però, che siffatta giustificazione può altresì essere fatta valere quando una decisione di gestione del traffico aereo provochi un lungo ritardo. Poiché, dunque, la

compensazione pecuniaria di cui all'art. 7 del regolamento è stata estesa anche ai passeggeri il cui volo sia stato ritardato, all'arrivo, di almeno tre ore (ritardo c.d. «prolungato»), sulla base del fatto che la «perdita di tempo» che questi subiscono a causa del ritardo è analoga a quella patita da coloro il cui volo è stato cancellato. Il fatto che il ritardo da prendere in considerazione al fine dell'erogazione della compensazione pecuniaria di cui all'art. 7 del regolamento non sia quello alla partenza, lo ha confermato anche la Corte di Giustizia Ue nella sentenza c.d. «*Folkerts*» del 26 febbraio 2013

nozione di «lungo ritardo» viene affiancata a quella di cancellazione, seppur con riferimento specifico all'ambito delle circostanze eccezionali, la Corte ha ritenuto che il legislatore comunitario volesse collegarla anche al diritto alla compensazione pecuniaria. In dottrina, vi è stato chi ha osservato come l'indicazione del quindicesimo considerando fosse, in realtà, causata da un mancato adeguamento alle modifiche apportate alla proposta di regolamento, la cui formulazione originaria prevedeva l'esonero anche dagli obblighi di assistenza in caso di circostanze eccezionali. In altre parole, il richiamo al quindicesimo considerando del preambolo del regolamento non appare pertinente, in quanto trae ragione d'essere da una prima stesura del testo del reg. Ce n. 241/2004, che prevedeva originariamente la possibilità per il vettore di non prestare assistenza in caso di circostanze eccezionali sia nel caso di cancellazione del volo, sia nel caso di ritardo prolungato (sul punto, V. CORONA, *La compensazione pecuniaria per il ritardo aereo tra diritto positivo e giurisprudenza interpretativa della Corte di Giustizia*, cit., 123; M. STUCCHI, *La Corte di Giustizia interviene sui diritti dei passeggeri*, cit., 111). Le possibili conseguenze dell'estensione del modello compensativo di cui all'art. 7 del regolamento Ce al caso del ritardo, erano state già pensate da A. GAGGIA, cit., 279, *ivi*, 287 ss.; A. MASUTTI, *Il ritardo nel trasporto aereo: prevenzione e responsabilità*, cit., 210 e 212. Già S. BUSTI, *Il ritardo nei trasporti aerei*, *op. cit.*, 105 ss., con riferimento, però, alla Convenzione di Varsavia del 1929, ipotizza un sistema di indennizzazione automatico e forfetario per il ritardo.

(causa 11/11)⁶⁷. A fronte della questione pregiudiziale così formulata «se al passeggero di un volo spetti una compensazione pecuniaria in base all'art. 7 del regolamento n. 261/2004, qualora il suo volo sia stato ritardato alla partenza per un lasso di tempo inferiore ai limiti stabiliti nell'art. 6, par. 1, del medesimo, ma l'arrivo avvenga almeno tre ore dopo l'orario di arrivo previsto»⁶⁸, la Corte, dopo avere precisato che al fine della compensazione pecuniaria di cui all'art. 7 del reg. Ce 261/2004 rileva solo il ritardo all'arrivo, pari o superiore alle tre ore, e non anche il ritardo alla partenza previsto all'art. 6 del medesimo testo⁶⁹, risponde affermando che nel caso

⁶⁷ C. Giust. Ue, 26 febbraio 2013, causa 11/11, Air France SA c. Heinz-Gerke Folkerts e Luz-Tereza Folkerts, in *Dir. comunit. sc. internaz.*, 2013, 1-2, 2, 152, con nota di E. ADOBATI, *La Corte si pronuncia ancora nell'ambito del risarcimento del danno a favore dei passeggeri con voli cancellati o arrivati a destinazione con notevole ritardo*. Per il giudice del rinvio la motivazione della sentenza c.d. «Sturgeon» non consente di stabilire se per far sorgere il diritto alla compensazione pecuniaria, in base all'art. 7, par. 1°, del reg. Ce n. 261/2004, sia determinante soltanto la gravità del ritardo riscontrato in occasione dell'arrivo a destinazione oppure se il diritto alla compensazione pecuniaria a motivo di un ritardo siffatto presupponga, inoltre, che vengano soddisfatti i presupposti di applicabilità dell'articolo 6, par. 1, di tale regolamento, vale a dire che il volo di cui trattasi abbia già subito alla partenza un ritardo che supera i limiti stabiliti da tale disposizione. Per cui, esso chiede alla Corte se al passeggero di un volo spetti la compensazione pecuniaria in base all'art. 7 del regolamento n. 261/2004, qualora il suo volo sia stato ritardato alla partenza per un lasso di tempo inferiore ai limiti stabiliti nell'art. 6, par. 1°, del medesimo, ma l'arrivo avvenga almeno tre ore dopo l'orario di arrivo previsto (punto 24, n.1).

⁶⁸ Punto 24, n.1, della sentenza citata.

⁶⁹ Punti 35-38 della sentenza citata. La soluzione opposta, precisa la Cor-

proposto che vi è «diritto a compensazione pecuniaria, dato che detta compensazione non è subordinata all'esistenza di un ritardo alla partenza e, di conseguenza, al rispetto dei presupposti stabiliti da detto articolo 6»⁷⁰.

Per quanto attiene, poi, al *quantum* della misura compensativa, esso viene stabilito dall'art. 7 del reg. n. 261/2004 a seconda della lunghezza della tratta aerea (precisamente, è pari a: 250 euro, per tutte le tratte pari o inferiori a 1500 chilometri; 400 euro, per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1500 chilometri e per tutte le altre tratte comprese tra i 1500 e 3500 chilometri; 600 euro per le tratte aeree che non rientrano negli altri due casi).

te (al punto 39) «avrebbe costituito una disparità di trattamento ingiustificata, dal momento che porrebbe a considerare diversamente i passeggeri di voli con ritardo all'arrivo alla loro destinazione finale di durata pari o superiore alle tre ore rispetto all'orario di arrivo previsto, a seconda del fatto che il ritardo del loro volo rispetto all'orario di partenza previsto abbia o meno superato i limiti stabiliti dall'art. 6 del regolamento n. 261/2004, e ciò benché il loro disagio risultante da una perdita di tempo irreversibile sia identico».

⁷⁰ Punto 49 della sentenza citata. Una posizione critica sul fatto che il ritardo da prendere in considerazione ai fini della compensazione sia quello a destino si trova espressa da M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato*, op. cit., 185-186, che ritiene che una tale impostazione mal si concili con l'approccio generalmente seguito dal legislatore comunitario nel reg. Ce n. 261/2004, sempre basato sul ritardo alla partenza. Inoltre, l'A. ritiene che, così facendo, viene il dubbio se il passeggero abbia diritto alla compensazione pecuniaria soltanto se il ritardo si è verificato cumulativamente alla partenza ed all'arrivo oppure anche se il volo parte in orario, ma arriva a destinazione con un ritardo maggiore di tre ore. Le ipotesi poste come dubitative sembrerebbero, però, in realtà, risolte proprio dal riferimento della compensazione al ritardo all'arrivo, ritardo che, come si evince, vi è comunque sia nel primo che nel secondo caso.

Dalla disamina svolta si evince come entrambi i tipi di ritardo, quello alla partenza e quello all'arrivo, siano rilevanti, seppur a fini diversi. Le norme richiamate, in sostanza, definiscono vari concetti di rilevanza del ritardo, in corrispondenza alle diverse forme di tutela accordate all'utente vittima di un tale evento⁷¹: il ritardo alla partenza (di almeno due ore) per l'assistenza, quello all'arrivo (di almeno tre ore) per la compensazione ed il risarcimento del danno, purché, in quest'ultimo caso, esso sia irragionevole.

5. LA DEFINIZIONE DI «ARRIVO» DEL VOLO SECONDO LA CORTE DI GIUSTIZIA EUROPEA.

Il reg. Ce n. 261/2004 non dà alcuna definizione di ritardo, né di quello che, verificatosi alla partenza, rileva ai fini dell'assistenza, né di quello che, avvenuto all'arrivo, rileva ai fini della compensazione; così come non precisa cosa debba intendersi per momento di inizio e di fine del volo.

⁷¹ A. GAGGIA, *op. cit.*, 281 e 287.

Su quest'ultimo punto, tuttavia, si è recentemente pronunciata la Corte di Giustizia europea, nella sentenza c.d. «*Germanwings*» del 4 settembre 2014 (causa 452/13)⁷², di cui occorre ripercorre i passaggi salienti.

Inizialmente, la Corte stabilisce che la nozione di «orario di arrivo effettivo», utilizzata per determinare l'entità del ritardo subito dai passeggeri di un volo (all'art. 2, 5 e 7 del regolamento n. 261/2004), deve essere intesa come corrispondente al momento in cui ha termine la situazione di confinamento dei passeggeri «in uno spazio chiuso, dove sono soggetti alle istruzioni e al controllo del vettore aereo e dove, per motivi tecnici e di sicurezza, le loro possibilità di comunicazione con il mondo esterno sono considerevolmente limitate», situazione che non permette ai passeggeri di «occuparsi in modo continuato dei loro affari personali, familiari, sociali o professionali»⁷³; tant'è che, ritiene, non possono dirsi rilevanti, sostanzialmente, né il momento in cui le ruote dell'aeromobile toccano la pista di atterraggio dell'aeroporto di destinazione, né quello in cui l'aeromobile raggiunge la posizione di parcheggio e

⁷² C. Giust. Ue, 4 settembre 2014, causa 452/13, *Germanwings GmbH v Ronny Henning* (in GU C, 9.11.2013).

⁷³ Punto 20 della sentenza citata.

sono azionati i freni di stazionamento ovvero sono posizionati i freni a ceppi, in quanto anche in tali situazioni i passeggeri possono essere soggetti a diverse costrizioni, per il luogo in cui si trovano⁷⁴.

Successivamente, però, la Corte stabilisce che l'arrivo corrisponde al momento in cui si apre almeno uno dei portelloni dell'aeromobile, posto che, in tale momento, i passeggeri sono autorizzati a lasciare il velivolo⁷⁵.

Sembrerebbe potersi dire che a giuste premesse non corrispondano giuste conclusioni. Sembrerebbe non potersi considerare sempre e comunque privo di costrizioni il passeggero per il solo fatto che almeno un portellone dell'aereo è stato aperto, essendo assolutamente evidente che i passeggeri, qualora dovessero permanere, per qualsiasi motivo, in attesa sulle scale dell'aereo e/o nel mezzo che li porta dall'aereo ai luoghi dell'aeroporto, non siano ancora liberi di occuparsi in modo continuativo dei loro affari. Sarebbe stato, forse, meglio se il ragionamento della Corte si fosse fermato al punto in cui viene stabilito che solo «in linea di massima» nel momento in cui si aprono i portelloni dell'aeromobile i passeggeri possono ri-

⁷⁴ Punto 23 della sentenza citata.

⁷⁵ Punto 25 della sentenza citata.

prendere le loro attività abituali, senza subire costrizioni⁷⁶; o, prima ancora, alla parte iniziale, che adotta semplicemente un criterio con cui condurre l'accertamento del momento di fine del volo, senza fissare quest'ultimo in alcun modo. Permetterebbe, questa modalità interpretativa, di ricavare una nozione di orario di arrivo effettivo del volo, diversa da quella poi successivamente data dalla Corte, avente ad oggetto il momento in cui cessa, per i passeggeri, la situazione di costrizione che il volo comporta, la cui esatta determinazione verrebbe rimessa al giudice, secondo le circostanze del caso concreto.

Quest'impostazione, che si propone al fine di individuare il momento di arrivo, da cui determinare il ritardo rilevante al fine della misura compensativa, sarebbe assolutamente coerente con quella poc'anzi proposta, in materia di ritardo rilevante ai fini del risarcimento del danno. Anche per esso, infatti, quando si è parlato del momento in cui il passeggero riacquista la piena autonomia e la totale libertà di movimento, si è fatto, sostanzialmente, riferimento al momento in cui il passeggero perde le varie costrizioni che nel periodo del volo deve necessariamente subire.

⁷⁶ Punto 24 della sentenza citata.

6. LE PROPOSTE DI RIFORMA DEL REGOLAMENTO CE N. 261/2004 IN MATERIA DI RITARDO.

Il 13 marzo 2013 la Commissione europea ha varato una proposta di modifica del reg. Ce n. 261/2004⁷⁷, volta a precisare i punti poco chiari e ad eliminare le lacune che nel corso del tempo hanno portato gli Stati membri alla applicazione disomogenea del testo del regolamento⁷⁸. Qualora questa dovesse essere approvata,

⁷⁷ V. Commissione europea, 13 marzo 2013, Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in merito al trasporto aereo di passeggeri e dei loro bagagli (COM (2013) 130 def.).

⁷⁸ Le Comunicazioni che la Commissione ha rivolto al Parlamento ed al Consiglio, volte ad esaminare gli sviluppi dall'entrata in vigore del reg. Ce n. 261/2004, la prima del 4 aprile 2007 (COM (2007) 168 def.), secondo quanto disposto all'art. 17 del regolamento stesso, e la seconda dell'11 aprile 2011 (COM (2011) 174 def.), hanno fatto emergere che le difficoltà sorte in fase applicativa della normativa comunitaria, attengono, essenzialmente: alla mancanza di un'interpretazione ed applicazione uniforme del regolamento negli Stati Membri, all'assenza di procedure armonizzate per la gestione delle denunce, alla scarsa consapevolezza dei passeggeri circa i loro diritti. È proprio al fine di superare questi problemi che, dal 19 dicembre 2011 all'11 marzo 2012, la Commissione ha effettuato una consultazione pubblica sulla possibile revisione del reg. Ce n. 261/2004, rivolgendo un articolato questionario alle parti interessate (associazioni dei vettori aerei, dei passeggeri, delle società di gestione aeroportuali, autorità pubbliche, *tour operator*, ecc.), i cui risultati (pubblicati sul sito web http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/consultations/2012-03-11-apr_en.htm.) hanno portato alla proposta di rivisitazione della normativa comunitaria del 13 marzo 2013.

dal Parlamento e dal Consiglio⁷⁹, si avrebbe il mutamento di non poche questioni relative al diritto all'assistenza ed alla compensazione dei passeggeri, anche relativamente alla tematica del ritardo aereo. Per esigenze di completezza espositiva, occorre, allora, almeno accennarle, sulla base di un'analisi meramente testuale della proposta di modifica del reg. Ce n. 261/2004.

Il primo elemento di novità, estremamente rilevante per la materia che ci interessa, è la definizione, oltre che dell'«orario di partenza», che viene fatto coincidere con il momento «in cui l'aeromobile lascia la porta di imbarco, trainato o con i propri motori (orario di distacco dalla rampa)» (art. 2, l. u), dell'«orario di arrivo», che coinciderebbe con il momento «in cui l'aeromobile giunge alla porta di sbarco, azionando i freni di stazionamento (orario di arrivo alla rampa)» (art. 2, l. v.).

Deve ricordarsi, tuttavia, che su quest'ultimo punto si è diversamente pronunciata la Corte di Giustizia Ue⁸⁰, nella sentenza «Germanwings» del 4 settembre 2014, che considera come arrivo

⁷⁹ Aggiornate informazioni sullo stato di avanzamento dell'*iter* di approvazione delle modifiche del reg. Ce n. 261/2004 proposte dalla Commissione europea possono ricavarsi dal sito *web* <http://ec.europa.eu/prelex/>.

⁸⁰ Sentenza c.d. «Germanwings» della Corte di Giustizia Ue, del 4 settembre 2014, causa 452/13, cit.

del volo il momento in cui si apre almeno uno dei portelloni dell'aeromobile. È possibile, dunque, considerare che quella nozione proposta dalla Commissione, se dovesse essere approvata, nel momento stesso di introduzione del nuovo testo del reg. Ce n. 261/2004, sarebbe già desueta.

Per quanto riguarda le misure assistenziali, vengono mutate alcune delle condizioni previste per la loro erogazione. Quelle di cui all'art. 9, 1° par., 1. a) e art. 9, par. 2°, che consistono in pasti, bevande e chiamate (o comunque comunicazioni), vengono garantite per il semplice ritardo alla partenza di almeno due ore, senza che abbia più alcuna rilevanza il rapporto tra il ritardo (comunque superiore alle due ore) e la lunghezza della tratta aerea⁸¹. Quelle di cui all'art. 9, par. 1°, 1. b) e c), che consistono nella sistemazione in albergo e nel trasporto tra l'aeroporto ed il luogo di sistemazione⁸², vengono previste non più quando l'orario di partenza che si può ragionevolmente prevedere è rinviato di almeno un giorno rispetto a

⁸¹ Attualmente, dalla lettura dell'art. 6 del reg. Ce n. 261/2004 emerge che le ore di ritardo superate le quali sorge l'obbligo per il vettore di proteggere il passeggero, sono proporzionate alla lunghezza della tratta.

⁸² Luogo che, preciserebbe il nuovo art. 9, par. 1, l. c), potrebbe consistere anche nel luogo di residenza del passeggero o altro.

quello precedentemente previsto⁸³, ma quando il ritardo è di almeno cinque ore ed include una o più notti⁸⁴. Salvo, per quanto riguarda la sistemazione in albergo, l'eventualità che il volo copra una distanza uguale o inferiore a 250 km e l'aeromobile abbia una capacità massima pari o inferiore a 80 posti (tranne che per il caso in cui il volo sia una coincidenza).

Altrettante misure assistenziali, ma qualitativamente diverse da quelle di cui all'art. 9, vengono poi previste (ai sensi del nuovo par. 5 dell'art. 6) per i ritardi in pista, superiori ad un'ora, ed infe-

⁸³ L'attuale disposizione dell'art. 6, par. 1, l. iii), del reg. Ce n. 261/2004, nel punto in cui prevede la sistemazione in albergo qualora la partenza del volo viene rinviata di almeno un giorno (per cui, letteralmente, di almeno ventiquattro ore) desta perplessità, in quanto non garantirebbe alcuna sistemazione al passeggero costretto a passare la notte in aeroporto a causa di un ritardo inferiore alle ventiquattro ore, la cui partenza, magari programmata nel pomeriggio, avviene la mattina seguente. Da questo punto di vista, sembrerebbero meglio esprimersi le versioni inglese e francese del regolamento che si esprimono rispettivamente nei termini di «*the reasonably expected time of departure is at least the day after the time of departure previously announced*» e «*l'heure de départ raisonnablement attendue est au moins le jour suivant l'heure de départ initialement annoncée*», e che dunque fanno riferimento al rinvio del volo almeno il giorno dopo (e non al diverso concetto del rinvio del volo di almeno un giorno). Sul punto, M. BRIGNARDELLO, *ult. op. cit.*, 174-175.

⁸⁴ Il riferimento alle «notti» mal si concilierebbe con la definizione di «notte» che la Commissione vorrebbe introdurre all'art. 2, l. x), del reg. Ce n. 261/2004, che consisterebbe nel periodo compreso tra la mezzanotte e le ore sei del mattino. È stato infatti ritenuto che «si tratta di un arco di tempo di almeno sei ore laddove invece il proposto nuovo art. 6.1, punto ii), fa riferimento ad un ritardo di almeno cinque ore e quindi ad un periodo più breve» (così M. BRIGNARDELLO, *ult. op. cit.*, 175).

riori alle cinque ore⁸⁵. Il vettore aereo, in tali casi, viene considerato obbligato ad offrire: l'accesso ai servizi igienici, l'acqua potabile, il riscaldamento o raffreddamento della cabina, l'assistenza medica, se necessaria. Per il caso del ritardo in pista superiore alle cinque ore (ma non di più⁸⁶), viene poi previsto che l'aeromobile, salvo impedimenti, deve tornare alla porta d'imbarco o, comunque, posizionarsi in una zona consona allo sbarco, in modo da permettere ai passeggeri di scendere ed usufruire dell'assistenza prevista all'art. 6, par. 1°. Elemento, quest'ultimo, che farebbe presumere che il ritardo in pista preso in considerazione sia solamente quello che si verifica alla partenza, durante le operazioni di imbarco, se non fosse per la proposta nozione, fornita dalla Commissione, di «ritardo in pista», con cui si fa riferimento «alla partenza, (al) tempo di permanenza a terra dell'aeromobile tra l'inizio dell'imbarco dei passeggeri e l'orario di decollo dell'aeromobile, oppure, all'arrivo, (al) tem-

⁸⁵ Può notarsi, che l'art. 6 del reg. Ce n. 261/2004, attualmente rubricato «Ritardo», se venisse riformato così come previsto nella proposta, verrebbe rubricato «Ritardi prolungati». Il plurale sembrerebbe essere stato giustamente utilizzato, nel fare riferimento alle diverse tipologie di ritardo che il nuovo articolo 6 andrebbe a disciplinare. Mal si concilierebbe, però, al nuovo contenuto l'utilizzo dell'aggettivo «prolungati», atteso che troverebbero tutela nell'articolo menzionato anche i ritardi in pista, di breve durata.

⁸⁶ Il ritardo superiore alle cinque ore, infatti, darebbe al passeggero il diritto di risolvere il contratto di trasporto aereo e di richiedere la restituzione del biglietto (*ex art. 8.1, l. a), punto iii) reg. Ce n. 261/2004*).

po trascorso tra il contatto dell'aeromobile con il suolo e l'inizio delle operazioni di sbarco dei passeggeri»⁸⁷.

Di estrema rilevanza sarebbe l'introduzione, al par. 2° dell'art. 6, per il caso del ritardo, della disciplina della compensazione pecuniaria, che si discosta notevolmente dall'applicazione che di tale misura ha fatto la Corte di Giustizia Ue, a partire dalla sentenza c.d. «*Sturgeon*» del 19 novembre 2009⁸⁸. Il ritardo all'arrivo rilevante al fine del sorgere dell'obbligo compensativo, infatti, non è più previsto nelle tre ore, rispetto all'orario di arrivo stabilito, ma: di cinque, per tutte le tratte interne all'Ue⁸⁹ e per le tratte da/verso i paesi terzi fino a 3500 km; di nove, per le tratte da/verso paesi terzi comprese tra 3500 e 6000 km; di dodici, per le tratte da/verso paesi

⁸⁷ Cfr. Art. 2, l. w) della proposta di modifica in commento. La definizione riportata, ritiene M. BRIGNARDELLO, *ult. op. cit.*, 49, abbraccia quindi solo le operazioni di imbarco dal momento del loro inizio, mentre farebbe riferimento a quelle di sbarco solo fino al loro inizio, lasciando così inspiegabilmente fuori il loro termine, o meglio il ritardo che potrebbe verificarsi durante lo svolgimento finale di queste operazioni.

⁸⁸ Corte di Giustizia Ue del 19 novembre 2009, nei procedimenti riuniti C-402/07 e C-432/07, *cit.*

⁸⁹ Da questo punto di vista, la Commissione ha recepito la proposta dei vettori aerei, soprattutto *low cost*, ad avviso dei quali, rispetto alle conclusioni a cui sono pervenuti i giudici comunitari nella sentenza «*Sturgeon*», una soluzione più bilanciata potrebbe essere quella di prevedere il pagamento della compensazione pecuniaria soltanto nell'ipotesi di ritardi superiori non alle tre, bensì alle cinque ore (sul punto, v. A. MASUTTI, *Il ritardo nel trasporto aereo ed i rimedi del legislatore comunitario*, *cit.*, 1058).

terzi uguali o superiori a 6000 km⁹⁰. Inoltre, viene precisato, questa disciplina riguarda anche il caso in cui quel tempo indicato dovesse differire tra l'orario di arrivo previsto in origine e quello che poi effettivamente vi è stato, quando questo è stato mutato dal vettore, salvo la modifica sia stata comunicata al passeggero almeno 15 giorni prima dell'orario di partenza originario.

Il quadro normativo che deriverebbe dell'introduzione del nuovo concetto di «ritardo prolungato», mai inferiore alle cinque ore e misurato, per le tratte esterne all'Ue, a seconda della lunghezza della tratta aerea⁹¹, non sembra, però, affatto convincente. Se l'intenzione era quella di garantire, meglio rispetto al passato, l'applicazione efficace e coerente dei diritti dei passeggeri, aumentandone la tutela, di certo non si è raggiunto un tale risultato. Com'è evidente, infatti, a seguito di una tale disciplina i diritti dei passeg-

⁹⁰ Può notarsi, che la proposta di modifica del reg. Ce n. 261/2004 abbandona il criterio della lunghezza delle tratte aeree per determinare il ritardo rilevante al fine del sorgere dell'obbligo assistenziale, ma lo introduce per l'obbligo compensativo, che nei voli tra Stati membri e paesi terzi dovrebbe sorgere il relazione a determinate ore di ritardo rapportate alla lunghezza delle tratte aeree. Cfr. M. BRIGNARDELLO, *ult. op. cit.*, 173-174.

⁹¹ La proposta prevede una soglia unica, oltre la quale il passeggero ha diritto alla compensazione, per tutte le tratte interne all'Ue, che verrebbe aumentata a cinque ore (anziché tre), e per tutte le tratte da/verso paesi terzi la soglia dipenderebbe dalla distanza della tratta (e ciò, spiega la Commissione, perché si è voluto tenere conto dei problemi pratici riscontrati dai vettori nell'affrontare le cause dei ritardi in aeroporti lontani).

geri vengono ad essere erosi. Essi non godrebbero mai della compensazione pecuniaria in caso di ritardo alla partenza inferiore alle cinque ore, a differenza di quanto avviene attualmente (che bastano le tre ore). In caso di voli extracomunitari, poi, ne avrebbero diritto solo in caso di ritardi superiori alle sei ore (per le tratte pari o superiori a 3.500 km) od alle dodici ore (per quelle pari o superiori ai 6.000 km), il che sembrerebbe estendere notevolmente i casi in cui le compagnie non sono tenute all'obbligo di pagare la compensazione pecuniaria⁹². Tra l'altro, va precisato, risulta anche difficile spiegare il motivo per cui il diritto ad ottenere la compensazione si basa su differenti presupposti nel caso di voli comunitari piuttosto che extracomunitari, quasi che i disagi dovuti alle lunghe attese, alla partenza, siano differenti (in ordine alla loro rilevanza) a seconda della destinazione dei voli⁹³. Con favore sembrerebbe, invece, dover essere accolto l'intento della Commissione di introdurre, al par. 4° dell'art. 6, una apposita norma tesa a regolare la possibilità per il vettore di non versare la compensazione pecuniaria, qualora riesca a dimostrare che il ritardo od il cambiamento di orario è dovuto a cir-

⁹² M. BRIGNARDELLO, *ult. op. cit.*, 192.

⁹³ M. BRIGNARDELLO, *Ibidem*.

costanze eccezionali e che tale ritardo o cambiamento non poteva essere evitato adottando tutte le misure ragionevoli del caso⁹⁴. Tra l'altro, la Commissione ha precisato che le circostanze eccezionali possono riguardare non solo il volo in questione, ossia quello che ha riportato il ritardo per il quale viene richiesta la compensazione pecuniaria, ma anche il volo precedentemente operato con lo stesso aeromobile⁹⁵.

Viene, poi, ad essere precisato, al nuovo art. 7, par. 2°, che nell'eventualità in cui il passeggero, a seguito di un ritardo di almeno cinque ore, dovesse scegliere di proseguire il viaggio a norma dell'art. 8, par. 1°, l. b), venendo riprotetto, attraverso situazioni di trasporto comparabili, verso la destinazione finale, non appena possibile, la compensazione potrebbe essere chiesta una sola volta relativamente al viaggio verso la destinazione finale. Non è, però, chiaro se questa disciplina faccia o meno riferimento anche al caso del ritardo, richiamando espressamente solo le nuove cancellazioni e la perdita di una coincidenza. Sembrerebbe, però, doversi dare rispo-

⁹⁴ M. BRIGNARDELLO, *Ibidem*.

⁹⁵ Previsione, questa, che creerebbe una perfetta simmetria tra l'ipotesi di esonero dal pagamento della compensazione pecuniaria in caso di cancellazione e l'ipotesi di ritardo prolungato o cambiamento di orario (così M. BRIGNARDELLO, *ult. op. cit.*, 193).

sta affermativa, poiché andrebbe a sostituire il paragrafo che prevede per il vettore la possibilità di ridurre la misura compensativa del 50%, che si applica anche per il ritardo del volo.

Di nuova introduzione sarebbe, infine, l'art. 6 *bis*, teso a garantire misure assistenziali e compensative per il passeggero vittima di una perdita di coincidenza, a seguito di ritardo o della modifica dell'orario di un volo precedente. Viene previsto che se i tempi di attesa si protraggono per almeno due ore, devono essere erogati pasti e bevande e deve essere data la possibilità di effettuare le comunicazioni. La riprotezione, anche se non è bene specificato, sembrerebbe doversi fornire, così come per il ritardo di cui all'art. 6 del regolamento, qualora l'attesa dovesse essere di almeno cinque ore, cui andrebbe ad aggiungersi la sistemazione in albergo e lo spostamento dall'aeroporto al luogo di sistemazione, se l'orario del mezzo di trasporto alternativo messo a disposizione fosse previsto almeno cinque ore dopo l'orario di partenza del volo perso ed il ritardo includesse almeno una notte. Nell'eventualità di perdita di una coincidenza a seguito del ritardo di una delle coincidenze precedenti, viene stabilito che il passeggero ha diritto alla compensazione, a norma del (nuovo) art. 6, par. 2°, da parte del vettore aereo che ha

operato la coincidenza precedente (a tale fine il ritardo viene calcolato facendo riferimento all'orario di arrivo previsto alla destinazione finale).

7. IL RITARDO AEREO COME INADEMPIMENTO.

Variamente, si tende a considerare inadempimento la cancellazione del volo ed il negato imbarco, mentre il ritardo costituirebbe solo un'ipotesi di prestazione inesatta (adempimento inesatto⁹⁶ o, al più, inadempimento relativo o di secondo grado⁹⁷, in quanto non incide sulla prestazione principale, comunque eseguita).

Questa distinzione, però, non è corretta. Ai sensi dell'art. 1218 c.c., il debitore che «non esegue esattamente» la prestazione dovuta è tenuto al risarcimento del danno, se non prova che «l'inadempimento» o «il ritardo» è stato determinato da impossibilità della prestazione derivante da causa a lui non imputabile. Come

⁹⁶ L. TULLIO, *op. cit.*, 11; M. STUCCHI, *La Corte di Giustizia interviene sui diritti dei passeggeri in caso di ritardo del volo*, cit., 112.

⁹⁷ J. L. MAGDALÉNAT, *Le fret aérien – réglementation responsabilités*, Montreal, 1979, 129; A. DE LA OLIVA, (voce) *Mora*, in *Diccionario de Derecho Privado*, vol. XI, Barcellona, 1966, 2691.

può notarsi, dunque, il concetto di inadempimento fatto proprio dal nostro ordinamento, coincide con quello di prestazione inesatta⁹⁸. È sbagliato, perciò, innanzitutto, parlare di ritardo (aereo) come prestazione inesatta e contrapporlo, così, all'inadempimento. In secondo luogo, da tale articolo emergono due diversi modi in cui il nostro legislatore guarda al ritardo: da una parte, lo considera esecuzione inesatta, nel cui alveo riconduce anche l'inadempimento, nella considerazione che l'adempimento (o meglio, l'esecuzione esatta della prestazione) implica il rispetto anche della modalità temporale prevista nel contratto, il cui mancato ottemperamento è inadempimento; dall'altra, lo distingue nettamente da esso. Il ritardo, allora, talvolta rileva di per sé, tal'altra rileva come inadempimento. Solo nel primo caso, allora, può porsi il problema se sia necessaria la costituzione in mora, perché dal ritardo si attivi la tutela risarcitoria⁹⁹;

⁹⁸ In materia di ritardo aereo, S. GIACOBBE, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, cit., 98, nt. 26, ricorda come il concetto di inadempimento espresso dall'art. 1218 c.c. coincida con quello di prestazione inesatta, cioè inadeguata al risultato previsto perché priva dei requisiti qualitativi o quantitativi che, in relazione all'oggetto dell'obbligazione, il creditore era legittimato a pretendere.

⁹⁹ Ci si chiede, infatti, se il ritardo semplice, da intendere come mancato rispetto del termine di adempimento indicato nel titolo che fonda il rapporto obbligatorio, possa considerarsi un inadempimento dell'obbligazione ai fini della tutela risarcitoria o se la costituzione in mora del debitore sia un elemento essenziale della fattispecie di risarcibilità del danno da ritardo. La risposta che

integrando, nel secondo caso, la violazione del termine di esecuzione della prestazione, un inadempimento rilevante, già da sé, ai fini del risarcimento¹⁰⁰. In quest'ultima accezione, pare doversi intendere il ritardo, all'arrivo, nel trasporto aereo. L'esecuzione della prestazione di trasporto per via d'aria, con ritardo rispetto a quanto pattuito nel contratto, non sembrerebbe essere una mera violazione della modalità temporale di esecuzione della stessa, ma un inadempimento vero e proprio, perché il tempo del trasporto non è solo criterio che regola l'adempimento dell'obbligazione, ma, per la rilevan-

generalmente viene data è che il ritardo sia rilevante, di per sé, ai fini della tutela risarcitoria solo nelle ipotesi di cui agli artt. 1219, comma 2°, e 1222 c.c., in cui la mora è automatica (c.d. *mora ex re*); necessitando, negli altri casi, che al ritardo si accompagni un atto del creditore (richiesta o intimazione) rivestito da una forma determinata (c.d. *mora ex persona*). Sostengono questa tesi: A. RAVAZZONI, *La costituzione in mora del debitore*, Milano, 1957, 8 ss.; F. BENNATI, *La costituzione in mora del debitore*, Milano, 1968, 58 ss. e 198 ss.; M. GIORGIANNI, *L'inadempimento: corso di diritto civile*, Milano, 1975, 119 ss.; C. M. BIANCA, *Dell'inadempimento delle obbligazioni*, in *Comm. Scialoja-Branca*, Bologna-Roma, 1979, in particolare 189 ss.; G. VISINTINI, *Inadempimento e mora del debitore (art. 1218-1222)*, in *Il codice civile. Commentario* (a cura di P. Schlesinger – F. D. Busnelli), Milano, 2006, 479 ss.; G. VILLA, *Danno e risarcimento contrattuale*, in *Tratt. Roppo*, V, t. 2, *Rimedi*, Milano, 2006, 751 ss. e 837 ss. Per un'analisi critica delle varie teorie al riguardo, N. RIZZO, *cit.*, 827 ss.

¹⁰⁰ Dai casi in cui il ritardo semplice è rilevante come inadempimento in quanto la mora è automatica, sembrerebbe doversi distinguere l'ipotesi in cui il ritardo è già, *ex ante*, inadempimento, per l'importanza che il tempo dell'adempimento dell'obbligazione può rivestire in un determinato contratto. In quest'ultimo caso, il problema della mora, *ex re* (o *ex persona*), nemmeno si pone.

za che assume nel contratto di trasporto aereo, contribuisce a configurare l'oggetto della stessa.

7.1. (segue) NELLA NORMATIVA INTERNAZIONALE-UNIFORME ED EUROPEA.

Al ritardo aereo, come illecito da inadempimento¹⁰¹, fonte di responsabilità contrattuale, si riferisce sicuramente la Convenzione di Montreal del 1999, nel cui titolo compare il termine «responsabilità», del cui regime e del cui conseguente risarcimento del danno parla espressamente, all'art. 19.

Sulla base della relazione biunivoca tra risarcimento e fatto illecito¹⁰², parrebbe doversi dire altrettanto per il ritardo previsto dal

¹⁰¹ Nel testo, il riferimento è all'illecito in senso ampio, da intendere come violazione di qualsiasi regola di condotta; per cui vi si può ricondurre l'inadempimento, ossia la violazione, da parte del debitore, di un dovere di prestazione oggetto di un rapporto obbligatorio. Si riconosce, però, che, spesso, il termine illecito viene inteso in un significato più limitato (si parla di illecito in senso stretto), che esclude l'ipotesi dell'inadempimento. Sul punto, P. TRIMARCHI, (voce) *Illecito (dir. priv.)*, in *Enc. dir.*, XX, Milano, 1970, 91-112, in part. 91.

¹⁰² Per cui si dice che «non v'è chi non veda» come la risarcibilità valga a ricondurre la fattispecie nell'alveo della responsabilità civile (A. ARLOTTA, *Il contratto di viaggio e le conseguenze al suo inadempimento: «danno da*

reg. Ce n. 261/2004, visto che l'art. 12, par. 1°, nel disciplinare i «risarcimenti supplementari», parla di un «risarcimento concesso» dallo stesso regolamento. Il che significherebbe che i rimedi previsti dalla normativa regolamentare per far fronte ad un ritardo, ossia l'assistenza e (pure) la compensazione (a seguito della lettura estensiva, fornita dalla Corte di Giustizia Ue, dell'art. 7 del reg. Ce n. 261/2004) avrebbero natura risarcitoria. Eppure, a ben guardare, regolamento in questione non viene mai usato il termine «inadempimento»¹⁰³, così come il termine «responsabilità». Nella versione in lingua inglese dell'art. 12, poi, si parla di «*compensation*» e non di «*damage*»¹⁰⁴, termine invece utilizzato all'art. 19 della Convenzione di Montreal del 1999, nella versione inglese; ed in quella in

vacanza rovinata» e overbooking, in N. giur. civ. comm., 2004, II, 456 ss.).

¹⁰³ M. MAGGILO, *Overbooking, ritardo e cancellazione del volo: contratto, compensazione, responsabilità*, in *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea* (a cura di L. Masala, E. G. Rosafio), Milano, 2006, 125.

¹⁰⁴ Nel *common law*, il termine «*damages*» sta a significare il risarcimento del danno, mentre «*compensation*» indica l'indennizzo: legato il primo ad un atto illecito, il secondo ad un atto lecito dannoso. Va però considerato che: i «*damages*» sono «*compensatory*» quando tesi alla riparazione del pregiudizio subito; e che il termine «*compensation*» è anche utilizzato (oltre che per indicare, genericamente, la remunerazione o il compenso) in riferimento al risarcimento, ad es. nei casi in cui l'addebito di responsabilità prescinde dalla prova della colpa, la quale è presunta (responsabilità soggettiva per colpa presunta) o irrilevante (responsabilità oggettiva). Così, A. ANTONINI, *Il danno risarcibile nel trasporto di persone, cit.*, 83 ss.

lingua francese si parla di «*indemnisation*», e non di «*dommage*», come risulta nella disciplina internazionaluniforme citata in lingua francese.

Il fatto che la terminologia utilizzata all'art. 12 sia «atecnica», lo dimostra, infine, anche l'evidente inutilità cui si ridurrebbe tale disposizione, nel punto in cui stabilisce che il risarcimento concesso ai sensi del regolamento può essere detratto da quello altrimenti ottenuto¹⁰⁵, se si interpretasse il «risarcimento del danno» come tale. Difatti, è già principio del nostro ordinamento quello dell'integrale riparazione del danno, che commisura a quest'ultimo il risarcimento, non consentendo né un eccesso di tutela, né una sua ingiustificata riduzione sotto il livello dell'integralità. Da tale principio, perciò, deriva la regola che nella liquidazione del danno si deve tener conto di tutto quanto sia stato corrisposto a quel titolo, e non dall'art. 12.1 del reg. Ce n. 261/2004.

Il ritardo aereo rileva, allora, come inadempimento solo nella disciplina internazionaluniforme, diversamente da quella europea che, per lo meno, non gliene attribuisce gli effetti.

¹⁰⁵ M. MAGGIOLO, *cit.*, 134.

Nel tentativo di ricostruire alternativamente il fenomeno del ritardo previsto dalla fonte regolamentare, alcuno¹⁰⁶ lo ha ipotizzato come evento al cui verificarsi è sospensivamente condizionata l'attualità di un patto risolutorio apposto al contratto¹⁰⁷. Il ritardo alla partenza, di due ore o più, darebbe dunque al passeggero il diritto di scegliere se considerare senz'altro risolto il contratto, o se ottenere, invece, l'adempimento della prestazione (comunque diversa) dovuta in base al contratto di trasporto, che consisterebbe in un analogo viaggio, su un altro aeromobile. Tale risoluzione, però, non sarebbe per inadempimento, bensì determinata da un atto di volontà del passeggero, nell'esercizio di una facoltà attribuitagli dal contratto di trasporto. Conseguentemente, dalla risoluzione non discenderebbe un risarcimento del danno, ma quelle misure assistenziali previste nell'art. 7 ss. del reg. Ce n. 261/2004¹⁰⁸.

¹⁰⁶ La tesi riportata è di M. MAGGIOLO, *cit.*, 131-133, il quale pensa al ritardo come vicenda riconducibile al contratto, nel quale trova previsione e disciplina, eventualmente mediante la sua integrazione secondo un meccanismo riconducibile agli artt. 1339 e 1374 c.c.

¹⁰⁷ In questo senso, l'integrazione attiene al contenuto contrattuale (art. 1339 c.c.), includendovi il patto risolutorio (così, M. MAGGIOLO, *cit.*, 132, nt. 22).

¹⁰⁸ In questo senso, l'integrazione attiene gli effetti del contratto, *ex art.* 1374 c.c. (così M. MAGGIOLO, *cit.*, 133, nt. 27).

La tesi riportata, insieme alle considerazioni svolte, mette in luce alcuni punti, su cui è bene soffermarsi.

Quello assistenziale è un obbligo che nasce *ex lege* sul vettore¹⁰⁹, a seguito del verificarsi di fattispecie previste dalla legge, come il ritardo del volo, nei confronti di chiunque le abbia subite, e a prescindere da una esplicita richiesta. Prescinde pure da qualsiasi giudizio sull'imputabilità dell'evento, così come dall'esistenza di un danno risarcibile¹¹⁰, per cui non ha natura risarcitoria¹¹¹. Non ri-

¹⁰⁹ Sul fatto che l'assistenza sia un obbligo legale rientrante nel più ampio contesto degli obblighi di protezione del passeggero, L. TULLIO, *Interventi interpretativi della Corte di Giustizia europea sul reg. (ce) n. 261/2004*, in *Dir. trasp.*, 2009, 367, *ivi*, 369, secondo il quale si potrebbe parlare del ritardo necessario al fine del sorgere dell'obbligo assistenziale prendendo spunto dall'art. 947 cod. nav., intitolato «Impedimenti al vettore», appunto, come “impedimento” alla fornitura della prestazione di trasferimento ricadente nella sfera di rischio del vettore, impedimento che prescinde dall'imputabilità del fatto impeditivo; per questo impedimento, e non inadempimento. Allora, prosegue l'A., si può dire che la legge regola la distribuzione del rischio dell'impedimento (cioè, dell'impossibilità, totale o parziale, della prestazione di trasferimento) non soltanto agendo sul corrispettivo (con la restituzione totale o parziale del prezzo del trasporto) e sulle sorti del contratto (con l'eventuale risoluzione), ma imponendo sul vettore ulteriori obblighi di protezione. Sulla stessa linea, V. CORONA, *Il risarcimento per l'inadempimento degli obblighi di assistenza del vettore aereo*, in *Dir. trasp.*, 2012, 204; ID., *La natura delle prestazioni di assistenza del vettore aereo in caso di ritardo*, in *Dir. trasp.*, 2006, 872-873, ove parla dell'obbligazione assistenziale come di una prestazione di solidarietà sociale.

¹¹⁰ Per cui non ha alcun senso parlare dell'assistenza, ristoro e rimborso che la compagnia deve erogare al passeggero come di una forma di responsabilità oggettiva del vettore per il ritardo alla partenza. Tali obblighi non rilevano sul piano della responsabilità ma mirano esclusivamente a tutelare la persona del passeggero da innegabili disagi che le lunghe attese possono cagionare alla sua integrità psico-fisica (in proposito, M. PIRAS, *Il rifiuto di*

leva sul piano risarcitorio neppure la compensazione, che sembrerebbe avere natura di pena privata¹¹², tesa com'è a svolgere una

trasportare e il ritardo del vettore aereo nella nuova disciplina comunitaria, in *Studi su: Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo* (a cura di M. Deiana), Cagliari, 2005, 179).

¹¹¹ Ritengono che l'assistenza non abbia natura risarcitoria: S. BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, op. cit., 173; L. TULLIO, *Interventi interpretativi della Corte di Giustizia europea sul reg. (ce) n. 261/2004*, cit., 369; G. BELLANTUONO, *Ritardi aerei, risarcimento o regolazione?*, in *Danno e resp.*, 2004, 624 ss., 635; M. FRAGOLA, *Prime note sul Regolamento CE n. 261/2004 che istituisce nuove norme comuni in materia di «overbooking» aereo*, in *Dir. comunit. sc. internaz.*, 2005, 142; V. CORONA, *Il risarcimento per l'inadempimento degli obblighi di assistenza del vettore aereo*, cit., 204; ID., *La natura delle prestazioni di assistenza del vettore aereo in caso di ritardo*, cit., 871. Come sostiene quest'ultima autrice (*ult. op. cit.*, 872), la conferma che l'obbligo di assistenza non sia un'obbligazione a contenuto patrimoniale con carattere risarcitorio e/o sanzionatorio si trova: nel considerando n. 18 del reg. Ce n. 261/2004, dove si afferma che l'assistenza ai passeggeri in caso di un volo alternativo o ritardato deve essere limitata o rifiutata se la sua prestazione determina un ulteriore ritardo (è evidente «che se la misura in questione avesse una natura risarcitoria-satisfattiva, l'eventualità di un ulteriore ritardo non avrebbe alcuna rilevanza perché resterebbe impregiudicato il diritto al risarcimento per equivalente pecuniario. Al contrario, avendo l'assistenza una natura completamente differente, il legislatore comunitario ha ritenuto opportuno limitarne o escluderne l'obbligo qualora la situazione sia tale che la sua prestazione aggravi il disagio e quindi pregiudichi lo stesso scopo al quale essa è preordinata»); nell'art. 9, par. 3°, del reg. Ce n. 261/2004, che impone al vettore di prestare particolare attenzione, nell'esecuzione degli obblighi di assistenza, ai bisogni delle persone con mobilità ridotta, dei loro accompagnatori e dei bambini non accompagnati.

¹¹² Sul concetto di «pena privata», v. E. MOSCATI, voce *Pena (dir. priv.)*, in *Enc. dir.*, XXXII, Milano, 1982, 770. A sostegno della natura di «pena privata» della misura compensativa di cui all'art. 7 del reg. Ce n. 261/2004: L. TULLIO, *Interventi interpretativi della Corte di Giustizia europea sul reg. (ce) n. 261/2004*, cit., 371-372. L'A., tra l'altro, l'avvicina ai «*punitive damages*» americani (per lo studio dei quali si rinvia a: M. TESCARO, *I punitive damages nordamericani: un modello per il diritto italiano?*, in *Contratto e impresa/Europa*, 2/2012, 599), pur nella considerazione che, a differenza di questi, l'ammontare della compensazione è prefissato dalla legge, e non lasciato alla discrezionalità del giudice. A questo riguardo, si ricordino le perplessità mosse da V. CORONA, *La compensazione pecuniaria per il ritardo*

funzione deterrente nei confronti dell'autore dell'illecito. Lo dimostra il fatto che il vettore possa provare che l'evento di danno è dovuto a circostanze eccezionali che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso al fine di

aereo tra diritto positivo a giurisprudenza interpretativa della Corte di Giustizia, cit., 127 ss., sulla natura di «pena privata» della compensazione, in vista della previsione dell'art. 29 Conv. Montreal del 1999, che esclude la risarcibilità di danni punitivi, esemplari o comunque non risarcitori. Queste, comunque, sembrerebbero da respingere, in quanto la compensazione prescinde dall'allegazione di un danno (L. TULLIO, *ult. op. cit.*, 369), mentre il divieto posto dall'art. 29 della Convenzione si riferisce alle azioni di risarcimento di un danno almeno lamentato come conseguenza degli eventi ivi previsti. Parla di una «penale *ex lege*», M. PIRAS, *cit.*, 177; ID., *Il danno non patrimoniale nel trasporto aereo*, in *Cuestioned actuales del Derecho aéreo*, 2012 (a cura di M. J. Guerrero Lebrón), Madrid, 216; e S. PAGLIANTINI, *Per un'interpretazione comunitariamente orientata dei danni non patrimoniali da contratto*, in *I contratti*, 2010, 7, 740. M. LOPEZ DE GONZALO, *La tutela del passeggero nel regolamento CE n. 261/2004*, in *Riv. it. dir. pubb. comm.*, 2006, 223, pur non qualificandola, rinviene nella compensazione pecuniaria una funzione deterrente e sanzionatoria o di strumento di coercizione indiretta all'adempimento. Altri, pur condividendo la tesi che considera nella compensazione assente il profilo risarcitorio, ritengono che essa abbia natura di indennizzo (per la nozione di «indennità», v. R. SCOGNAMIGLIO, voce *Indennità*, in *Nss. dig. it.*, VIII, Torino, 1968, 594-597; S. CICCARELLO, voce *Indennità* (dir. priv.), in *Enc. dir.*, 1971, XI, 99-106). Tra questi: G. GIANDOMENICO, *cit.*, 5; M. MAGGIOLO, *cit.*, 921. *Contra*, A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2008, 234, il quale sottolinea come sia errato tradurre il termine inglese «*compensation*» nel sostantivo compensazione, inteso nel nostro ordinamento come indennità, poiché la compensazione di cui al reg. Ce n. 261/2004 si riconduce ad un atto illecito contrattuale, e non ad un atto lecito dannoso. Piuttosto, ritiene l'A., la compensazione sembrerebbe un risarcimento determinato forfetariamente. Nello stesso senso, S. BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo, cit.*, 175, pur ritenendo che la misura compensativa, prescindendo dall'allegazione e dimostrazione del danno patito non abbia una tipica funzione risarcitoria, la avvicina al risarcimento del danno, venendo corrisposta in situazioni di disagio del passeggero; nel particolare, la considera un'anticipazione del risarcimento poi ottenuto dal danneggiato (in quanto, come prevede l'art. 12 del reg. Ce n. 261/2004, da esso va detratta).

esonerarsi dall'obbligo compensativo, a differenza dell'obbligo assistenziale, da cui non può liberarsi. Questo evidenzia che la compensazione guarda il vettore, e lo punisce, salvo questo dimostri di non meritare tale punizione, per l'eccezionalità della causa dell'evento. Mentre l'assistenza guarda il passeggero e la sua primaria esigenza di cura, ragione per cui il vettore non può liberarsi dal relativo obbligo. La compensazione sarebbe, così, una penale *ex lege* di tipo spurio, giacché, al pari di una penale contrattuale, non è affatto correlata dal previo accertamento di un danno¹¹³ ma, a differenza di questa, postula invece l'imputabilità dell'inadempimento¹¹⁴.

In particolare, l'assistenza sembrerebbe essere prestazione sostitutiva della partenza tempestiva, entro due ore (almeno) dall'orario previsto nel contratto (cui dovrebbe seguire poi, comunque, l'adempimento, anche stavolta esatto, della prestazione di tra-

¹¹³ L. TULLIO, *ult. op. cit.*, 369.

¹¹⁴ S. PAGLIANTINI, *Ibidem*. Ritiene che la compensazione non prescinda dal giudizio sull'imputabilità del ritardo, anche V. CORONA, *La natura della prestazioni di assistenza del vettore aereo in caso di ritardo*, *cit.*, 871, nt. 13, la quale considera che, in caso di cancellazione, tale misura viene erogata in relazione ad una colpa del vettore *in re ipsa*, mentre nel caso del negato imbarco (e pure del ritardo), potendo questa situazione derivare da circostanze estranee alla sfera di controllo del vettore, la colpa è presunta, salva la possibilità di esperire la prova liberatoria (di cui all'art. 5, par. 3°, reg. Ce n. 261/2004).

sporto). Essa, dunque, è legata al danno-evento del ritardo alla partenza; e la sua mancata erogazione costituisce un inadempimento dell'obbligo di protezione del passeggero, risarcibile *ex art.* 1218 c.c.¹¹⁵ Normalmente, il creditore della prestazione di trasporto, per

¹¹⁵ Lo conferma la sentenza della C. Giust. Ue, 13 ottobre 2011, causa 83/10 (in *Resp. civ. prev.*, 2012, 1, 99, con nota di S. VERNIZZI, *La corte di giustizia ed un caso di volo interrotto*; in *Dir. trasp.*, 2012, 193, con nota (critica) di V. CORONA, *Il risarcimento del danno per l'inadempimento degli obblighi di assistenza del vettore aereo*), ove viene previsto che in caso di inadempimento degli obblighi di cui agli artt. 8 e 9 del reg. Ce n. 261/2004, può essere chiesto un risarcimento, da non intendere, però, come quel «risarcimento supplementare» cui fa riferimento l'art. 12 medesimo testo (secondo cui il regolamento lascia impregiudicati i diritti del passeggero ad un risarcimento supplementare e il risarcimento concesso ai sensi del regolamento può essere detratto da detto risarcimento). Secondo la Corte (punto 38 della sentenza citata) «il risarcimento concesso ai passeggeri aerei sulla base dell'art. 12 del reg. (CE) n. 261/2004 è destinato a completare l'applicazione delle misure previste nel citato regolamento, di modo che i passeggeri siano risarciti del danno complessivo subito a causa dell'inadempimento da parte del vettore aereo dei suoi obblighi contrattuali. Tale disposizione consente quindi al giudice nazionale di condannare il vettore aereo a risarcire il danno occasionato ai passeggeri dall'inadempimento del contratto di trasporto sulla base di un fondamento giuridico diverso dal reg. (CE) n. 261/2004, vale a dire, segnatamente, alle condizioni previste dalla Convenzione di Montreal o dal diritto nazionale». «A titolo di risarcimento supplementare, sulla base dell'art. 12 reg. (CE) n. 261/2004, il giudice nazionale non può condannare il vettore aereo a rimborsare ai passeggeri il cui volo ha subito un ritardo (...) le spese che questi ultimi hanno dovuto sostenere a causa dell'inadempimento da parte del vettore degli obblighi di sostegno (...) e di assistenza (...) ad esso incombenti in virtù degli artt. 8 e 9 di detto regolamento» (punto 42). Dunque, «quando un vettore aereo viene meno agli obblighi ad esso incombenti in forza degli artt. 8 e 9 del reg. (CE) n. 261/2004, i passeggeri aerei possono legittimamente far valere un diritto al risarcimento sulla base degli elementi di cui ai citati articoli». A carico del vettore che viola le disposizioni previste dalla disciplina comunitaria sono previste, altresì, delle sanzioni amministrative, anche fino a cinquantamila euro. Il d.lsg. 27 gennaio 2006 n. 69, recante disposizioni sanzionatorie per la violazione del Regolamento CE n. 261/2004 (*G.U.* 6 marzo 2006, n. 54), ha dato compiuta attuazione alla disciplina sanzionatoria prevista dall'art. 16 reg. Ce n. 261/2004 che invita gli

facta concludentia (cioè rimanendo in aeroporto ed accettando l'erogazione delle misure assistenziali, nell'attesa dell'adempimento della prestazione di trasporto), accetta la partenza ritardata. Chiaramente, ciò non implica pure accettazione dell'(eventuale) arrivo ritardato del volo (tra l'altro non rifiutabile dal passeggero), per cui a seguito di esso il passeggero avrebbe diritto, se minimo di tre ore, alla compensazione (la cui mancata erogazione è, comunque, inadempimento risarcibile *ex art.* 1218 c.c.) e, se dimostra un danno-conseguenza dell'arrivo irragionevole, pure, al risarcimento del danno, ai sensi dell'art. 19 della Convenzione di Montreal del 1999. Va però anche considerato che il passeggero (creditore adempiente) potrebbe rifiutare la prestazione tardiva (della controparte inadempiente) se alla prestazione stessa non sia più interessato per l'importanza dell'inadempimento. Lo stesso regolamento prevede tale possibilità, quando riconosce al passeggero, in caso di ritardo di

Stati membri ad individuare, a livello nazionale, un organismo responsabile per l'applicazione del regolamento, con il compito di adottare tutte le misure idonee a garantire il rispetto dei diritti dei passeggeri. Il citato d.lgs. n. 69/2006 ha individuato l'Ente nazionale dell'aviazione civile (ENAC) (istituito con d.lgs. 25 luglio 1997, n. 250 - *G.U.* n. 177 del 31 luglio 1997), quale organismo responsabile dell'applicazione del regolamento comunitario e dell'applicazione delle sanzioni amministrative previste. In proposito: E. TURCO BULGHERINI, *Evoluzione del negato imbarco, della cancellazione del volo e del ritardo*, in *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme* (a cura di R. Tranquilli Leali, E. G. Rosafio), Milano, 2011, 400 ss.

minimo cinque ore, di scegliere tra il volo alternativo ed il rimborso del biglietto¹¹⁶. Non si capisce, comunque, perché all'utente sia riconosciuta la possibilità di chiedere la ripetizione di quanto pagato solo nei limiti di un determinato arco temporale, come se solo le cinque ore di attesa alla partenza legittimassero il disinteresse del

¹¹⁶ Il rimborso (parziale) del biglietto è stato riconosciuto da Giud. pace Sassari, 4 novembre 1998, in *Giur. it.*, 2000, 316, con nota di V. CAREDDA, *Adempimento ritardato e riduzione della controprestazione*; in *Dir. trasp.*, 1999, 1, 293, con nota (critica) di L. MASALA, *Ritardo, rimborso del prezzo al di là del risarcimento*; in *Danno e resp.*, 1999, 1, 99, con nota di G. BELLANTUONO, *La responsabilità da ritardo del vettore aereo*) in un caso in cui l'attore lamentava il ritardo, di un'ora, alla partenza, su un volo di quarantacinque minuti, per cui è chiaro che il ritardo preso in considerazione è (pure) all'arrivo. Si ritiene possa parzialmente condividersi l'accoglimento della teoria che considera la riduzione della controprestazione (che quando è già eseguita implica il parziale rimborso della somma pagata come corrispettivo) come rimedio sinallagmatico generale, utilizzabile anche in caso di impossibilità imputabile, ossia di inadempimento, e non dunque solo, come previsto nella disciplina generale del contratto, all'art. 1464 c.c., a proposito dell'impossibilità parziale della prestazione, sopravvenuta per causa non imputabile al debitore (cfr. A. GENTILI, *La risoluzione parziale*, Napoli, 1990, 35 ss., 213 ss.; R. VERDERA SERVER, *Inadempimento e risoluzione del contratto*, Padova, 1994, 39; B. IANNOLO, *La risoluzione del contratto per impossibilità sopravvenuta*, in *Nuova Giur. civ. comm.*, II, 1987, 82 ss., 95). Questo rimedio perequativo sembrerebbe applicabile all'adempimento quantitativamente inesatto, ma non a quello qualitativamente inesatto, che si ha nella prestazione ritardata. Non si accoglie, dunque, l'applicazione di esso per il ritardo alla partenza cui sia poi seguito l'adempimento della prestazione di trasporto, perché l'accettazione della prestazione di trasporto tardiva sembrerebbe implicare l'accettazione della sua inesattezza (l'opinione si ritrova anche in Giud. pace Civitavecchia, 21 luglio 2009, in *Dir. trasp.*, 2009, 811, con nota di R. D'AMBROSIO, *In tema di negato imbarco e di ritardo del volo*, ove è detto che in caso di ritardo nel trasporto aereo non è dovuta la restituzione di parte del biglietto, «perché il passeggero ha comunque raggiunto la destinazione prevista»). Il rimborso, perciò, sembrerebbe ravvisabile solo nell'eventualità in cui il passeggero rifiuti l'esecuzione con ritardo della prestazione di trasporto, per non aver più interesse all'esecuzione della stessa.

creditore all'adempimento della prestazione di trasporto¹¹⁷. La nostra giurisprudenza ammette, in generale, l'applicazione, anche al caso dell'adempimento tardivo, del rifiuto della prestazione inesatta di cui all'art. 1181 c.c.¹¹⁸, cui potrebbe seguire la richiesta di rimborso, che assume la forma della ripetizione *ex art. 2033 c.c.*, di quanto pagato come corrispettivo del trasporto. Ulteriormente, il passeggero potrebbe chiedere il risarcimento del danno¹¹⁹ *ex art. 1218*, rapportato, però, solo all'esecuzione inesatta della partenza.

La compatibilità tra la disciplina europea e quella internazionale uniforme sul ritardo aereo, allora, sta proprio nel fatto che le misure previste dalla prima non hanno natura risarcitoria, per cui

¹¹⁷ Considerando di difficile interpretazione il tempo del ritardo rilevante ai fini della compensazione ed ai fini del rimborso del biglietto, fissato diversamente, rispettivamente, nelle tre e nelle cinque ore, V. CORONA, *La compensazione pecuniaria*, *cit.*, 126-127; M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri di caso di negato imbarco, cancellazione, ritardo prolungato*, *op. cit.*, 186.

¹¹⁸ Cass., sez. un., 6 giugno 1997, n. 5086, in *Giust. civ.*, 1997, I, 2765, con nota di M. COSTANZA, *Rifiuto legittimo della prestazione da parte del creditore e gravità dell'inadempimento*.

¹¹⁹ Il risarcimento del danno ben può aggiungersi al rimborso di quanto pagato come corrispettivo del trasporto, in quanto strumenti che si distinguono sia sotto il profilo della funzione che della determinazione del *quantum*: il primo comprende anche il mancato guadagno, che ovviamente resta estraneo alla valutazione del secondo, dal momento che questo non è finalizzato a ripianare il danno subito (così A. GENTILI, *op. cit.*, 257 ss.).

non vanno a sovrapporsi alla seconda, ma la integrano¹²⁰. Questa prospettiva sembra essere riconosciuta, sia pure implicitamente, dalla Corte di Giustizia Ue. Difatti, nella sentenza del 10 gennaio 2006¹²¹, essa afferma che le discipline di cui agli artt. 6 del reg. Ce n. 261/2004, da una parte, e 19, 22 e 29 della Convenzione di Montreal del 1999, dall'altra, sono compatibili, in quanto tese a tutelare diverse situazioni di danno: rispettivamente, danni quasi identici per tutti i passeggeri, il cui risarcimento può assumere la forma di un'assistenza o di un supporto standardizzati e immediati a tutti gli interessati e danni individuali, dovuti al motivo dello spostamento, il cui risarcimento richiede una valutazione caso per caso dell'entità del danno causato e può, di conseguenza, essere oggetto solo di una compensazione *a posteriori* e su base individuale¹²². È chiaro che, a monte di tale ragionamento, vi è la considerazione che le misure previste dalla disciplina europea non hanno natura risarcitoria. Nel

¹²⁰ L. TULLIO, *Interventi interpretativi della Corte di Giustizia europea sul reg. (ce) n. 261/2004, cit.*, 369.

¹²¹ C. Giust. Ce, 10 gennaio 2006, causa 344/04, in *Resp. civ. prev.*, 2006, 1249 oppure in *Dir. trasp.* 2006, 851, con nota di V. CORONA, *La natura delle prestazioni di assistenza del vettore aereo in caso di ritardo* oppure in *Dir. comunit. scambi intern.*, 2006, 51, con nota di M. FRAGOLA, *Convenzione di Montreal e norme comunitarie sull'overbooking: La Corte di Giustizia riconosce la legittimità dei principi «chiave» dell'ordinamento comunitario.*

¹²² Punto 43 della sentenza citata.

caso opposto, infatti, il contrasto obiettivo con la normativa internazionale sarebbe innegabile, visto che la Convenzione di Montreal (all'art. 29, tra l'altro espressamente richiamato dalla giurisprudenza europea nel giudizio di comparazione) specifica che qualsiasi azione di risarcimento per gli eventi di danno in essa disciplinati devono sottostare alla disciplina ed alle condizioni dalla stessa previste.

7.2. (segue) NELLA NORMATIVA INTERNA.

Da quella, tanto diffusa, idea che il ritardo aereo non sia mai un inadempimento, bensì una mera prestazione inesatta, ne discende la relevantissima conseguenza che a seguito di un volo ritardato non troverebbe mai applicazione la disciplina interna (non essendone prevista alcuna a livello internazionale) per l'inesecuzione della prestazione vettoriale¹²³. Per essa, analogamente a quanto previsto

¹²³ L'ipotesi relativa all'inadempimento dell'obbligazione vettoriale non è prevista dalla Convenzione di Montreal (così come dalla Convenzione di Varsavia), per la cui disciplina si rimette alla legge nazionale regolatrice del contratto di trasporto. La normativa internazionaluniforme, d'altronde, non ha la pretesa di coprire ogni questione relativa al trasporto aereo, avendo come

dalla disciplina internazionaluniforme per il ritardo, l'art. 949bis cod. nav., applica il criterio della responsabilità contrattuale, suscettibile della prova contraria dell'adozione delle misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno¹²⁴. Le due discipline divergono, piuttosto, circa il *quantum* del danno risarcibile: se il danno derivato dalla mancata attuazione del trasporto può conoscere un ristoro illimitato, quello causato da ritardo può essere risarcito, sostanzialmente, solo entro 4.694 DSP (art. 22, par. 1° Convenzione di Montreal del 1999), essendo difficilissimo per il passeggero dar prova della condotta temeraria e consapevole del vettore, che lo farebbe decadere dalla limitazione del debito (ai sensi del par. 5° dell'art. 22)¹²⁵.

manifesto solo l'unificazione di alcune regole ad esso relative, così S. BUSTI, *La responsabilità per danni alla persona nel trasporto aereo*, op. cit., 82.

¹²⁴ La responsabilità per inesecuzione fatta gravare sul vettore aereo, di cui all'art. 949bis cod. nav., è modellata sulla formula di quella del ritardo nel diritto uniforme, di cui all'art. 19 della Convenzione di Varsavia e art. 19 della Convenzione di Montreal (cfr. M. M. COMENALE PINTO, in *Obblighi del vettore e diritti del passeggero nei casi di impossibilità del trasporto aereo, con specifico riferimento al caso delle ceneri vulcaniche del 2010*, cit., 223; A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2013, 475). Entrambe, poi, ripetono sostanzialmente il disposto dell'art. 1218 c.c.

¹²⁵ La Convenzione di Montreal del 1999, all'art. 22.5, prevede la non applicazione dei limiti risarcitori qualora venga dimostrato, da parte del passeggero, «che il ritardo derivi da un atto od omissione del vettore, dei suoi dipendenti o incaricati, compiuto con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che probabilmente ne deriverà un

Vi è quindi un'evidente discrasia, dal punto di vista risarcitorio, tra il ritardo e l'inesecuzione del trasporto di persone, assolutamente ingiustificata tutte quelle volte in cui il ritardo si rivela essere un inadempimento.

Il fatto che vi siano fattispecie in bilico, tra ritardo ed inadempimento, lo dimostrano gli (seppur risalenti) orientamenti contrastanti cui è giunta la dottrina in merito alla cancellazione del volo indicato nel documento di trasporto¹²⁶, parlando talora di inesecuzione della prestazione¹²⁷, tal altra di ritardo, e ciò soprattutto in ca-

danno; sempreché, nel caso di atto od omissione di dipendenti o incaricati, venga anche fornita la prova che costoro hanno agito nell'esercizio delle loro funzioni». Ma, al di là di tale previsione, la responsabilità del vettore aereo per ritardo nel trasporto di persone sembrerebbe destinata a rimanere limitata entro i valori indicati al par. 1°. Già la dimostrazione dell'elemento oggettivo della temerarietà, da cui muovere poi l'indagine volta ad accertare la consapevolezza delle potenzialità pregiudizievoli dell'atto, incontra notevoli difficoltà tenuto conto delle caratteristiche esecutive del contratto di trasporto aereo di persone. Il ritardo nel trasporto, infatti, è spesso dovuto al fatto di altri soggetti (es. ente di controllo del traffico aereo), il che rende assai problematica l'individuazione di atteggiamenti del vettore caratterizzati dalla consapevolezza della propria condotta antidoverosa (così, A. ZAMPONE, *La limitazione del debito del vettore*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 1999* (a cura di L. Tullio), Napoli, 2006, 220 ss.; ID., *La condotta temeraria e consapevole nel diritto uniforme dei trasporti (Ipotesi di illecito tra dolo e colpa)*, Padova, 1999, 59 ss.)

¹²⁶ Ci si riferisce al sistema «*booked freight*», consistente nell'applicare sul contratto di trasporto aereo un'indicazione precisante la data ed il numero del volo col quale dovranno, per contratto, partire le merci o i passeggeri. Il biglietto *booked*, dunque, è valido solo per quel volo sul quale sia stato riservato un posto. Cfr. J. SUNDBERG, *cit.*, 144.

¹²⁷ M. LITVINE, *Droit aérien*, Bruxelles, 1970, 209.

so di servizio aereo regolare¹²⁸, nella considerazione della possibilità di far partire i passeggeri con un volo successivo¹²⁹. Entrambe le soluzioni, nei rispettivi estremi, sono inaccettabili¹³⁰. La cancellazione del volo non può considerarsi equivalente *tout court*, secondo criteri di buona fede e ragionevolezza, all'inadempimento dell'obbligazione; perché il vettore potrebbe, comunque, far giungere a destinazione i viaggiatori, pur in un momento successivo a quello programmato¹³¹. L'inadempimento dell'obbligazione di trasporto si avrà, allora, ove il ritardo si prolunga per un periodo di tempo tale da rendere ragionevolmente privo d'interesse, per ogni normale utente del servizio aereo, il compimento della prestazione di trasporto da

¹²⁸ Per servizio aereo regolare si intende una serie di voli accessibili al pubblico per tariffe predeterminate, colleganti sempre le stesse località, che si svolge con una regolarità tale da assumere il carattere della sistematicità.

¹²⁹ J. SUNDBERG, *Ibidem*.

¹³⁰ S. BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo*, cit., 163 ss., cui si rinvia anche per le altre argomentazioni sull'inaccettabilità delle soluzioni prospettate.

¹³¹ Sulla trasformazione del ritardo in impossibilità definitiva della prestazione allorché questa, a causa dell'inutile trascorrere del tempo previsto per la sua esecuzione, risulti ragionevolmente ormai priva d'interesse per il creditore, concordano (nella dottrina italiana): A. ZAMPONE, *La responsabilità del vettore aereo per negato imbarco e cancellazione del volo*, in *Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo* (a cura di M. Deiana), Cagliari, 2005, 81; S. GIACOBBE, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, cit., 89, nt. 5.

parte del vettore. Così, anche nel caso in cui all'«*overbooking*»¹³² (o, più realisticamente, «*overselling*»), sia seguito l'imbarco del passeggero su un volo successivo con arrivo a destinazione in un momento tanto lontano da quello auspicato dallo stesso, da spogliarlo di interesse all'esecuzione del trasporto, si avrà inadempimento¹³³; mentre, nel caso in cui l'arrivo a destinazione avviene, semplicemente, con ritardo, giuridicamente apprezzabile, si avrà solo inesatto adempimento¹³⁴.

¹³² Col termine «*overbooking*» si intende quella prassi delle compagnie aeree di accettare prenotazioni, per un certo volo, in quantità superiore alla capacità dell'aeromobile ad esso destinato. La ragione starebbe nel porre rimedio al fenomeno, e all'impatto economico negativo che ne deriva, del c.d. «*no-show*», ossia della mancata presentazione, alle operazioni di partenza, di alcuni dei soggetti che vantano una prenotazione confermata per un certo volo. Tale prassi, di conseguenza, permetterebbe alle imprese di trasporto aereo di contenere le tariffe, con vantaggio, quindi, per gli utenti. In realtà, tali giustificazioni non sono convincenti, tenuto conto che le compagnie mantengono la prenotazione per un periodo di tempo limitato, senza che sia acquistato il biglietto, dalla prenotazione, cioè, decorre un breve termine per l'acquisto del biglietto (il c.d. «*ticked time limit*» – T.T.L.). La sovrapprenotazione, però, spesso si accompagna alla sovravendita («*overselling*»).

¹³³ Ulteriormente, si avrà inadempimento, a seguito di «*overbooking*»/«*overselling*»), qualora il vettore non proponga l'imbarco su un volo successivo o qualora il vettore non proponga l'imbarco su un volo successivo che abbia quegli elementi essenziali dedotti nel contratto, nel caso in cui il passeggero abbia manifestato il proprio peculiare interesse ad un determinato volo o ad un particolare standard di sistemazione a bordo dell'aeromobile (es. solo prima classe). Sul punto, S. S. BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, cit., 166.

¹³⁴ Ulteriormente, si avrà inesatto adempimento, a seguito di «*overbooking*»/«*overselling*»), qualora il passeggero effettui il viaggio con livelli di conforto ed eleganza inferiori a quelli acquistati. Sul punto, S. BUSTI, *Ibidem*.

Anche la giurisprudenza europea, dal canto suo, sembra avvalorare la tesi che il ritardo, all'arrivo, possa essere un inadempimento, quando afferma (nella già citata sentenza del 19 novembre 2009, n. 402) che il «volo» è «ritardato» quando è effettuato in conformità alla programmazione originariamente prevista e quando l'orario di partenza effettivo viene ritardato rispetto all'orario di partenza stabilito¹³⁵. A ben guardare, con tale definizione, la Corte non vuole affatto dire che il ritardo è sempre e solo un adempimento inesatto, perché il volo è comunque effettuato in conformità alla programmazione originariamente prevista, seppur in modo ritardato, dice solo che è tale il ritardo «alla partenza». Certamente, da tale prospettiva, cioè dal momento della partenza, non può essere diversamente. Si vuol dire, che, per forza di cose, il volo ritardato alla partenza è semplicemente un volo che parte con ritardo (e

¹³⁵ La cancellazione, invece, viene definita come la conseguenza della mancata effettuazione del volo originariamente previsto. Si noti, comunque, la difficoltà per il passeggero (potenziale) di capire se vi sia ritardo o cancellazione, dal momento che non può avere accesso ai sistemi elettronici di programmazione dei voli – così, M. STUCCHI, *La Corte di Giustizia interviene sui diritti dei passeggeri in caso di ritardo del volo*, cit., 110 – poiché, come precisa la Corte, non ci si può basare sull'indicazione di un «ritardo» o di una «cancellazione» apparse sul tabellone elettronico dell'aeroporto o comunicata dal personale del vettore aereo, né sulla circostanza che si ritirino i bagagli o si ottengano nuove carte d'imbarco, né sul fatto che la composizione del gruppo di passeggeri originariamente titolari di una prenotazione sia sostanzialmente identica a quella del gruppo successivamente trasportato.

quindi adempiuto in modo inesatto) e niente più, perché ancora (in quel momento) non è possibile che sia altro. Cambiando prospettiva, però, cioè guardando all'arrivo, e soprattutto all'interesse del passeggero ad arrivare in un tempo ragionevolmente vicino a quello pattuito, il ritardo non è più sempre e solo una prestazione inesatta. Il ritardo all'arrivo, cioè, può dar vita ad un inadempimento, per lo meno tutte quelle volte in cui si sia protratto oltre il limite costituito dall'interesse creditorio alla prestazione¹³⁶. Inoltre, nella stessa pronuncia, la Corte riconosce pure l'identità dei danni-conseguenza derivanti dal ritardo e dall'inadempimento della prestazione di trasporto aereo. Nell'estendere al caso del ritardo il rimedio compensativo di cui all'art. 7 del reg. Ce n. 261/2004, afferma, infatti, che i passeggeri di un volo ritardato subiscono un danno, c.d. da perdita di tempo, analogo a quello subito dai passeggeri il cui volo è stato cancellato¹³⁷.

¹³⁶ La Corte, non prendendo in considerazione questo punto di vista, cioè quello dell'arrivo, non nega che il ritardo, a tale momento rapportato, possa costituire inadempimento, perciò permette di ammetterlo.

¹³⁷ Nella stessa linea del testo, M. M. COMENALE PINTO, *Obblighi del vettore e diritti del passeggero nei casi di impossibilità del trasporto aereo*, cit., 222, ritiene che il confine tra cancellazione del volo e ritardo, già non netto da un punto di vista concettuale, sia stato eroso dalla pronuncia della Corte di Giustizia sul caso c.d. «*Sturgeon*». Si condivide l'opinione espressa da V. CORONA, *La compensazione pecuniaria per il ritardo aereo tra diritto positivo*

Sulla base dell'*excursus* svolto è allora possibile dire non solo che il danno-evento del ritardo all'arrivo non è sempre e solo qualificabile come prestazione inesatta, ma può divenire un inadempimento, laddove venga lesa l'interesse creditorio, ma anche che, a prescindere da quest'ultimo, il danno-conseguenza che deriva dal ritardo all'arrivo è identico a quello che deriva dall'inesecuzione della prestazione vettoriale. Viene così meno ogni ragione che giustifichi, sempre e comunque, l'applicazione, all'uno, della disciplina di cui all'art. 19 della Convenzione di Montreal del 1999, con

a giurisprudenza interpretativa della Corte di Giustizia, cit., 126 ss., secondo cui, nella sentenza del 19 novembre 2009, n. 402, la Corte di Giustizia (anziché estendere al ritardo, prolungato, un rimedio proprio della cancellazione e del negato imbarco) avrebbe dovuto affermare che il ritardo particolarmente protratto è suscettibile di trasformarsi in cancellazione. L'appiglio testuale, sarebbe potuto essere rinvenuto nel quindicesimo considerando del reg. Ce n. 261/2004, posto che per la sua formulazione letterale («dovrebbe essere considerata una circostanza eccezionale il caso in cui l'impatto di una decisione di gestione del traffico aereo in relazione ad un particolare aeromobile in un particolare giorno provochi un lungo ritardo, un ritardo che comporti un pernottamento o la cancellazione di uno o più voli per detto aeromobile») sarebbe possibile leggere il termine cancellazione come complemento oggetto del verbo «comporti» (riferito al ritardo) e non del verbo «provochi» (riferito invece alla decisione di gestione del traffico aereo). Non si ritiene, però, come precisa l'A., che la soglia di rilevanza per trasformare il ritardo in cancellazione poteva essere fissata partendo dal momento in cui finisce la tutela per il ritardo, ossia le cinque ore, ritenendosi che, oltrepassato il termine, il ritardo si trasformi in cancellazione se il passeggero non sia condotto a destinazione entro due, tre o quattro ore a seconda della distanza chilometrica, ai sensi dell'art. 7 n. 2. Si ritiene, piuttosto, che ciò che farebbe divenire il ritardo inadempimento della prestazione vettoriale sarebbe solo il venir meno, nel caso particolare, dell'interesse del passeggero all'esecuzione della prestazione ritardata, la non scarsa importanza dell'esecuzione inesatta, cioè, dell'inadempimento.

i suoi limiti risarcitori, e, all'altro, quella, per cui non è previsto alcun massimale, di cui all'art. 949*bis* cod. nav. Si vuol dire, in sostanza, che tutte quelle volte in cui il ritardo si rivela essere un inadempimento, dovrebbe trovare applicazione la disciplina prevista dal legislatore interno sull'inadempimento della prestazione vettoriale, priva di limiti risarcitori. Opinare diversamente, vorrebbe dire non rispettare il principio, parte integrante del diritto comunitario, di parità di trattamento, ovvero di non discriminazione, secondo cui situazioni paragonabili non devono essere trattate in maniera diversa, salva obiettiva necessità, qui non pervenuta.

PARTE SECONDA

LA RESPONSABILITÀ

1. LA RESPONSABILITÀ PER RITARDO AEREO SECONDO
LA DISCIPLINA INTERNAZIONALE-UNIFORME. LA NATU-
RA CONTRATTUALE ED EXTRACONTRATTUALE. LA LE-
GITTIMAZIONE PASSIVA.

Ai sensi dell'art. 19 della Convenzione di Montreal del 1999, responsabile del ritardo nel trasporto aereo di persone è il «vettore». È possibile dire, oggi, con sufficiente certezza, che con tale locuzione si intende fare riferimento a colui che ha pattiziamente assunto l'obbligo di eseguire il trasferimento. All'interno della Convenzione stessa (Capitolo V, artt. 39-48) viene, infatti, prevista una apposita disciplina per il caso in cui il trasferimento sia eseguito, in tutto o in parte, da un soggetto diverso da colui che ha conclu-

so il contratto di trasporto, ossia da un vettore di fatto, per cui è desumibile che quello indicato all'art. 19 sia il vettore contrattuale. Questo «sdoppiamento della tradizionale figura del vettore»¹³⁸ è stato, a livello internazionale, introdotto dalla Convenzione di Guadalajara del 1961¹³⁹, che, appunto, nell'individuare il soggetto responsabile del trasporto distingue, all'art. I, tra vettore contrattuale, «*transporteur contractuel*» o «*contracting carrier*», e vettore di fatto, «*transporteur de fait*» o «*actual carrier*».

Ai tempi della Convenzione di Varsavia del 1929, il problema dell'assenza di una nozione di «*transporteur*» (secondo la terminologia utilizzata nella versione ufficiale in lingua francese) era fortemente avvertito¹⁴⁰, soprattutto in relazione alla diversa im-

¹³⁸ Tale espressione (che S. ZUNARELLI, *op. cit.*, 140, considera non del tutto propria) è stata introdotta da J. P. TOSI, *Responsabilité aérienne*, Paris, 1978, 146. Diversamente, J. SUNDBERG, *Air Charter*, Stockolm, 1961, 389-390, parla di «*duplication of the Warsaw carrier notion*».

¹³⁹ La «*Convention complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel*», firmata a Guadalajara il 18 settembre 1961, è entrata in vigore il 1° maggio 1964 e ratificata dall'Italia con l. 1° giugno 1967, n. 459.

¹⁴⁰ In realtà, durante i lavori di redazione della Convenzione di Varsavia del 1929 furono fatte delle proposte definitorie in merito alla nozione di «*transporteur*» (su cui: S. ZUNARELLI, *ult. op. cit.*, 141, nt. 4), le quali, però, non ebbero successo. L'esito sfavorevole fu dovuto al fatto che, a quei tempi, la questione dell'individuazione del soggetto cui era riferita la disciplina internazionaluniforme della responsabilità vettoriale aveva scarso rilievo pratico, non essendo il traffico aereo commerciale ancora sviluppato e

postazione che i sistemi di *civil law* e quelli di *common law* avevano, ed hanno, circa la natura dell'azione per i danni subiti dal passeggero e, conseguentemente, a proposito della legittimazione passiva di tale azione, nel caso in cui il trasporto dovesse essere eseguito da un soggetto diverso da colui che lo ha assunto contrattualmente. Nei primi il responsabile dei danni derivati dal trasporto viene tradizionalmente identificato in colui che assume il correlativo rischio, a prescindere dal fatto che l'esecuzione venga, in concreto, affidata ad altri; nei secondi, invece, il responsabile è considerato colui che esegue materialmente il trasporto. Così, se negli uni l'azione viene tendenzialmente concepita come contrattuale, con conseguente legittimazione passiva del solo soggetto obbligato patizianamente all'esecuzione del trasporto, negli altri viene per lo più considerata come azione «*in tort*»¹⁴¹, avente natura extracontrattua-

considerato che normalmente soggetto obbligato e soggetto che, con la propria organizzazione, andava ad eseguire il trasporto tendenzialmente coincidevano (sul punto: M. M. COMENALE PINTO, *La nozione di «preposto» nel trasporto aereo*, in *Dir. trasp.*, 2001, 393-394).

¹⁴¹ In *Common law*, nell'ambito della disciplina dei «*torts*» (a partire dal secolo XVII) si rinviene solamente la responsabilità per «*breach of duty*» (violazione di obbligazioni legali), da cui si differenzia la responsabilità per «*breach of contract*», cioè per le obbligazioni assunte contrattualmente. La responsabilità contrattuale, nell'accezione assunta nel diritto italiano, che è estesa all'inadempimento di obbligazioni legali e contrattuali, non trova un esatto corrispondente nel diritto anglo-sassone, dove la responsabilità per «*breach of contract*» riguarda, come detto, solo la violazione di obbligazioni

le, da indirizzarsi contro il soggetto che esegue il trasporto¹⁴². Un ulteriore elemento di confusione nell'individuazione del soggetto responsabile del trasporto è stato, poi, determinato dalla diversa terminologia utilizzata nei testi francese ed inglese della Convenzione di Varsavia, ove si parla, rispettivamente, di «*préposé*» e di «*servant and agent*»¹⁴³, a cui corrisponderebbe un diverso significato. Dalla nozione di «*servant and agent*», propria degli ordinamenti di *common law*, infatti, sarebbe stato escluso il c.d. «*independent contractor*», che viceversa sarebbe stato compreso all'interno del concetto di «*préposé*»¹⁴⁴. Così, mentre negli ordinamenti di *civil law* il vettore può essere chiamato a rispondere, sulla base della disciplina convenzionale, dell'operato di tutti i soggetti di cui si serve nell'effettuazione del trasporto assunto, negli ordinamenti anglosas-

volontariamente assunte.

¹⁴² Le considerazioni riportate sono di: S. ZUNARELLI, *ult. op. cit.*, 146-147 e M. M. COMENALE PINTO, *ult. op. cit.*, 393.

¹⁴³ Va ricordato che il solo testo autentico della Convenzione di Varsavia del 1929 è quello in lingua francese, ove viene utilizzato (agli artt. 16, 20 e 25) il termine «*préposé*», cui corrisponde il termine «*agent*» nella traduzione ufficiale in lingua inglese. Nel testo in lingua inglese dell'art. 20, par. 2°, e dell'art. 25 della Convenzione, come novellato, rispettivamente, dagli artt. VI e XIII del Protocollo dell'Aja del 1955, si sostituisce «*servant and agent*» ad «*agent*», si rinviene negli artt. XIII e XIV del Protocollo dell'Aja del 1955. Per un'analisi più dettagliata delle varie soluzioni terminologiche adottate nei vari testi del sistema della Convenzione di Varsavia, v. M. M. COMENALE PINTO, *ult. op. cit.*, 396-400.

¹⁴⁴ E. FANARA, *op. cit.*, 292 ss.

soni il «*carrier*» non risponde di quanti hanno partecipato all'esecuzione del trasporto al di fuori del suo potere di direzione¹⁴⁵.

Al fine di superare queste difficoltà, e di estendere a tutti coloro che intervengono nell'effettuazione di un'operazione di trasporto i benefici dello statuto giuridico riconosciuto dalla disciplina uniforme al «*transporteur*», nonché di tutelare gli utilizzatori dei servizi di trasporto aereo¹⁴⁶, nella Convenzione di Montreal del 1999, agli artt. 39-41, viene disposto che al vettore operativo sia applicato il regime di responsabilità previsto dalla disciplina internazionale uniforme per il vettore stipulante, seppure limitatamente alla tratta eseguita, e ferma restando la responsabilità anche del secondo per gli atti e le omissioni del primo (o dei suoi dipendenti e incaricati)¹⁴⁷.

¹⁴⁵ S. ZUNARELLI, *ult. op. cit.*, 148. Ad ogni modo, è stato considerato che poiché è negli ordinamenti di diritto continentale che dovrebbe essere individuato il sostrato della Convenzione, la nozione di vettore, verosimilmente, potrebbe intendersi elaborata in riferimento ai concetti propri di questi, e, dunque, al soggetto che ha stipulato il contratto di trasporto (così M. M. COMENALE PINTO, *ult. op. cit.*, 394).

¹⁴⁶ S. ZUNARELLI, *ult. op. cit.*, 151.

¹⁴⁷ La disciplina prevista dalla Convenzione di Montreal del 1999 (al capitolo V), laddove si occupa solo dei rapporti esterni che intercorrono tra «vettore contraente» e «vettore operativo» e prescinde da quelli interni che tra i due possono sussistere, prevedendoli entrambi responsabili solidalmente verso i passeggeri, salvo rivalsa, è considerata molto opportuna, in quanto evita al danneggiato di dover individuare la persona contro cui agire in base alla natura

Ne deriva che i soggetti legittimati passivi delle azioni di responsabilità proposte dal danneggiato per i danni riconducibili alla tratta eseguita dal vettore operativo, sono, alternativamente o cumulativamente (meglio, solidalmente), a scelta dell'attore, sia il vettore contrattuale che il vettore di fatto.

Questa disciplina, deve ricordarsi, trova applicazione anche quando il rinvio alle norme internazionali provenga dall'art. 941 cod. nav. o dall'art. 3, par. 1, del reg. Ce n. 2027/97, così come modificato dal reg. Ce n. 889/2002. Pare, comunque, conforme ai principi posti dal nostro ordinamento civilistico, in materia di trasporto e di obbligazioni in generale. Anzitutto, può ricordarsi che nel nostro codice civile non sussiste alcun divieto per il vettore di fare eseguire ad altri la prestazione di trasporto che ha contrattualmente assunto¹⁴⁸. Sussiste, poi, un'apposita norma, l'art. 1228 c.c., che

dei rapporti, col rischio di vedersi eccepire il difetto di legittimazione passiva, lasciando tale indagine in sede di rivalsa tra i due vettori (A. LEFEBVRE D'OVIDIO - S. PESCATORE - L. TULLIO, *op. cit.*, 485).

¹⁴⁸ Si ricorda che il vettore, *ex art.* 1678 c.c., è colui che si obbliga a trasferire persone o cose da un luogo ad un altro. Perciò l'assunzione dell'obbligo di trasferimento, mediante la stipulazione del contratto, è sufficiente all'assunzione della qualità di vettore, non essendo pure necessario che egli esegua personalmente (o tramite i suoi dipendenti) il trasferimento. Di conseguenza, questo può essere fatto eseguire, in tutto o in parte, anche da un terzo. Il rapporto tra vettore e terzo potrebbe consistere in un contratto di noleggio o sub-trasporto (A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *op. cit.*, 484-485). Quest'ultimo, anche relativamente al trasporto di persone, è

prevede il debitore responsabile dei fatti (anche se commessi con dolo o colpa) di coloro della cui opera si avvale nell'adempimento dell'obbligazione. La *ratio* di questa disposizione interna sembra-

tendenzialmente ammesso dalla dottrina, salva la diversa volontà delle parti o gli usi contrari (Cfr. A. ASQUINI, *Del contratto di trasporto anche con riguardo alle condizioni ferroviarie 1992 e alla Convenzione di Berma*, Torino, 1925, 471; A. FIORENTINO, *I contratti navali*, Napoli, 1959, 71; F. MESSINEO, *Il contratto in genere*, t. I, Milano, 1972, 738 ss.; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, 2, Milano, 1990, 618; U. LA TORRE, *La definizione del contratto di trasporto*, Napoli, 2000, 205; M. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto stradale*, in *Trattato di diritto privato* (diretto da M. Bessone), XIV, Torino, 2000, 5; G. FERRI, *Manuale di diritto commerciale*, Torino, 2010, 954). La prestazione di trasferimento è considerata fungibile e non caratterizzata dall'*intuitus personae*, sulla base, principalmente: del fatto che il lavoro necessario per il raggiungimento del risultato voluto costituisce sovente non una prestazione personale del vettore, vista la possibilità di una sua considerevole dimensione imprenditoriale, ma degli addetti dello stesso, al quale sarebbe anche consentito di rivolgersi ad altri vettori, dovendo comunque rispondere del loro operato; e dell'assenza, nelle norme civilistiche, di un esplicito divieto al riguardo. Altra parte della dottrina, viceversa, esclude che l'obbligato possa sostituire altri a sé nell'esecuzione del trasporto, salvo, sempre, quanto previsto dal contratto o dagli usi (cfr.: G. ROMANELLI, *op. cit.*, 7 ss., M. STOLFI, *Appalto-trasporto*, in *Tratt. dir. civ.* (diretto da G. Grosso, F. Santoro Passarelli), II ed., Milano, 1966, 96; G. ROMANELLI - G. SILINGARDI, voce *Trasporto: I, terrestre*, in *Enc. giur.*, XXXI, Roma, 1994, 2; A. LUMINOSO, *I contratti per l'esecuzione di opere o di servizi*, in *Manuale di diritto commerciale* (a cura di V. Buonocore), Torino, 2013, 892-893), in quanto: non può dirsi *a priori* priva di rilievo la specifica organizzazione, in mezzi e personale, dell'impresa di trasporto, soprattutto quando l'utente è un passeggero; e della disciplina dettata per altre figure di *locatio operis*, come il divieto posto all'art. 1656 c.c. di dare in subappalto l'esecuzione dell'opera o del servizio. Il contratto di trasporto con sub-trasporto ha natura unitaria, ossia è una figura insieme costituita dall'assunzione contrattuale, da parte di un certo vettore, del complessivo trasporto di persone (o cose), e dal successivo, negoziale affidamento di tutta o parte di tale prestazione dal predetto ad altro vettore, che ne assume l'esecuzione nei confronti di quello con cui il passeggero ha contrattato, e non verso quest'ultimo. Poiché, dunque, è uno solo il vettore che assume l'esecuzione del trasporto, esso è sempre e comunque *ex contractu* personalmente tenuto, verso i propri clienti, per gli eventi dannosi imputabili ai subvettori, i quali non hanno con quelli alcun rapporto negoziale (S. BUSTI, *Contatto di trasporto terrestre*, *op. cit.*, 103).

rebbe essere la medesima della disciplina internazionale uniforme, consistente nella volontà di attribuire al debitore, nei confronti del creditore, una sorta di funzione di garanzia, che sorge nel momento in cui esso decide di non eseguire personalmente la prestazione¹⁴⁹. Diversamente, però, da quanto fa la disciplina uniforme, che parla di «*préposés*», nella cui accezione viene normalmente ricondotto il vettore di fatto¹⁵⁰, deve essere inteso il riferimento della norma interna agli «ausiliari» o «terzi» (rispettivamente, nella rubrica e nel testo della disposizione citata). Il legislatore internazionale, infatti, farebbe riferimento a qualunque soggetto di cui il vettore si avvale nello svolgimento dell'obbligazione assunta con il contratto di trasporto, la cui prestazione sia strumentale ed accessoria al trasporto aereo¹⁵¹, ma non necessariamente inserita nel procedimento esecu-

¹⁴⁹ A proposito dell'art. 1228 c.c. parla della responsabilità del debitore per l'operato dei terzi come una sorta di «funzione di garanzia» nei confronti del creditore, A. DI MAJO, voce, *Responsabilità contrattuale*, in *Dig. disc. priv., sez. civ.*, Torino, 1998, 409. Ritiene di potere ipotizzare una sorta di obbligazione di garanzia che verrebbe, però, fatta gravare sul vettore di fatto, il quale «*est moins un responsable du transport qu'une caution solidaire de l'affrèteur*», J. P. TOSI, *L'affrètement aérien*, Paris, 1977, 89).

¹⁵⁰ R. H. MANCKIEWICZ, *The liability Regime of the international air carrier*, Deventer, 1981, 48; R. ROVELLI, *Il trasporto di persone*, Torino, 1970, 239.

¹⁵¹ M. RIGUZZI, *L'impresa aeroportuale*, op. cit., 149.

tivo del rapporto obbligatorio, come, invece, è richiesto dal legislatore interno¹⁵².

Poiché tra passeggero e vettore di fatto non sussiste alcun tipo di rapporto negoziale¹⁵³, l'azione del primo nei confronti del secondo viene solitamente qualificata come extracontrattuale¹⁵⁴.

Non è mancato, in dottrina, chi ne ha sostenuto la natura contrattua-

¹⁵² C. M. BIANCA, *Diritto civile*, V, *La responsabilità*, Milano, 2001, 62.

¹⁵³ A tale riguardo, è stato ritenuto rilevante l'inciso «*autre que le transporteur contractuel*» contenuto nella prima parte dell'art. I lett. c) della Convenzione di Guadalajara del 1961. Da tale disposizione si è fatto discendere che nel momento stesso in cui un soggetto viene ad acquisire tutti i caratteri propri del «*contracting carrier*», cessa di rivestire, con riferimento al trasporto in questione, il ruolo di «*actual carrier*» (e che, di conseguenza, il vettore contrattuale che provvede altresì direttamente all'esecuzione del trasporto non partecipa della natura di ambedue le figure contemplate dalla Convenzione di Guadalajara, ma deve essere configurato quale semplice «*contracting carrier*»), così: M. POURCELET, *Transport aérien international et responsabilité*, Montreal, 1964, 165 ss.). *Contra* S. ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, op. cit., 161, il quale ritiene arbitrario e non in sintonia con la Convenzione stessa ricavare dalla previsione normativa citata che l'instaurarsi di un qualsiasi rapporto contrattuale tra passeggero ed «*actual carrier*» determini automaticamente il trasformarsi della situazione di quest'ultimo in quella del «*contracting carrier*». A sostegno, l'A. richiama l'art. I, par. 2, della stessa, ove, dopo essersi disposto che da qualsiasi atto od omissione del vettore contrattuale o dei suoi preposti non può derivare per l'«*actual carrier*» una responsabilità eccedente il limite previsto dalla disciplina uniforme, si sancisce che «*aucun accord spécial aux termes duquel le transporteur contractuel assume des obligations que n'impose pas la Convention de Varsovie, aucune renonciation à des droit prévus par le dite Convention ou aucune déclaration spéciale d'intérêt à la livraison ... n'auront d'effet à l'égard du transporteur de fait, sauf consentement de ce dernier*». Proprio la previsione della possibilità, per il vettore di fatto, di prestare il proprio assenso alle pattuizioni, pur rimanendo soggetto alla disciplina prevista dalla Convenzione di Guadalajara per l'«*actual carrier*», rende evidente come l'assunzione di tale qualifica non sia in alcun modo incompatibile con la posizione di parte di un accordo contrattuale con il passeggero.

¹⁵⁴ Lo conferma (con atteggiamento critico) S. ZUNARELLI, *ult. op. cit.*, 164.

le¹⁵⁵, sulla base di vari elementi. In primo luogo, è stato notato che all'origine del rapporto obbligatorio che lega l'«*actual carrier*» all'utilizzatore del trasporto vi è un contratto di trasporto, essendo irrilevante, in sé considerata, la sola attività di trasferimento da questo posta in essere. La conferma può rinvenirsi nella stessa Convenzione di Montreal del 1999, che, all'art. 40, nel considerare la responsabilità del vettore di fatto quando esso «effettua, in tutto o in parte, un trasporto che (...) è retto dalla (...) Convenzione», rende evidente come sia soltanto in funzione della connessione con il rapporto intercorso tra il passeggero e il «*contracting carrier*» che il vettore operativo vede sottoposto il trasporto da lui eseguito alla normativa internazionale uniforme¹⁵⁶. In secondo luogo, è stato rilevato che sulla base del rapporto di reciproca rappresentanza che si instaura tra i due, ossia tra vettore contrattuale e vettore di fatto, non solo del comportamento del secondo risponde pure il primo, ma anche viceversa, ossia gli atti ed omissioni (compiuti nell'esercizio

¹⁵⁵ L'impostazione su base contrattuale del rapporto intercorrente tra utilizzatore del trasporto e *actual carrier* è stata proposta da S. ZUNARELLI, *ult. op. cit.*, 165 ss.

¹⁵⁶ Nello stesso senso, in riferimento alla disciplina disposta dalla Convenzione di Guadalajara, all'art. II, secondo cui «*si un transporteur de fait effectue tout au partie du transport qui, conformément au contrat visé à l'article premier (...) est régi par la Convention de Varsovie*», S. ZUNARELLI, *ult. op. cit.*, 168.

delle funzioni) del vettore contrattuale (o dei suoi dipendenti e incaricati) sono considerati del vettore di fatto¹⁵⁷. In particolare modo, quest'aspetto del rapporto tra «*contracting carrier*» ed «*actual carrier*» mal si spiegherebbe in una prospettiva aquiliana della responsabilità, essendo assai arduo prospettare che un soggetto possa essere chiamato da terzi, su base extracontrattuale, a rispondere dell'operato di un altro soggetto, con riferimento alla violazione da parte di questi di obblighi contrattualmente assunti, pur essendo rimasto estraneo al suo comportamento inadempiente¹⁵⁸. Infine, deve

¹⁵⁷ Analogamente dispone l'art. III della Convenzione di Guadalajara, secondo cui «*les actes et omissions du transporteur de fait ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur contractuel*», mentre «*les actes et omissions du transporteur contractuel ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatives au également ceux du transporteur de fait...*». Proprio sulla base di tale previsione, S. ZUNARELLI, *ult. op. cit.*, 169, arriva ad ipotizzare che, per certi versi, il *contracting carrier* assuma le vesti di «*préposé*» dell'«*actual carrier*», per cui la parte dell'attività contrattuale che egli svolge verrebbe posta in essere (anche) per conto di quest'ultimo. Un elemento a suffragio lo rinviene nel comportamento che il vettore di fatto è tenuto a seguire quanto alla documentazione del trasporto che egli esegue. In mancanza di una espressa indicazione nella normativa della Convenzione di Guadalajara, assume necessariamente rilievo la disposizione dell'art. II, in base alla quale l'«*actual carrier*» «*sauf aux règles de la present Convention*» è «*soumis aux règles de la Convention de Varsovie*». Conseguentemente, il vettore di fatto sarebbe in ogni caso tenuto alla emissione del documento di trasporto relativamente al tragitto da lui curato, anche qualora vi avesse già provveduto il vettore contrattuale con riferimento all'intero trasferimento pattuito; ed a tale attività è difficile negare carattere negoziale, confinandola sul piano puramente esecutivo, soprattutto ove si consideri come attraverso di essa risultino precisati gli obblighi che gravano sul «*carrier*».

¹⁵⁸ S. ZUNARELLI, *ult. op. cit.*, 165 ss.

essere considerato che la relazione fattuale sussistente tra vettore operativo e fruitore del servizio non sembrerebbe governata dal solo principio del *neminem laedere*, né la responsabilità del primo sembrerebbe quella del mero «passante»¹⁵⁹. Proprio l'attività di trasferimento posta in essere dal vettore di fatto, anche in assenza di un sostrato contrattuale che lo leghi alla persona trasportata, parrebbe essere un fatto giuridico (*ex art. 1173 c.c.*) idoneo a produrre obbligazioni¹⁶⁰, aventi ad oggetto la tutela, o meglio la «protezione»¹⁶¹

¹⁵⁹ Parla di «responsabilità del passante» a proposito della responsabilità aquiliana: C. CASTRONOVO, *La nuova responsabilità civile*, 3, Milano, 2006, 552.

¹⁶⁰ Si accoglie la teoria che riconduce le categorie del «contatto sociale qualificato» e dei rapporti (contrattuali) che ne derivano nell'alveo delle fonti delle obbligazioni (1173 c.c.), come «fatti idonei» da cui scaturiscono obbligazioni disciplinate secondo lo schema delle obbligazioni *ex contractu* (su cui, principalmente, P. RESCIGNO, *Contratto (in generale)*, in *Enc. giur.*, IX, Roma, 1988, 88).

¹⁶¹ La dottrina a favore degli obblighi di protezione, che gli attribuisce una configurazione autonoma, tende prevalentemente ad individuarne la fonte nella regola della buona fede (art. 1175 c.c.), quale strumento integrativo del rapporto obbligatorio (cfr. E. BETTI, *op. cit.*, 13 ss. e 89 ss.; L. MENGONI, *Obbligazioni di risultato e obbligazioni di mezzi (studio critico)*, Milano, 1954, 368 ss.; G. VISINTINI, *Inadempimento e mora del debitore*, Milano, 1987, 227 ss.) Alcuni precisano che la buona fede è criterio per la determinazione di questi doveri ulteriori, ma non essa stessa la fonte, in quanto è dal contratto, interpretato secondo buona fede, che può desumersi l'esistenza di una serie di obblighi accessori a tutela dell'interesse di protezione di ciascuna parte (così C. A. CANNATA, *L'oggetto dell'obbligazione*, in *Tratt. dir. priv.* (diretto da P. Rescigno), Torino, 1999, 44 ss.). Altri utilizzano la categoria degli obblighi integrativi, corollari del principio di buona fede (A. DI MAJO, *Obbligazioni in generale*, Bologna, 1985, 307 ss.). Altri, ancora, ritengono che gli obblighi di protezione vadano inquadrati nel dovere generale di diligenza *ex art. 1176 c.c.* (così U. MAJELLO, *op. cit.*, 130, la cui tesi, però, come osserva F. BENATTI, *Os-*

del passeggero (obblighi che, per il caso che qui ci interessa, del ritardo, potrebbero essere intesi nell'accezione della cura e dell'attenzione verso l'interesse del passeggero al trasporto stesso ed alla sua celerità). Di conseguenza, il loro inadempimento o inesatto adempimento sarebbe inquadrabile nell'ambito della responsabilità contrattuale, intesa come «responsabilità da contatto sociale qualificato»¹⁶².

servazioni in tema di doveri di protezione, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1960, 1350, nt. 24, si differenzia sostanzialmente da quella che sostiene l'autonomia dei doveri di protezione, perché afferma che la violazione di un dovere di protezione dà origine ad una responsabilità extracontrattuale, e contrattuale solo se tale violazione avviene durante l'esecuzione di un contratto; e perché collega al dovere di protezione un interesse semplice, che si trasforma in interesse protetto solo quando la violazione del dovere abbia cagionato la lesione di un diritto; ancora, F. BENATTI, *ult. op. cit.*, 1351; C. CASTRONOVO, *Obblighi di protezione e tutela del terzo*, in *Jus*, 1976, 148. *Contra*: S. CICCARELLO, *Dovere di protezione e valore della persona*, Milano, 1988, 167, il quale osserva che la diligenza riguarda essenzialmente la sfera giuridica del debitore ed il momento dell'adempimento, mentre la protezione impegna un arco temporale ben più lungo e risponde ad un interesse primario del soggetto individuato dall'ordinamento (in quanto esposto a rischio).

¹⁶² Si ricordi, che, in seno alla giurisprudenza di legittimità, la prima affermazione circa l'esistenza di una responsabilità contrattuale da «contatto sociale qualificato» risale a: Cass. 22 gennaio 1999, n. 589, in *Foro it.*, 1999, I, 3332, con note di F. DI CIOMMO, *Note critiche sui recenti orientamenti giurisprudenziali in tema di responsabilità del medico ospedaliero*, e A. LANOTTE, *L'obbligazione del medico dipendente è un'obbligazione senza prestazione o una prestazione senza obbligazione?*; in *Danno e resp.*, 1999, 294 ss., con nota di V. CARBONE, *La responsabilità del medico ospedaliero come responsabilità da contatto*; *ivi* (m), 1999, 781 ss., con commento di R. DE MATTEIS, *La responsabilità medica tra scientia iuris e regole di formazione giurisprudenziale*; in *Corr. giur.*, 1999, 441 ss., con nota di A. DI MAJO, *L'obbligazione senza prestazione approda in Cassazione*; in *Contratti*, 1999, 999 ss., con nota di E. GUERINONI, *Obbligazione da «contatto sociale» e responsabilità contrattuale nei confronti dei terzi*; in *Resp. civ. prev.*, 1999, 652 ss.,

La questione della natura dell'*actio* esperibile contro il vettore di fatto, se contrattuale od extracontrattuale, rileva però poco¹⁶³, in quanto a colui che esegue la prestazione di trasporto si applicano, comunque, le disposizioni previste dalla disciplina internazionale uniforme volte a regolare la responsabilità del vettore contrattuale. Non rileva affatto, dunque, al fine di stabilire il regime cui la responsabilità dello stesso deve essere sottoposta, in ordine alla ripartizione dell'onere della prova¹⁶⁴, al regime di estinzione dell'azione e alla risarcibilità dei

con nota di M. FORZIATI, *La responsabilità contrattuale del medico dipendente: il «contatto sociale» conquista la Cassazione*; in *Nuova giur. civ. comm.*, 2000, 343 ss., con nota di A. THIENE, *La Cassazione ammette la configurabilità di un rapporto obbligatorio senza l'obbligo primario di prestazione*. Anche se proprio in riferimento alla *malpractice* del medico dipendente di una struttura sanitaria, su cui verteva la pronuncia menzionata, si è aperto un acceso dibattito dottrinale e giurisprudenziale sulla natura giuridica della responsabilità, a seguito della legge c.d. Balduzzi (l. 8 novembre 2012, n. 189, recante «disposizioni urgenti per promuovere lo sviluppo del Paese mediante un più alto livello di tutela della salute») che, all'art. 3 la ricollega all'art. 2043 c.c. (per un'approfondita e puntuale analisi della questione, anche in riferimento alle oscillazioni tra la prima bozza, testo del d.l. e testo definitivo della legge di conversione, e dei suoi rivolti sul piano civilistico, v. C. COLOMBO, *Responsabilità civile sanitaria e l. 8 novembre 2012, n. 189*, in *Diritto@storia*, D&Innovazione, n. 11, 2013). Recentemente in giurisprudenza, nel senso della natura extracontrattuale, Trib. Milano, 17 luglio 2014, su www.altalex.com.

¹⁶³ G. MASTRANDREA, *op. cit.*, 133, considera, appunto, la questione della natura giuridica della responsabilità del vettore di fatto «secondaria» all'applicazione nei confronti dello stesso delle norme che regolano la responsabilità del vettore contrattuale.

¹⁶⁴ Anche se il criterio distintivo delle due ipotesi di responsabilità, basato sull'onere della prova, è stato criticato sulla base del rilievo che nella responsabilità extracontrattuale esistono, al di là della regola generale dell'art. 2043 c.c., ipotesi speciali che presentano caratteri speculari rispetto alle ipotesi inquadrabili come responsabilità contrattuale (es. art. 2050 c.c., in raffronto

danni imprevedibili¹⁶⁵ – elementi su cui si differenzia nel nostro ordinamento la disciplina applicabile alle due tipologie di responsabilità, *ex contractu* ed aquiliana¹⁶⁶ – la natura giuridica della stessa.

all'art. 1681 c.c.). Inoltre, ricostruendo la nozione di colpa contrattuale come equivalente all'inadempimento, e non alla negligenza, è sempre il creditore danneggiato a dovere fornire la prova della colpa; è dunque solo il concetto di quest'ultima a cambiare, conservando una connotazione tipicamente psicologica solo nell'ambito extracontrattuale e rivestendo invece solo una funzione oggettiva e relativa ad un modello astratto nella responsabilità contrattuale (sul punto: G. VISINTINI, *La responsabilità contrattuale*, Napoli, 1979, 75 ss.; ID., *Inadempimento e mora del debitore*, cit., 33 ss.).

¹⁶⁵ Non manca chi ritiene che il principio posto dall'art. 1225 c.c. si debba comunque estendere anche alla responsabilità extracontrattuale, nonostante il mancato richiamo dell'art. 2056 c.c. (così G. VISINTINI, *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Enc. giur.*, XXVI, Roma, 1991, 1083 ss.) e chi considera la regola di cui all'art. 1225 c.c. operante solo quando vi è un sensibile scarto temporale tra il momento in cui sorge l'obbligazione e quello in cui si verifica l'inadempimento, dal momento che solo in questo caso il giudizio di prevedibilità del danno conduce a risultati differenti rispetto alla selezione di danni risarcibili operata secondo la regola della causalità contenuta nell'art. 1223 c.c. (così P. CENDON, *Danno imprevedibile ed illecito dannoso*, in AA. VV., *Risarcimento del danno contrattuale ed extracontrattuale* (a cura di G. Visintini) Milano, 1984, 23 ss.).

¹⁶⁶ Si accoglie, dunque, l'opinione della maggioranza della dottrina, che distingue tra responsabilità contrattuale ed extracontrattuale (*ex multis*: L. MENGONI, voce *Responsabilità contrattuale*, in *Enc. Dir.*, XXXIX, Milano, 1988, 1072; C. SALVI, voce *Responsabilità extracontrattuale*, in *Enc. dir.*, XXXIX, Milano, 1988, 1187; R. SCOGNAMIGLIO, voce *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Noviss. dig. it.*, XV, Torino, 1968, 671). La differenza tra le due si ritiene stia andando scemando, in ragione delle più recenti evoluzioni della responsabilità civile che, anche in rapporto al sistema europeo, si muove nel senso di identificare grandi settori di responsabilità in senso trasversale rispetto alle linee parallele della distinzione classica tra contratto e delitto (cfr. F. GIARDINA, *La distinzione tra responsabilità contrattuale e responsabilità extracontrattuale*, in *Trattato della responsabilità contrattuale. Inadempimenti e rimedi* (a cura di G. Visintini), I, Padova, 2009, 73 ss.; ID., *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale: significato attuale di una distinzione tradizionale*, Milano, 1993, 82 ss.; A. M. PRINCIGALLI, *La responsabilità civile*, in *Trattato di diritto privato europeo*, IV (a cura di N. Lipari), Padova, 2003, 504 ss.; V. ROPPO, *Il contratto*, in *Trattato di diritto privato* (a cura di G.

1.2. (segue) LA LEGITTIMAZIONE ATTIVA.

I soggetti legittimati attivi all'azione da risarcimento del danno dovuto a ritardo aereo non sono espressamente indicati nel testo convenzionale. Il riferimento al danno recato nel trasporto aereo «dei» passeggeri, cui l'art. 19 della Convenzione di Montreal del 1999 ancora la responsabilità vettoriale, deve infatti essere considerato unicamente come volto a definire l'ambito di applicazione della disciplina in quella disposizione prevista, e non ad individuare i soggetti legittimati ad attivarla (nel qual caso si sarebbe dovuto parlare, piuttosto, di danno recato «ai» passeggeri). Non solo. L'art. 29, lasciando impregiudicata la determinazione di colui o coloro cui possa spettare l'esercizio delle azioni previste dalla disciplina internazionale uniforme, rimette la materia *de qua* alla *lex fori*.

Iudica e P. Zatti), Milano, 2001, 185. Nello stesso senso, già: F. D. BUSNELLI, *Le nuove frontiere della responsabilità civile*, in *Jus*, 1976, 41 ss.; ID., *Verso un possibile riavvicinamento tra responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Resp. civ. prev.*, 1977, 748 ss.; G. SBISÀ, *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale: realtà contrapposte o convergenza di presupposti e di scopi?*, in *Resp. civ. prev.*, 1977, 723 ss.) ed in ragione dell'espansione dell'obbligazione, che, prima solamente riferita alla prestazione principale, viene arricchita di obblighi accessori, a quest'ultima collegati da un nesso funzionale preordinato alla migliore realizzazione della stessa (cfr.: E. BETTI, *op. cit.*, 99 ss.; L. MENGONI, *Obbligazioni di risultato e obbligazioni di mezzi*, cit., 185 ss.; R. SCOGNAMIGLIO, voce *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, cit., 670 ss.).

Un unico riferimento, circa i titolari della legittimazione attiva, sembrerebbe potersi rinvenire nell'art. 20 della Convenzione di Montreal del 1999, che considera il vettore non responsabile, nella misura in cui viene dimostrato che il passeggero ha provocato il danno o vi ha contribuito per negligenza, atto illecito od omissione¹⁶⁷ (dunque, quando vi è un atto interruttivo del nesso di causalità tra fatto e danno, così come previsto, nel nostro ordinamento, all'art. 1227 c.c.). E ciò, si badi bene, anche quando la richiesta risarcitoria dovesse essere presentata, a motivo della morte o lesione subita dal passeggero, da persona diversa da questo¹⁶⁸.

¹⁶⁷ Nell'art. 20 della Convenzione di Montreal del 1999 sembrerebbero recepiti i principi posti, nel nostro ordinamento civilistico, dell'art. 1227 c.c., in materia di concorso del fatto colposo del creditore. La prima parte, ove è previsto l'esonero del vettore dall'obbligo risarcitorio nella misura in cui venga dimostrato che il passeggero ha provocato il danno, potrebbe sostenersi simile al comma 1° dell'art. 1227 c.c., che prevede che se il fatto colposo del creditore ha concorso a cagionare il danno, il risarcimento è diminuito secondo la gravità della colpa e l'entità delle conseguenze che ne sono derivate. La seconda, dove è stabilito che il vettore non è responsabile se viene dimostrato che il danno è dovuto a negligenza, atto illecito od omissione del passeggero, parrebbe rievocare quanto disposto al secondo comma della disposizione interna, che considera il risarcimento non dovuto se il creditore non usa l'ordinaria diligenza che avrebbe evitato il danno.

¹⁶⁸ È curioso notare che l'eventualità per i soggetti terzi di esperire l'azione extracontrattuale nei confronti del vettore, fondata sull'art. 19 della Convenzione di Montreal del 1999, trova fonte in quella stessa disposizione che riconosce al vettore la possibilità di eccepire la *contributory negligence* (così denominata nel *common law*) del passeggero (sul tema, in generale, v. E. FANARA, *op. cit.*, 318; T. BALLARINO-S. BUSTI, *op. cit.*, 639), ovvero un'eccezione che, essendo legata al comportamento del creditore della prestazione di trasporto, trova il suo fondamento in un ambito strettamente

Con quella disposizione, il legislatore internazionale sembrerebbe porre un'apertura, mostrando di considerare legittimati attivi alle azioni previste nella Convenzione di Montreal del 1999, e, dunque, anche a quella per ritardo, non solo i passeggeri, ma anche altri soggetti, ossia quelli che potrebbero chiedere il risarcimento a motivo della morte o della lesione da uno di questi subita.

Potrebbe pensarsi che l'art. 20 tratti della morte e della lesione come danni-evento, per cui non troverebbe applicazione per l'evento ritardo. Questa impostazione, però, non sembra potere essere accolta, se si considera che esso, all'ultimo periodo, precisa che la disciplina in esso contenuta si applica a tutte le norme in tema di responsabilità contenute nella Convenzione.

Sulle implicazioni che la disposizione in commento comporta in materia di danno conseguenza del ritardo torneremo più avanti. È ora solamente da considerare che l'art. 20 legittima un'ampia lettura dei soggetti che possono azionare la tutela risarcitoria a fronte di uno qualsiasi degli eventi di danno previsti dalla Convenzione di Montreal del 1999, per cui anche per il caso, che ci interessa, del ritardo.

contrattuale (lo rileva E. G. ROSAFIO, *L'azione extracontrattuale*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo* (a cura di L. Tullio), Napoli, 2006, 277-278).

1.3. (segue) IL CONCORSO O CUMULO DI AZIONI.

Nei paragrafi precedenti, si è fatto qualche riferimento a casi in cui il medesimo fatto, fonte di responsabilità da inadempimento dell'obbligazione, è pure fonte di responsabilità da lesione del principio del *neminem laedere*. Ma, va precisato, mancando la coincidenza del danneggiante e del danneggiato, rispettivamente, con il debitore ed il creditore, si è esulato, e dunque non si è trattato, della problematica del cumulo o concorso di azioni, contrattuale ed extracontrattuale. Per il verificarsi, questo¹⁶⁹, infatti, necessita, sotto il

¹⁶⁹ Occorre precisare che quando si parla di cumulo, invece che di concorso, non si può intendere che nel nostro ordinamento il danneggiato ha la possibilità di sommare i vantaggi dell'una o dell'altra azione, ottenendo due volte il risarcimento per lo stesso fatto lesivo – cui si oppone il principio *ne bis in idem* – bensì che il danneggiato, scegliendo alternativamente tra l'una e l'altra azione, può intentare l'una anche successivamente all'altra (così G. PONZANELLI, *Il concorso di responsabilità: le esperienze italiana e francese a confronto*, in *Resp. civ. prev.*, 1984, 36). La dottrina ha chiarito come parlare di concorso o cumulo di azioni contrattuali e/o extracontrattuali sia «improprio». Infatti, «la giurisprudenza può accordare la legittimazione ad agire, in via alternativa, a titolo di responsabilità contrattuale o extracontrattuale, e, in conseguenza, il danneggiato potrà scegliere fra le due vie quella più vantaggiosa, oppure, potrà agire, in via successiva, con la seconda azione, per perseguire un bene che non ha ottenuto con la prima azione, ma non potrà, ovviamente, cumularle», così G. VISINTINI, *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, cit., 1077; ID., *Inadempimento e mora del debitore (art. 1218-1222)*, in *Il codice civile. Commentario*, cit., 72, ove l'A. precisa che si «parla preferibilmente di concorso di azioni per riconoscere al danneggiato la facoltà di scegliere in via alternativa la normativa che gli è più favorevole e, a volte, di cumulo, per consentirgli il perseguimento di un vantaggio che con l'esercizio di una delle azioni non è stato raggiunto». Come dice C. M.

profilo oggettivo, che il danno aquiliano sia conseguenza dell'inadempimento dell'obbligazione e, sotto il profilo soggettivo, la coincidenza del danneggiato e del danneggiante, rispettivamente, con il debitore ed il creditore del rapporto obbligatorio¹⁷⁰. Il problema del cumulo o concorso, si avrebbe, , quindi, nella materia che ci riguarda, per esempio nel caso in cui il comportamento del vettore dovesse rilevare, nei confronti del passeggero, sia come inadempimento dell'obbligazione che lo vincola nei confronti di lui, sia come violazione del principio del *neminem laedere*.

BIANCA, in *La responsabilità*, V, *Diritto civile*, Milano, 2001, 570, il concorso è risolto dalla scelta dell'azione: se la vittima propone l'azione contrattuale troverà applicazione la norma sulle obbligazioni contrattuali, se, invece, fa valere la tutela contro l'illecito civile, si applicherà la norma sulle obbligazioni non contrattuali. Quando si parla di concorso di responsabilità si vuole per lo più parlare di concorso di azioni, tutt'al più di pretese, non del concorso delle norme attributive della pretesa, il quale ultimo può essere inteso nel senso di consentire all'attore di invocare a sua volta in corso di giudizio, ovvero di attribuire al giudice, il potere di applicare l'una o l'altra normativa, senza essere vincolato alla richiesta dell'attore. La giurisprudenza e la dottrina prevalenti tendono a considerarlo un concorso di azioni: *ex multis*, Cass., 22 settembre 1983, n. 5638, in *Giur. it. Mass.*, 1983; Cass., 5 dicembre 1975, n. 4032, in *Arch. giur. circ.*, 1976, 125; Cass., 26 marzo 1973, n. 835, in *Arch. civ.*, 1973, 586; Cass., 12 settembre 1968, n. 2925, in *Resp. civ. prev.*, 1969, 473; Cass., 28 febbraio 1966, n. 614, in *Resp. civ. prev.*, 1966, 346; App. Roma, 6 settembre 1983, in *Foro it.*, 1983, I, 2848. In dottrina, R. SCOGNAMIGLIO, voce *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, cit., 678 ss.; R. RUSSO, *Concorso dell'azione aquiliana con la contrattuale nel contratto di trasporto*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1950, 565 ss.; A. E. HEINITZ, *Responsabilità contrattuale e responsabilità aquiliana*, in *Foro it.*, 1936, I, 1562.

¹⁷⁰ Così C. ROSSELLO, *Concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Nuova giur. civ. comm.*, 1985, II, 318.

Va ricordato, che se sull'ammissibilità o meno del concorso o cumulo di azioni in dottrina vi sono opinioni discordanti; la giurisprudenza, tendenzialmente, invece, tende ad ammetterlo, tra l'altro proprio nell'ambito del trasporto aereo di persone¹⁷¹.

Quella parte della dottrina che ammette il concorso¹⁷², generalmente, fa riferimento al carattere cogente, e quindi assolutamente

¹⁷¹ Può ricordarsi, in riferimento al trasporto aereo di persone, il caso *Icomsa Engineering* (Cass., 20 aprile 1989, n. 1855, in *Foro it.*, I, 1990, 1970, con nota di V. CARBONE, *Vettore per caso*. Per il I e II grado di giudizio, v. Trib. Padova, 5 novembre 1982, in *Dir. aereo*, 1983, 141 con nota di D. GAETA, *Responsabilità del vettore aereo e responsabilità dell'impresa aeroportuale*; App. Venezia, 19 aprile 1986, in *Dir. mar.*, 1988, 160, con nota di M. M. COMENALE PINTO, *Brevi cenni intorno al vettore aereo di fatto e alla colpa grave di pilotaggio*) ove è stato accordato ai prossimi congiunti delle vittime di un disastro aereo, oltre all'azione contrattuale contro il vettore, anche l'azione aquiliana, per il risarcimento del danno subito in conseguenza dell'evento. Prima ancora, Cass., 10 febbraio 1926, in *Giur. it.*, 1926, I, 1, 289 ss.; Cass., 11 aprile 1951, n. 933, in *Foro it.*, 1951, I, 1190 e in *Riv. dir. comm.*, 1952, II, 2; Cass., 22 ottobre 1958, n. 3415, in *Resp. civ. prev.*, 1959, 551; Cass., 30 luglio 1966, in 2139, in *Giur. it.*, 1967, I, 1, 658. Nel senso dell'assoluta distinzione delle due azioni, per cui una volta proposta dal danneggiato domanda di risarcimento del danno *ex contractu*, non può farsi valere la responsabilità extracontrattuale, per la prima volta in Cass., 19 marzo 1979, n. 1593, in *Arch. civ.*, 1979, 937.

¹⁷² Per la dottrina navigazionistica e civilistica a favore del concorso di azioni (senza pretesa di esaustività): M. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto stradale*, cit., 67; M. STOLFI, *op. cit.*, 119; R. SCOGNAMIGLIO, voce *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, cit., 670, 677-678 (sulla base della considerazione che l'art. 2043 c.c. possiede natura cogente e pubblicistica, perciò la sua esclusione non può avvenire ad opera di un rimedio strettamente privatistico, qual è la responsabilità contrattuale); M. GRIGOLI, *Il trasporto*, in *Trattato di diritto privato* (diretto da P. Rescigno), XI, 3, Torino, 1984, 772, nt. 172. *Contra*: A. ASQUINI, *Massime non consolidate in materia di responsabilità del trasporto di persone*, in *Riv. dir. comm.*, 1952, II, 2 ss.; E. BETTI, *Sui limiti giuridici della responsabilità aquiliana*, in *Giur. compl. cass. civ.*, 1951, I, 779; S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, *op. cit.*, 559; V.

inderogabile, della responsabilità extracontrattuale di cui all'art. 2043 c.c. In presenza di una coincidenza e convergenza sullo stesso soggetto di due rimedi, ciascuno spettante sulla base di autonomi requisiti, non vi sarebbe ragione per cui, in assenza di una specifica statuizione sul punto, un rimedio debba escludere l'altro¹⁷³. Ciò in

CANNIZZARO, *Il risarcimento del danno nel trasporto aereo*, I, *Il danno alla persona del passeggero*, Padova, 1980, 72; G. COTTINO, *Il trasporto e la spedizione*, in *Trattato di diritto civile e diritto pubblico dell'economia* (diretto da F. Galgano), XVI, *Contratti commerciali*, Padova, 1991, 782; E. GIUCCIARDI, *Contratto di trasporto. Responsabilità del vettore per sinistro. Azione per colpa contrattuale o extracontrattuale*, in *Foro it.*, 1958, IV, 238; A. FLAMINI, *I contratti di utilizzazione dei veicoli*, Napoli, 2003, 299 s.; ID., *Osservazioni critiche sulla responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Dir. trasp.*, 2002, 823; M. IANNUZZI, *Del trasporto*, sub art. 1681-1682, II ed., Bologna, 1970, 77; R. RUSSO, *Concorso dell'azione aquiliana con la contrattuale nel contratto di trasporto*, cit., 990; ID., *Concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale e fatto illecito dei commessi*, in *Foro it.*, 1951, I, 1190; U. MAIELLO, *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Rass. dir. civ.*, 1988, 121; D. R. PERETTI GRIVA, *Concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Giur. it.*, 1951, I, 2, 289; ID., *In tema di cumulabilità dell'azione contrattuale ed extracontrattuale nel trasporto di persone*, in *Foro pad.*, 1959, 1145; E. SPASIANO, *Concorso tra azione contrattuale ed extracontrattuale*, in *Dir. mar.*, 1986, 598. Ritengono che la questione vada risolta in un concorso di norme, e non di azioni, A. GENTILE, *La prescrizione nel trasporto di persone. Concorso di norme e non di azioni*, in *Resp. civ. prev.*, 1950, 314; G. ROSSO, *Responsabilità del vettore per i danni ai viaggiatori durante il trasporto*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1951, 17.

¹⁷³ R. SCOGNAMIGLIO, voce *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, cit., 687. Altri rifiutano la «contrattualità» come limite assorbente e totalizzante, ritenendo che questa non possa costituire mai una barriera agli effetti dell'azione delittuosa (e vengono riportati gli esempi dell'art. 1229 c.c. e 1681, comma 2°, c.c., così S. ROBERTI, *Il preteso assurdo cumulo di azioni nel contratto di trasporto*, in *Foro it.*, 1960, IV, 266). Altri ritengono che il concorso può essere considerato come un tentativo della giurisprudenza di reagire contro un trattamento differenziato, allo scopo di assicurare quindi al danneggiato una tutela più uniforme; un tentativo, insomma, di superare l'antinomia tra le due ipotesi di responsabilità; il tutto anche in considerazione del fatto che è regola non senza eccezioni nella pratica la maggiore severità e rigidità della respon-

quanto, le norme sulla responsabilità extracontrattuale sono dettate a tutela di diritti primari ed assoluti del singolo, tutela cui questo non intende rinunciare allorché entra in relazione contrattuale con un altro soggetto¹⁷⁴. Chi conclude un contratto, infatti, non pensa a diminuire, piuttosto ad accrescere la propria tutela giuridica.

La corrente dottrinale contraria al concorso¹⁷⁵, invece, considera che le regole della responsabilità rivestono un carattere di specialità nei confronti delle regole generali, che impongono a tutti i consociati l'osservanza del principio del *neminem laedere*; dun-

sabilità contrattuale (U. MAJELLO, *Altri aspetti problematici della regola del cumulo*, AA. VV., *Risarcimento del danno contrattuale ed extracontrattuale* (a cura di G. Visintini), Milano, 1984, 165 ss.).

¹⁷⁴ G. MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo*, *op. cit.*, 106.

¹⁷⁵ Per la dottrina contraria al concorso di azioni: A. ASQUINI, *La responsabilità del vettore per infortunio del viaggiatore*, in *Riv. dir. comm.*, 1919, II, 358 ss.; ID., *Massime non consolidate in tema di responsabilità nel trasporto di persone*, *cit.*, 2 ss.; P. CARADONNA, *Concorso di colpa contrattuale e d'extracontrattuale*, in *Riv. dir. comm.*, 1922, I, 262 ss.; D. R. PERETTI GRIVA, *Inammissibilità del concorso dell'azione aquiliana e contrattuale con particolare riguardo alla responsabilità del proprietario dell'edificio*, in *Resp. civ. prev.*, 1933, 214 ss.; ID., *Concorso di responsabilità contrattuale e di responsabilità extracontrattuale*, *cit.*, 289 ss.; L. BARASSI, *La teoria generale delle obbligazioni*, Milano, 1964, 448 ss.; R. RUSSO, *Concorso dell'azione aquiliana con la contrattuale nel contratto di trasporto*, *cit.*, 962 ss.; ID., *Concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale e fatto illecito dei commessi*, *cit.*, 1190 ss.; M. MASSARI, *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale del vettore ordinario e ferroviario per i danni subiti dai viaggiatori nel corso del trasporto*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1953, 825; E. BETTI, *Teoria generale delle obbligazioni*, *op. cit.*, 146; G. GUCCIARDI, *cit.*, 248 ss.; G. AZZARITI, *In tema di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Riv. dir. civ.*, 1959, II, 469 ss.; P. G. MONATERI, *Cumulo di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale (analisi comparata del problema)*, Padova, 1989, 152 ss.

que, se le parti hanno inteso, di comune accordo, regolare in un certo modo i loro rapporti, non si può non attribuire all'assetto di interessi così realizzato un valore preminente rispetto alla responsabilità aquiliana, che presuppone l'estraneità dei soggetti. Sulla base del fatto, poi, che il contratto ha forza di legge tra le parti (art. 1372 c.c.), non si potrebbe attribuire ad una di queste la possibilità di eliminare tale efficacia chiamando in causa una responsabilità che non trova la sua fonte costitutiva nel preesistente rapporto contrattuale. Inoltre, non possono essere cumulate le qualità di soggetto contrattualmente obbligato e di terzo. Ulteriormente, si considera che, se, certamente, in origine l'elemento costitutivo della responsabilità aquiliana era la lesione del diritto soggettivo assoluto, è oramai consolidata in giurisprudenza la tutela aquiliana del credito¹⁷⁶. Si avrebbe, accogliendo l'opinione precedentemente riportata, un'evidente disarmonia¹⁷⁷, data dal fatto che pur essendo la respon-

¹⁷⁶ Sulla tutela aquiliana del credito (che, si ricorda, è stata riconosciuta dalla giurisprudenza di legittimità a seguito della celebre sentenza delle SS. UU. del 26 gennaio 1971, n. 174, in *Foro it.*, 1971, 1284 ss.), per tutti, P. TRIMARCHI, *Sulla responsabilità del terzo per pregiudizio al diritto di credito*, in *Riv. dir. civ.*, 1983, I, 217 ss.

¹⁷⁷ Disarmonia che può essere risolta solamente o ripristinando il vecchio ambito di applicazione delle tutela aquiliana ovvero negando il cumulo. Infatti, se la responsabilità aquiliana fosse svincolata dal requisito della lesione del diritto soggettivo assoluto della vittima anche ai fini del concorso, si avrebbe

sabilità extracontrattuale svincolata dal requisito della lesione di un diritto soggettivo assoluto, il concorso opererebbe tralatamente solo nelle ipotesi in cui ad essere violato fosse un diritto primario¹⁷⁸.

Deve comunque considerarsi, che la Convenzione di Montreal del 1999, all'art. 29, sottopone ogni azione di risarcimento per danni promossa a qualsiasi titolo (pertanto anche extracontrattuale), sulla base della convenzione o un contratto o un fatto illecito o qualsiasi altra causa, alle condizioni ed ai limiti di responsabilità previsti da essa stessa¹⁷⁹. Da tale disposizione, una parte della giurisprudenza statunitense e britannica ha tratto il c.d. principio di «esclusività dell'azione»¹⁸⁰. Ma questa impostazione non sembra

l'anomala situazione per cui quando il debitore non adempie l'obbligazione cagionerebbe contemporaneamente un danno ingiusto e quindi dovrebbe ripondere anche in base all'art. 2043 c.c. In conclusione, si avrebbe o solamente una responsabilità extracontrattuale, nel caso in cui non sussista l'obbligazione a monte, ovvero il concorso di responsabilità (così R. SACCO, *Concorso delle azioni contrattuali ed extracontrattuali*, in *Risarcimento del danno contrattuale ed extracontrattuale* (a cura di G. Visintini), Milano, 1984, 160).

¹⁷⁸ R. SACCO, *ult. op. cit.*, 159 ss.; M. FRANZONI, *Colpa presunta e responsabilità del debitore*, Padova, 1988, 402; G. PONZANELLI, *Il concorso di responsabilità: le esperienze italiana e francese a confronto*, cit., 41 ss.

¹⁷⁹ Salva la determinazione delle persone legittimate ad agire e dei rispettivi diritti.

¹⁸⁰ Corte Suprema degli Stati Uniti, nel caso *El Al Israel Airlines, Ltd., c. Tsui Yuan Tseng*, del 12 gennaio 1999, in *Dir. trasp.*, 2000, 205, con nota critica di E. G. ROSAFIO, *In tema di ammissibilità di azioni risarcitorie da parte*

potersi condividere, se si considera che l'art. 24 della Convenzione di Varsavia del 1929 è stato introdotto solamente per impedire l'elusione della normativa internazionale in tutti quegli ordinamenti che consentono di esperire anche un'azione aquiliana per fatti che potrebbero fondare un'azione contrattuale; e analogamente sembrerebbe potersi dire che l'art. 29 della Convenzione di Montreal del 1999¹⁸¹, il cui testo è dello stesso tenore di quello dell'art. 24 della Convenzione di Varsavia del 1929. Tra l'altro, sul presunto principio di «esclusività dell'azione» si è espressa anche la Corte di Giustizia Ue¹⁸², escludendo che sulla base di esso la disciplina in materia di assistenza ai passeggeri in caso di ritardo contenuta al reg. Cn. n. 261/2004 possa essere ritenuta incompatibile con gli obblighi assunti attraverso la ratifica della Convenzione di Montreal del 1999.

Dall'art. 29 della Convenzione di Montreal, che pur formalmente prescinde dalla qualificazione del titolo di imputazione della responsabilità come definibile nel singolo ordinamento, deriva, dunque, l'inutilità di una pretesa extracontrattuale coesistente, in

del passeggero al di fuori della Convenzione di Varsavia; Camera dei Lords, sui casi *Abnett v. British Airways Plc. (Scotland) and Sidhu v. British Airways Plc. (1 All E.R. 193 (1996))*, del 12 dicembre 1996.

¹⁸¹ S. ZUNARELLI - M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, op. cit., 454; E.G. ROSAFIO, *ult. op. cit.*, 226.

¹⁸² Corte di Giustizia Ue, 10 gennaio 2006, causa 344/04, *cit.*

vista dell'unicità della disciplina legale del contratto, che mira ad assicurare l'uniformità¹⁸³ della responsabilità vettoriale, senza lasciare alcuno spazio residuale al concorso di responsabilità.

Chiaramente, il suddetto regime non resta confinato ai rapporti giuridici caratterizzati da elementi di internazionalità e rientranti nell'ambito applicativo della Convenzione di Montreal del 1999, ma si applica anche a quelli retti dalla legge italiana, sulla base del rinvio operato all'art. 941 cod. nav., per la disciplina del trasporto aereo, alla normativa comunitaria ed internazionale vigente nel nostro ordinamento, oltre che sulla base dell'art. 3 del reg. Ce n. 2027/97¹⁸⁴, così come modificato dal reg. Ce n. 889/2002. Ne deriva, che è configurabile, nell'ordinamento italiano, con riferimento

¹⁸³ Sulle intenzioni del diritto uniforme dei trasporti: G. ROMANELLI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, in *Il Cinquantenario del codice della navigazione*, Cagliari, 1993, 231 ss.; ID., *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul diritto dei trasporti*, in *Dir. trasp.*, 1993, 301 ss.; GAETA D., *Del trasporto in generale*, in *Dir. trasp.*, 1993, 11 ss.; S. M. CARBONE - P. IVALDI, *Carattere ed operatività nell'ordinamento italiano del diritto internazionale uniforme dei trasporti*, in *Dir. mar.*, 1990, 951.

¹⁸⁴ Sebbene il par. 10 dell'art. 3 inserisca un allegato al regolamento Ce n. 2027/97, definito «avvertenza», che riassume le norme applicate ai vettori aerei dell'Unione europea in conformità al diritto europeo e della Convenzione di Montreal e tra le norme richiamate non compare quella di cui all'art. 29, non sembra che esso sia escluso, tenendo conto che quella elencazione non sembra tassativa e che la formulazione dell'art. 3 è assolutamente ampia (infatti, stabilisce «l'applicabilità alla responsabilità di un vettore aereo comunitario, in relazione ai passeggeri ed ai bagagli, delle pertinenti disposizioni della Convenzione di Montreal del 1999»). Sul punto, E. G. ROSAFIO, *Riflessioni a margine dell'art. 29 della Convenzione di Montreal del 1999*, in *Dir. tur.*, 2006, 2, 133.

al trasporto aereo, un divieto legale di concorso tra azione contrattuale ed extracontrattuale¹⁸⁵.

Tutto quanto fino ad ora detto, mette in luce come si rivelerebbe incompleto qualsiasi intento di definire la responsabilità per ritardo aereo, di cui all'art. 19 della Convenzione di Montreal del 1999, come contrattuale¹⁸⁶, perché la disciplina che la Convenzione dispone (in particolare agli artt. 29 e 39), alleggerisce di fatto l'importanza sistematica del ricorso all'azione *ex contractu* o aquiliana, andando oltre l'esatta qualificazione della stessa. Viene in mente il dibattito civilistico circa il progressivo avvicinamento, e dunque sostanziale svalutazione della differenza, tra responsabilità contrattuale ed extracontrattuale¹⁸⁷. Il tentativo (riuscito) nella disciplina in esame sembra essere quello di fare gravare sul debitore

¹⁸⁵ E. G. ROSAFIO, *Ibidem*, che chiarisce che è operante nel nostro ordinamento, con riguardo ai trasporti aerei effettuati da vettori in possesso della licenza di esercizio, il contenuto dell'art. 29 della Convenzione di Montreal, in virtù del richiamo operato dall'art. 3 del reg. Ce n. 2027/97, sia, in virtù del rinvio dell'art. 941 cod. nav., con riguardo ai trasporti eseguiti dai vettori non muniti di licenza di esercizio (*ivi*, 134).

¹⁸⁶ La contrattualità della responsabilità vettoriale viene fatta emergere dall'espreso riferimento dell'art. 3 della Convenzione di Montreal del 1999 al biglietto di passaggio come facente fede, fino a prova contraria, della conclusione e delle condizioni del contratto di trasporto (sul punto, G. CANNIZZARO, *Il risarcimento del danno nel trasporto aereo*, *op. cit.*, 8).

¹⁸⁷ Per tutti, F. GIARDINA, *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, *op. cit.*, 82 ss.

la responsabilità, o meglio gli effetti, derivanti dalla sua attività economica, indipendentemente dalla categoria giuridica utilizzabile per qualificarla, il che ci riporta ai risultati ottenuti da Trimarchi¹⁸⁸ sulla teoria economica del diritto, con riferimento sia all'ambito contrattuale che extracontrattuale.

1.4. (segue) LA NATURA SOGGETTIVA OD OGGETTIVA. LA PROVA LIBERATORIA.

Oltre che contrattuale, la responsabilità disciplinata all'art. 19 della Convenzione di Montreal del 1999, viene solitamente definita soggettiva e presunta¹⁸⁹.

¹⁸⁸ P. TRIMARCHI, *Sul significato economico dei criteri di responsabilità contrattuale*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1970, 512.

¹⁸⁹ Anche la responsabilità vettoriale per ritardo nel trasporto aereo di persone prevista alla Convenzione di Varsavia del 1929 (agli artt. 19-20), è solitamente qualificata come contrattuale, soggettiva e presunta (cfr. G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, *op. cit.*, 185; E. FANARA, *op. cit.*, 311; G. CANNIZZARO, *op. cit.*, 5). L'affermazione del carattere soggettivo sembrerebbe rinvenibile nelle risultanze della Conferenza di diritto privato sul diritto civile della navigazione aerea, tenutasi a Parigi nel 1925 (su cui A. GIANNINI, *Saggi di diritto aeronautico*, Milano, 1932, 220-221), che precedette i lavori preparatori della Convenzione stessa, ove, a proposito della responsabilità del vettore, nell'alternativa tra il principio del rischio e quello della colpa, si optò per quest'ultimo, in virtù dell'argomentazione che non si può richiedere al vettore aereo, che non ha raggiunto il livello tecnico-

Chiaramente, l'individuazione del fondamento della responsabilità¹⁹⁰ vettoriale per ritardato adempimento nella colpa¹⁹¹, muove da considerazioni analoghe a quelle di stampo soggettivistico, svolte in merito alla natura giuridica della responsabilità debitoria in generale, di cui all'art. 1218 c.c.¹⁹² Senza volere riportare, in

organizzativo di quello ferroviario, più di «un'organizzazione normale della sua impresa, una selezione giudiziosa dei membri della sua organizzazione, un controllo attento dei suoi agenti e dipendenti, un serio controllo di materiali e delle parti tecniche». Sulla natura soggettiva, basata su un presunzione di responsabilità, concorda anche C. M. BIANCA, *La responsabilità aeronautica: convergenze e divergenze rispetto ai principi civilistici*, in *Dir. trasp.*, I, 1992, 1 ss. Un'opinione diversa si rinviene in G. MASTRANDREA, *Obblighi di protezione*, *op. cit.*, 231, il quale afferma che il regime di Varsavia consacrato all'art. 20 deve considerarsi informato al principio della presunzione di responsabilità, più che a quello della presunzione di colpa.

¹⁹⁰ Sulle difficoltà di interpretazione del termine «fondamento» della responsabilità contrattuale, A. DI MAJO, *Delle obbligazioni in generale*, art. 1173-1176, sub art. 1176, in *Commentario del codice civile* (a cura di A. Scialoja- G. Branca), Bologna-Roma, 1988, 480.

¹⁹¹ Sul concetto di colpa: C. MAIORCA, voce *Colpa civile (Teoria generale)*, in *Enc. dir.*, VII, Milano, 1960, 534 ss.

¹⁹² Le teorie c.d. soggettivistiche rinvergono il fondamento della responsabilità contrattuale nell'inadempimento imputabile al debitore (*alias* colpevole), e dunque nella colpa-negligenza. In questo senso (senza pretesa di esaustività): C. M. BIANCA, *Dell'inadempimento delle obbligazioni*, *cit.*, 166 ss.; ID., *L'autonomia dell'interprete, a proposito del problema della responsabilità contrattuale*, in *Riv. dir. civ.*, 1964, I, 478; M. GIORGIANNI, *op. cit.*, 227 ss.; ID., voce *Inadempimento (dir. priv.)*, in *Enc. dir.*, XX, Milano, 1970, 883 ss.; L. BARASSI, *op. cit.*, 291 ss.; E. BETTI, *Teoria generale delle obbligazioni*, *op. cit.*, 111-112; F. MESSINEO, *Manuale di diritto civile e commerciale*, III, IX ed., Milano, 1959, 295 ss.; A. DI MAJO, *Delle obbligazioni in generale*, *op. cit.*, 465 ss.; S. PATTI, *Prove. Disposizioni generali. Art. 2697-2698, sub art. 2697*, in *Commentario del codice civile* (a cura di A. Scialoja - G. Branca), Bologna - Roma, 1987, 114 ss. Tra la dottrina navigazionistica che qualifica come fondata sulla colpa la responsabilità del debitore comune: A. LEFEBVRE D'OVIDIO, *Studi per il codice della navigazione*, *op. cit.*, 87 ss. e 102; A. FIORENTINO, *I contratti navali*, *op. cit.*,

questa sede, il «travagliato dibattito dottrinario»¹⁹³ che, in merito alla disposizione interna, vede contrapporsi le due opposte concezioni, quella della responsabilità per colpa e quella della responsabilità oggettiva¹⁹⁴, si vuole specificare, però, che in riferimento alla navigazione aerea sembrerebbero più forti le argomentazioni tese a rinvenire il fondamento della responsabilità nei criteri oggettivi¹⁹⁵, variamente individuati¹⁹⁶.

186; G. RIGHETTI, *La responsabilità del vettore marittimo per i danni da causa ignota o non privata*, in *Riv. dir. nav.*, 1959, I, 48 ss.; ID., *La responsabilità del vettore nel sistema dei pericoli accentuati*, Padova, 1960, 31; ID., *Per un inquadramento sistematico della responsabilità del vettore*, in *Riv. dir. civ.*, 1964, I, 56 ss.; ID., *Trattato di diritto marittimo*, op. cit., 604.

¹⁹³ Così C. M. BIANCA, *Diritto civile*, 5, *La responsabilità*, cit., 11.

¹⁹⁴ Per completezza, va ricordata la teoria che non ritiene necessaria l'individuazione nel sistema della responsabilità contrattuale di una connotazione totalmente uniformata a criteri soggettivi o oggettivi (sostenuta da: P. SCHLESINGER, *Riflessioni sulla prestazione dovuta nel rapporto obbligatorio*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1959, 1296, secondo cui «il nostro sistema di responsabilità contrattuale è un sistema misto o articolato, nel quale coesistono ipotesi di responsabilità per colpa e ipotesi di responsabilità oggettiva»; F. ANELLI, *Caso fortuito e rischio di impresa nella responsabilità del vettore*, Milano, 1990, 49, per il quale «accanto all'imprescindibile esigenza di assicurare la coerenza del sistema individuando un principio ispiratore di carattere generale» occorrerebbe «ammettere, in corrispondenza di alcuni rapporti peculiari la cui struttura lo richieda, deroghe al principio di fondo, e riconoscere che in determinate situazioni la legge può servirsi di strumenti di individuazione del soggetto tenuto a sopportare il rischio della prestazione diversi da quelli ordinariamente seguiti»).

¹⁹⁵ Le teorie c.d. oggettivistiche dell'inadempimento rinvencono il fondamento della responsabilità contrattuale nell'inadempimento *tout court*. A favore (*ex multis*): G. VISINTINI, *La responsabilità contrattuale*, op. cit., 15 (il quale ha messo in luce come i fautori del principio della colpa, già all'epoca del codice civile del 1865, non assegnassero, in realtà, un fondamento soggettivo alla responsabilità contrattuale. Parlando di estinzione delle

obbligazioni riconoscevano «soltanto all'impossibilità di adempiere efficacia liberatoria e» confinavano «il giudizio sulla colpa nella verifica dell'imputabilità o meno al debitore della sopravvenuta impossibilità», propendendo, all'atto pratico, all'estinzione dell'obbligazione mediante la prova dell'impossibilità effettiva della prestazione e non mediante la prova della diligenza del buon padre di famiglia); M. FRANZONI, *La responsabilità contrattuale (a proposito di un libro recente)*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1981, 2, 1266, 1268). Si ricordi, che la prima vera teorizzazione sul fondamento oggettivo della responsabilità per inadempimento si deve a G. OSTI, *Revisione critica della teoria sull'impossibilità della prestazione*, in *Riv. trim. dir. civ.*, 1918, 209 ss. (prima parte), 313 ss. (seconda parte) e 417 ss. (terza parte), la cui attività è stata determinante per i lavori della codificazione del 1942. Difatti, nella *Relazione al codice civile del Ministro Guardasigilli*, in particolare par. 571, si afferma che: «l'art. 1218, (...) subordinando l'esonero da responsabilità alla condizione che l'inadempimento o il ritardo siano determinati da impossibilità della prestazione, ha voluto mettere in evidenza che deve trattarsi di impossibilità della prestazione in sé e per sé considerata. Di guisa che non può, agli effetti liberatori, essere presa in considerazione l'impossibilità di adempiere l'obbligazione originata da cause inerenti alla persona del debitore o alla sua economia, che non siano obiettivamente collegate alla prestazione dovuta, mentre, d'altra parte, anche gli impedimenti che si verificano nella persona o nell'economia del debitore dovranno avere rilievo quando incidano sulla prestazione considerata in sé e per sé, nella sua sostanza o nei suoi obiettivi presupposti». Ulteriormente, criticano l'imputazione della responsabilità contrattuale sulla base del solo principio della colpa e ne elaborano teorizzazioni di stampo oggettivistico: P. TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, Milano, 1961, 39; ID., *Sul significato economico dei criteri di responsabilità contrattuale*, cit., 512; S. RODOTÀ, *Il problema della responsabilità civile*, Milano, 1964, 177; M. COMPORI, *Esposizione al pericolo e responsabilità civile*, Napoli, 1965, 88 e 99.

¹⁹⁶ Il fondamento oggettivo della responsabilità contrattuale è stato teorizzato nel c.d. rischio d'impresa (P. TRIMARCHI, *Ibidem*). La responsabilità oggettiva avrebbe campo nelle attività economiche che presentano un minimo di continuità ed organizzazione, ed un carattere in qualche modo rischioso per gli altri consociati. Sulla base del principio che chi pone in essere l'attività rischiosa è in grado di controllare le condizioni di rischio creato, si ritiene che sia in capo ad esso che deve essere fatta gravare la responsabilità, senza riguardo all'eventuale e non necessaria colposità del suo comportamento. L'effetto sarebbe quello di portare il soggetto cui è imputata la responsabilità ad adottare tutte le misure necessarie ad evitare il danno e di ottenere, conseguentemente, la riduzione di quest'ultimo. Su posizioni analoghe si pongono anche coloro che sottolineano come la prevalenza del principio della colpa sugli altri criteri di imputazione poteva trovare giustificazione in un'economia caratterizzata da scambi modesti e dall'assenza di un apparato tecnico di produzione, e non oggi che il danno tende a diventare «anonimo» e

La ricostruzione alternativa, oggettivamente orientata, della responsabilità¹⁹⁷, sembrerebbe potersi muovere dalla disciplina dei

spesso è difficile trovare un suo autore materiale, per cui affermare che un soggetto è responsabile non significa dire che egli è autore del fatto dannoso. Piuttosto, l'attribuirgli la responsabilità a norma delle disposizioni di legge equivale ad affermare che la legge gli imputa il fatto in base ad uno dei criteri, diversi dalla colpa, fatti propri dal legislatore per accollargli la responsabilità del danno prodottosi (la tesi è di S. RODOTÀ, *Ibidem*). Nel tentativo di trovare il fondamento della responsabilità oggettiva, altri condividono l'idea che riconduce quest'ultima al principio di esposizione al pericolo ad opera di chi pone in essere l'attività considerata, ma ritengono altresì che essa non è necessariamente attività di impresa, né è sempre connessa al concetto di lucro per chi la pone in essere. Si realizzerebbe, in tale ottica, meglio l'idea della responsabilità civile come istituto di difesa della collettività esposta al pericolo della tecnica moderna, affermando la sussistenza della stessa oltre la regola della colpa, ed oltre pure quella del rischio di impresa (M. COMPORTI, *ult. op. cit.*, 99). Può ricordarsi anche la tesi che cerca di superare il rigido dualismo tra responsabilità per colpa e responsabilità per rischio, mediante il ricorso al concetto di garanzia. Questa evoca qualunque mezzo che accresca la sicurezza circa il godimento di un diritto o l'adempimento di un'obbligazione (G. ALPA, *Responsabilità civile e danno: lineamenti e questioni*, Bologna, 1991, 19). Nella garanzia, a differenza della responsabilità, verrebbe a mancare il criterio di imputazione del fatto, che viene sostituito dalla qualifica giuridica del soggetto. A favore, G. MASTRANDREA, *Obblighi di protezione, op. cit.*, 258 ss., che ritiene che la garanzia potrebbe assumere un certo rilievo nel campo del trasporto aereo di persone. Non bisogna, poi, dimenticare che del resto è stata ipotizzata, anche per il trasporto aereo, la sostituzione della responsabilità civile, anche se oggettiva, con un sistema di sicurezza sociale. Tale sistema sarebbe dovuto essere teso a distribuire l'insieme dei danni sulla collettività o, comunque, mediante obblighi legali di risarcimento, sulle intere categorie imprenditoriali, e quindi a rispondere in maniera più adeguata e completa all'esigenza di protezione delle vittime dei fatti dannosi, non del tutto soddisfatta con il mero superamento del sistema basato sulla colpa (sul punto, v. L. BENTIVOGLIO, *International air carriage of passengers and cargo*, in *Thesaurus Acroasium*, X, 1981, 328). Per una più approfondita analisi delle tesi a favore di una ricostruzione oggettiva della responsabilità civile, v. C. SALVI, *Responsabilità extracontrattuale*, cit., 1220 ss.

¹⁹⁷ Occorre precisare che il riferimento che nel presente paragrafo si fa alla responsabilità contrattuale oggettiva è volto solo ad indicare che il fondamento di essa si rinviene nel mero inadempimento, staccato dal presupposto della colpa. Più avanti, nel testo, questa si considererà in un secondo significato, inerente lo schema di imputazione al debitore del peso del

suoi fatti impeditivi, così come prevista all'art. 1218 c.c. e all'art. 19 della Convenzione di Montreal del 1999. Ciò in quanto, si ritiene che quella posta all'art. 1218 c.c., secondo cui il debitore deve risarcire i danni, se non prova che l'inadempimento è dovuto a causa a lui non imputabile, e quella posta all'art. 19 della Convenzione di Montreal del 1999, secondo la quale il vettore è responsabile se non prova di avere adottato le misure che potevano essere ragionevolmente¹⁹⁸ richieste per evitare il danno, o l'impossibilità di adottarle, non siano delle regole probatorie¹⁹⁹ (come invece farebbe intendere

danno contrattuale derivante da cause interne alla sua organizzazione economica ed inerenti a rischi da lui controllabili. Per la precisazione dei due significati con cui i civilisti fanno riferimento alla responsabilità contrattuale oggettiva, v. G. VISINTINI, *Inadempimento e mora del debitore*, op. cit., 4.

¹⁹⁸ La Convenzione di Montreal del 1999 rapporta le misure che il vettore deve provare al fine di liberarsi da responsabilità per ritardo aereo nel trasporto di persone al metro della ragionevolezza, anziché a quello della necessità, previsto all'art. 20 della Convenzione di Varsavia del 1929. Questa diversa previsione è stata considerata eccessivamente gravosa, in quanto le misure necessarie ad evitare il danno potrebbero essere abnormi e sconfinare oltre la diligenza, seppur professionale, che è richiesta nell'adempimento, la buona fede, intesa in senso oggettivo e la correttezza. In poche parole, una prova siffatta escluderebbe lo stesso evento dannoso, in quanto se venissero effettivamente adottate tutte le misure idonee ad evitarlo, non si verificherebbe affatto (così, A. MASUTTI, *Il ritardo nel trasporto aereo*, op. cit., 193).

¹⁹⁹ Al riguardo, S. PATTI, *Prove. Disposizioni generali*, cit., 112 ss., precisa che più che di inversione dovrebbe parlarsi di diversa ripartizione dell'onere riguardante soltanto un elemento della fattispecie (la colpa), senza incidere pertanto sull'applicazione della regola generale per quanto concerne gli altri elementi della fattispecie. Altri notano che la considerazione della regola probatoria dell'art. 1218 c.c. (che comporta a carico del creditore la dimostrazione dell'obbligazione preesistente e dell'inadempimento, e a carico del debitore la prova dell'assenza di colpa) come derogatoria dei principi

la loro formulazione). Pare, piuttosto, che queste abbiano una «portata sostanziale che attiene al fondamento stesso della responsabilità»²⁰⁰.

In merito all'esegesi dell'art. 19 della Convenzione di Montreal la dottrina si divide²⁰¹. Una parte ritiene che le misure da provare sarebbero quelle afferenti il danno-conseguenza, e non il danno-evento, ossia solo quelle dirette all'eliminazione delle conse-

generali vale soltanto se si ricostruisce la nozione di colpa contrattuale come equivalente alla negligenza. Intendendo la colpa contrattuale nell'accezione di omissione della condotta dovuta o attività non conforme a quella dovuta (su cui: A. DE CUPIS, *Il danno. Teoria generale della responsabilità civile*, I, Milano, 1979, 33 ss.; R. SCOGNAMIGLIO, voce *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, cit., 673) è comunque il creditore a dover darne la prova (così G. VISINTINI, *ult. op. cit.*, 43).

²⁰⁰ G. VISINTINI, *ult. op. cit.*, 1.

²⁰¹ Anche in merito all'interpretazione dell'art. 20 della Convenzione di Varsavia del 1929, in particolare dell'espressione «*all necessary measures*», nonché dell'entità dell'onere probatorio accollato al vettore (su cui v.: G. RINALDI BACELLI, *Analisi critica del Protocollo di Guatemala del 1971*, in *Dir. aereo*, 1971, 192; G. MASTANDREA, *L'obbligo di protezione op. cit.*, 199 ss.), in dottrina si sono formate due opposte letture della prova liberatoria, analoghe a quelle affermatesi in riferimento all'art. 19 della Convenzione di Montreal del 1999. L'orientamento maggioritario adotta una visione dell'onere probatorio a carico del vettore di tipo «restrittivo», nel senso che interpreta le misure necessarie alla stregua del criterio della diligenza del *bonus pater familias*, per cui onera il vettore della sola dimostrazione della propria non colpa. Tale prova verrebbe poi ad essere limitata entro gli stretti confini delle possibilità concesse dalle circostanze del caso specifico. A questo orientamento, che ritiene il vettore tenuto a provare l'adozione delle misure a cui può ritenersi ragionevolmente tenuto, il cui apprezzamento sarebbe da farsi *a priori* ed in via astratta, si contrappone la visione che ritiene che l'effettiva adozione delle misure necessarie ad evitare il danno va fatto a posteriori, con riferimento alla causa concreta del danno, con la conseguenza che il danno da causa ignota ricade necessariamente ed automaticamente sul vettore (per l'analisi delle due tesi, v. A. GIANNINI, *Nuovi saggi di diritto aeronautico*, Milano, 1940, 103).

guenze dannose dell'evento, qualunque esso sia, compreso anche il caso fortuito, onde dimostrare, in definitiva, l'inevitabilità del danno; con la conseguenza, che l'individuazione della causa del danno non sarebbe necessaria, in quanto inidonea ad incidere sulla prova liberatoria, e sarebbe perciò irrilevante ai fini dell'attribuzione del rischio da causa ignota²⁰². Tale teoria, considera, però, che l'individuazione del fatto dannoso rileva sul sistema dell'onere probatorio in questione. Difatti, considera che quando il fatto dannoso è noto – non importa se individuato dal passeggero o dal vettore – a quest'ultimo non basterà provare la non imputabilità dello stesso per liberarsi, ma dovrà dimostrare che il danno non poteva essere impedito, avendo usato tutte le misure ragionevoli per evitarlo²⁰³;

²⁰² G. CANNIZZARO, *Il risarcimento del danno nel trasporto aereo*, op. cit., 16; L. TULLIO, *Overbooking, cancellazione e ritardi*, cit., 2005, 21; A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *op. cit.*, 476; L. TULLIO, *La prova liberatoria del vettore consistente nelle misure per evitare il danno*, in *ALADA, Liber Amicorum en Honor a la Dra. Angela Marina Donato* (a cura di R. Cobran, sotto la direzione di M. O. Folchi), Buenos Aires, 2014, 316-317.

²⁰³ L. TULLIO., *ult. op. cit.*, 317-318; A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *ult. op. cit.*, 476-477. In riferimento all'art. 1681 c.c., che, con riguardo al trasporto stradale di persone per i sinistri che colpiscono la persona del viaggiatore, prevede, come prova liberatoria del vettore l'adozione di «tutte le misure idonee ad evitare il danno», G. COTTINO, *Il trasporto e la spedizione*, cit., 767 ss., rileva che anche se l'evento che ha causato il danno fosse un caso fortuito od un evento non imputabile questo sarebbe di per sé sufficiente ad escludere la responsabilità vettoriale. Il vettore dovrà, infatti, ancora dimostrare di avere adottato tutte le misure idonee che riguardano sia il prima che il dopo del trasporto.

mentre, quando il fatto dannoso è ignoto, ritiene che il vettore possa liberarsi provando che il danno non poteva essere evitato, ossia dimostrando di avere adottato, o che era impossibile adottare, le misure ragionevoli per evitare il danno, in relazione a ogni possibile eventuale evento dannoso che si possa ipotizzare nel caso concreto in relazione causale col danno²⁰⁴.

In merito a questa impostazione, è stato considerato, che rispetto al principio generale sancito all'art. 1218 c.c., la possibilità di liberazione del vettore dalla responsabilità risulterebbe più gravosa quando il fatto è noto, mentre verrebbe alleviata quando il fatto è ignoto²⁰⁵. Questa considerazione non si condivide, poiché si basa sull'idea di una prova liberatoria basata sulla mera diligenza, senza tenere in alcuna considerazione che per le prestazioni di fare, consistenti nella realizzazione di un risultato (per cui anche per il traspor-

²⁰⁴ L. TULLIO, *Ibidem*; A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *ult. op. cit.*, 477. S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo, op. cit.*, 598, nt. 426, anche nella prospettiva che le misure da prendere attengano all'evento dannoso, consente al vettore di liberarsi del danno da causa ignota quando «riesca a puntualizzare tutte le possibili cause dell'evento dannoso ed ad escludere una qualsiasi colpa, sua o della propria organizzazione, in rapporto ad ognuna di tali possibilità, perché allora, pur rimanendo sconosciuta la precisa ragione del danno, si sarebbe dimostrata la sua non imputabilità al debitore della prestazione di trasporto».

²⁰⁵ Così, L. TULLIO, *ult. op. cit.*, 318.

to) la nostra giurisprudenza ritiene che il debitore si libera con la prova del fatto, a lui non imputabile, che ha provocato l'evento²⁰⁶.

Altra parte della dottrina, con l'avvallo della giurisprudenza²⁰⁷, ritiene, invece, il vettore aereo onerato di individuare il fatto dannoso²⁰⁸, così da imputargli i danni da causa ignota, salvo peraltro esonerarlo quando il ritardo dipende da caso fortuito, forza maggiore o fatto del terzo²⁰⁹. Quest'interpretazione sembrerebbe maggiormente in linea con l'impostazione seguita nel nostro ordi-

²⁰⁶ Cfr. in merito alla prestazione di trasporto (seppure non per via aerea): Cass., 23 marzo 2001, n. 4236, in *Riv. giur. circ. e trasp.*, 2002, 72; Cass., 21 dicembre 1999, n. 14397, in *Dir. trasp.*, 2000, 839.

²⁰⁷ Cfr. Cass., 27 ottobre 2004, n. 20787, in *Dir. trasp.*, 2005, 1031 ss., con nota di D. RAGAZZONI, *Osservazioni sulla prova del fatto impeditivo della responsabilità del vettore aereo fra il sistema di Varsavia ed il codice della navigazione*. Nello stesso senso anche Giud. pace Ancona, 16 maggio 2007, in *Dir. trasp.* 2008, 572; Giud. pace Palermo, 19 ottobre 2012, *ivi*, 2013, 3, 923.

²⁰⁸ Deve notarsi, che l'individuazione della causa del danno si rileva necessaria pure ai fini dell'utilizzo, da parte del vettore, del rimedio di cui all'art. 20 della Convenzione di Montreal del 1999. Da tale articolo emerge che l'onere della colpa concorrente, che porta a diminuire o ad escludere la responsabilità del vettore, è a carico dello stesso, per cui la prova della causa del danno, che è già necessaria per l'esonero della responsabilità ex 19, diviene per il vettore condizione essenziale anche per usufruire dello strumento della «*contributory negligence*» (v. G. MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione del vettore*, *op. cit.*, 210, in riferimento agli artt. 21 e 20 della Convenzione di Varsavia).

²⁰⁹ In tal senso, per la dottrina: A. ANTONINI, *La responsabilità del vettore aereo per il trasporto di persone e di cose nella più recente normativa: cit.*, 625; B. FRANCHI, *Trasporto aereo: profili di responsabilità per il danno da ritardo*, *cit.*, 457 e 625; A. MASUTTI, *Il ritardo nel trasporto aereo. Op. cit.*, 192-193; S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, *op. cit.*, 588 ss.; ID., *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, *cit.*, 138-139; G. MASTANDREA, *ult. op. cit.*, 193; G. RINALDI BACCELLI, *cit.*, 192 ss.

namento civilistico, che considera che il debitore comune deve adempiere fino ai limiti della possibilità fisica e giuridica di eseguire la prestazione; e prevede che l'impossibilità sopravvenuta, seppure è un modo di estinzione dell'obbligazione, *ex art. 1256 c.c.*, è liberatoria solo se dovuta ad una causa non imputabile, il che vuol dire che se la causa dell'impossibilità è imputabile al debitore, questi (seppure non è da ritenersi obbligato ad una prestazione divenuta impossibile) incorre nella responsabilità contrattuale²¹⁰. L'art. 1218 c.c. pone, dunque, a carico del debitore la duplice dimostrazione di una causa precisa e dell'incidenza causale sull'impossibilità, perciò se la causa rimane ignota il risarcimento del danno subito dal creditore rimane a carico del debitore²¹¹. In quest'ottica, la teoria maggiormente seguita, per quanto attiene la prova liberatoria del vettore

²¹⁰ Che l'interpretazione dell'art. 1218 c.c. debba essere condotta in stretta correlazione con l'art. 1256 c.c. (e non con l'art. 1176 c.c.) emerge anche dalla Relazione al codice civile, n. 571, che si mostra favorevole ad una ricostruzione della responsabilità in termini oggettivi, muovendo dalla premessa che la regola della diligenza del buon padre di famiglia è funzionale soltanto all'esattezza dell'adempimento e non può essere utilizzata, quindi, come criterio di imputazione dell'inadempimento; per cui la responsabilità del debitore può essere esclusa non per l'aver utilizzato la dovuta diligenza, ma per la presenza di una impossibilità oggettiva della prestazione non riferibile al debitore, dovuta ad una causa ad esso estranea (tale ricostruzione si deve al pensiero di G. OSTI, *Revisione critica della teoria sull'impossibilità della prestazione*, cit., ora pubblicato in *Scritti giuridici* (a cura di P. Rescigno), I, Milano, 1973, 1 ss.).

²¹¹ G. VISINTINI, *Inadempimento e mora del debitore*, *op. cit.*, 44.

aereo da responsabilità per ritardo, nel punto in cui richiede la prova delle singole misure effettivamente adottate per evitare il danno-conseguenza, oltre che quelle adottate per evitare il danno-evento, fa divenire la prova liberatoria richiesta al vettore dalla disciplina internazionaluniforme più gravosa di quella prevista dalla disciplina interna per il debitore comune²¹².

La rilevanza della diligenza del vettore aereo, ad onta della ricostruzione dalla giurisprudenza maggiormente prospettata, e qui accolta, viene ad essere limitata all'esecuzione della prestazione²¹³, mentre sul piano probatorio viene ad essere rilevante la prova della causa estranea esimente. Ma uno degli effetti che si avrebbe se si ritenesse la responsabilità del vettore fondata sulla colpa, sarebbe proprio quello di fare gravare sul debitore, al fine di liberarsi dalle

²¹² G. FRANCHI, *Trasporto aereo: profili di responsabilità per il danno da ritardo*, cit., 454 ss. Non si concorda con l'A., però, nel punto in cui sostiene che la prova della causa produttrice del ritardo è, alla fine, per il vettore, quella più facile da individuare.

²¹³ C. DE MARCO, *La R.C. nel trasporto di persone e cose*, Milano, 1985, 262, secondo cui la diligenza del vettore non rileva in via diretta ed esclusiva sul piano probatorio, bensì in via indiretta sul piano della prevedibilità dell'evento, giacché se quest'ultimo, in linea astratta, sulla scorta della diligenza media, è prevedibile, il vettore ha l'obbligo di appontare tutte le cautele e misure idonee a scongiurare la verifica. Per la considerazione che la diligenza *ex art.* 1176 c.c. va considerata come la misura della condotta che deve usarsi nell'adempimento dell'obbligazione e che pertanto a quest'ultimo ambito va confinata, I. ABBATE, *Questioni in tema di ripartizione dell'onere della prova nel contratto di passaggio*, in *Dir. mar.*, 1962, 575 (nota a Cass., 7 febbraio 1962, n. 244).

conseguenze del suo inadempimento od inesatto adempimento, la prova dell'adozione dell'ordinaria diligenza (rapportata alla natura dell'attività esercitata, *ex art. 1176.2 c.c.*), senza necessità di individuare la specifica causa che ha provocato il danno. Poiché, dunque, così non è, perché non basta la prova della non-colpa, intesa come diligenza, per liberare il vettore aereo da responsabilità per ritardo, la presunzione di colpa finisce con l'essere nient'altro che un omaggio, puramente nominale, all'antico dogma, che non concepisce l'inadempimento se non come colposo²¹⁴.

Una tale interpretazione²¹⁵ della prova liberatoria posta all'art. 19 della Convenzione di Montreal del 1999, mostra la tendenziale obiettivizzazione della responsabilità vettoriale per ritardo aereo nel trasporto di persone²¹⁶. Un indice rilevatore in tal senso si

²¹⁴ La valutazione è di M. FRANZONI, *Colpa presunta e responsabilità del debitore*, *op. cit.*, 352 ss. Non concepiscono l'inadempimento se non come colposo: M. GIORGIANNI, *L'inadempimento: corso di diritto civile*, Milano, 1975, 1 ss.; U. NATOLI, *L'attuazione del rapporto obbligatorio*, II, Milano, 1974, 80 ss.; A. DI MAJO, *Delle obbligazioni in generale*, *cit.*, 465 ss.

²¹⁵ Come sostiene C. M. BIANCA, *Dell'inadempimento delle obbligazioni*, *cit.*, 94, l'esatta portata della responsabilità contrattuale deve rinvenirsi nella «pratica applicazione della norma, resa manifesta attraverso le prevalenti interpretazioni giurisprudenziali».

²¹⁶ D'accordo S. ZUNARELLI, voce *Trasporto marittimo*, in *Enc. dir.*, XLIV, Milano, 1992, 1211; G. MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione*, *op. cit.*, 196. In generale, G. VISINTINI, *Inadempimento e mora del debitore*, *op. cit.*, 3-4, ritiene che nel problema di fondo dei limiti della responsabilità del

può rinvenire anche nel fatto che il legislatore internazionaluniforme individua nel vettore il soggetto responsabile del ritardo, seppure, nella realtà, questo evento dannoso non è sempre imputabile all'organizzazione vettoriale²¹⁷. Anzi, il più delle volte l'adempimento

debitore si può rinvenire una tendenza unitaria verso un sistema rigido di responsabilità oggettiva.

²¹⁷ Tra le cause dei ritardi dei voli dovute all'organizzazione vettoriale, sono state individuate: i problemi di carattere tecnico su un aeromobile sopraggiunti improvvisamente, tali da impedirne la partenza in orario; l'inadeguatezza numerica della flotta, che può impedire, stante l'indisponibilità di un adeguato numero di aeromobili, di sopperire ad eventuali emergenze tecniche o a ritardi accumulati da aeromobili utilizzati per altri voli e, sulla base di considerazioni analoghe, l'inadeguatezza numerica degli equipaggi di volo (l'elencazione riportata è tratta da: G. FRANCHI, *cit.*, 448). Ulteriormente, sono imputabili dall'organizzazione vettoriale anche i ritardi causati da: scelte commerciali del vettore (è il caso, per esempio, dell'aeromobile la cui partenza viene ritardata per consentire l'arrivo di un volo in connessione dal quale deve ricevere un numero considerevole di passeggeri); inconvenienti del processo amministrativo; attività dei dipendenti e preposti del vettore (operazioni di preparazione, *check in*, preparazione o controllo dei documenti, formazione della lista d'imbarco, caricazione delle merci o dei bagagli); dirottamento commerciale (che si verifica quando il programma del volo viene intenzionalmente disatteso per motivi commerciali o comunque riferibili all'interesse o persino al capriccio del vettore e dei suoi preposti); rifiuto (del vettore) di dare corso all'esecuzione del contratto per cancellazione del volo od *overbooking* (queste altre tipologie di cause di ritardi imputabili al vettore sono precisate da: S. GIACOBBE, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, *cit.*, 107). Queste ultime due ipotesi, comunque, sarebbero potute rientrare nella categoria dei ritardi causati da scelte commerciali. Vi sono poi tutta una serie di cause, definite «atipiche» (da G. FRANCHI, *cit.*, 451) che normalmente vengono imputate al sistema di controllo del traffico aereo, ma, tendenzialmente, sono dovute, all'operato del vettore; tra queste: a) la programmazione di un considerevole numero di partenze dallo stesso aeroporto allo stesso minuto della stessa ora (o comunque a pochi minuti di distanza l'una dall'altra); b) dalla presentazione dei cc.dd. «*ghost flight plan*», ossia dei piani di volo fantasma; c) dalla insufficiente computazione, in sede di programmazione del volo, dei relativi tempi di rullaggio del suolo che, a volte, a seconda delle dimensioni dell'aeroporto e a prescindere dalla presenza di altro traffico, possono anche arrivare a diverse decine di minuti, che quindi si aggiungono al tempo effettivo del volo.

mento ritardato della prestazione di trasporto è dovuto all'operato di altri soggetti²¹⁸, quali l'operatore aeroportuale²¹⁹ o il controllore del traffico aereo²²⁰. In un siffatto contesto, l'attribuzione della responsabilità, sempre e comunque, in capo al vettore dimostra dunque

²¹⁸ S. GIACOBBE, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, cit., 107.

²¹⁹ Tra le cause riconducibili all'aeroporto, addebitabili, a seconda dei casi, al gestore aeroportuale o (se diverso da quest'ultimo) al fornitore dei servizi aeroportuali di assistenza a terra, c.d. «*ground handling*» (l'individuazione dei quali si trova nel relativo Allegato della direttiva 96/67/CE del Consiglio del 15 ottobre 1996 (in *GUCE*, 25 ottobre 1996, n. L272/36), vengono annoverate (da G. FRANCHI, *cit.*, 448): l'inadeguata capacità infrastrutturale tale da penalizzare le operazioni di volo (per carenza o inagibilità delle piste di volo e delle vie di rullaggio, per insufficiente numero delle piazzole di sosta aeromobili, per guasti tecnici improvvisi ad alcuni sistemi); le inefficienze nella fornitura dei servizi di «*ground handling*» (per carenza o scarsa professionalità del personale, per carenza dei mezzi di rampa, per guasti tecnici improvvisi ad alcuni sistemi, per inadeguato coordinamento delle operazioni di rampa, per gestione impropria delle operazioni di imbarco passeggeri).

²²⁰ Per cause di ritardo addebitabili al sistema di controllo del traffico aereo si intendono, invece, tutti quei fattori e meccanismi che contribuiscono alla diminuzione della capacità dello spazio aereo, determinando, conseguentemente, l'impossibilità per gli enti preposti al controllo di soddisfare, senza penalizzazioni, la domanda di traffico eccedente l'effettiva capacità di assorbimento del sistema (si tratta, per esempio, di restrizioni dei piani di volo, reistradamento del traffico verso aeree meno congestionate, revisione, sospensione e cancellazione degli «*slots*», decise dall'*Air Traffic Flow Management* nell'ambito delle attività di gestione dei flussi di traffico (cfr. S. GIACOBBE, *ult. op. cit.*, 111). Precisa, comunque, G. FRANCHI, *ult. op. cit.*, 451 che il sistema di controllo del traffico aereo è assimilabile al sistema dei vasi comunicanti, per cui le varie realtà finiscono inevitabilmente per interagire tra loro; il che vuol dire che ad un ritardo apparentemente riconducibile al sistema di controllo del traffico aereo potrebbe aver contribuito una scelta operativa o commerciale del vettore (*ivi*, 459) od il sistema di controllo del traffico aereo di un altro paese.

che essa viene imputata a prescindere dalla colpa, che diviene, così, eventuale e, comunque, non necessaria.

1.5. (segue) LA LIMITAZIONE DEL DEBITO.

Sulla base di quanto disposto all'art. 22, comma 1°, della Convenzione di Montreal del 1999, la responsabilità vettoriale a seguito di ritardo aereo nel trasporto di passeggeri risulterebbe (pure), limitata²²¹. Il debito risarcitorio (al quale dovrebbe essere, più correttamente, riferita la limitazione²²²) è, infatti, determinato in un massimale, che ammonta a 4.694 DSP²²³.

²²¹ Erroneamente la limitazione è riferita alla responsabilità all'art. 22, par. 1°, della Convenzione di Montreal del 1999 (secondo la traduzione italiana, infatti, afferma che nel trasporto di persone, in caso di danno da ritardo, così come specificato all'art. 19, «la responsabilità del vettore è limitata», alla somma di 4.694 diritti speciali di prelievo). Riferisce la limitazione alla responsabilità anche S. GIACOBBE, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, cit., 126. Va ricordato che l'istituto del limite del debito in caso di responsabilità per ritardo nel trasporto aereo di persone costituisce un'importante novità della Convenzione di Montreal del 1999 (rispetto alla Convenzione di Varsavia del 1929), mutata dal Protocollo di Guatemala del 1971. Il Protocollo aggiuntivo di Montreal n. 3 (Convenzione di Varsavia integrata dal Protocollo di Guatemala del 1971), infatti, già fissava – così come poi previsto nella prima stesura della Convenzione di Montreal del 1999 – il limite risarcitorio a 4150 DSP per passeggero.

²²² Limitato è il debito, e non la responsabilità. Cfr. F. D. BUSNELLI, *Limitazioni risarcitorie, diritto dei trasporti, codice civile*, in *Dir. trasp.*, 1993,

In generale, è possibile dire che la tematica della limitazione del debito porta con sé tutta una serie di considerazioni, in ordine alla funzione riparatoria del risarcimento del danno, che vuole quest'ultimo tendente a rimettere il soggetto che ha subito l'evento lesivo nella situazione qual era prima che esso si verificasse (senza mai sfociare in una delle sue patologie, date da un eccessivo o ridotto ristoro). Con riferimento alla materia *de qua*, ci si dovrebbe chiedere, in particolare, se il massimale previsto dalla fonte convenzio-

663, il quale precisa che le «limitazioni di responsabilità» si riferiscono a questa come «situazione potenziale d'obbligo», perciò devono essere distinte dalle «limitazioni di risarcibilità». Sul punto, già S. PUGLIATTI, *Responsabilità civile*, II, Milano, 1968, 73 ss. Anche A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, op. cit., 243 ss. considera il limite risarcitorio di cui beneficia il vettore una limitazione di debito, poiché il risarcimento dovuto è contenuto in un importo predeterminabile sulla base di parametri fissati dalla legge e poiché di tale debito il vettore risponde con tutti i suoi beni presenti e futuri (ricorda, infatti, l'A., che, in generale, la limitazione di responsabilità costituisce un'eccezione alla regola posta all'art. 2740 c.c., per la quale il debitore risponde delle proprie obbligazioni con tutti i suoi beni presenti e futuri. Quando si parla, perciò, di norme limitative di responsabilità ci si riferisce a norme che individuano positivamente i beni o la parte di patrimonio del debitore su cui i creditori si possono soddisfare, ad esclusione degli altri beni. Diversamente, la limitazione del debito pone un limite pecuniario a determinati debiti, del cui soddisfacimento il debitore è tenuto a rispondere con tutti i suoi beni, secondo la regola dell'art. 2740 c.c.).

²²³ I limiti risarcitori son riportati nel testo così come adeguati, ai sensi dell'art. 24 della Convenzione di Montreal, a far data dal 30 dicembre 2009 (sulla base della determinazione da parte dell'ICAO del 22/5/2009 del tasso di inflazione del 13,1% nel periodo 2003-2008). Originariamente, il limite determinato per il danno alla persona era di 4150 DSP.

nale sia costituzionalmente legittimo, «giusto»²²⁴, o, meglio, se tale sia il ristoro del danno che ne consegue.

Occorre premettere che, varie volte, la nostra Corte costituzionale si è trovata ad affrontare la questione della limitazione del debito nel settore dei trasporti, ove sono frequenti le limitazioni di responsabilità. Si è espressa, per esempio, in relazione al trasporto di cose su strada, sui limiti che erano previsti nella l. 22 agosto 1985 n. 450, per quanto riguarda il risarcimento dovuto al vettore per i danni cagionati alle cose trasportate a causa di perdita o di avaria, su cui fu sollevata l'eccezione di incostituzionalità perché operanti anche nei casi di dolo e colpa grave e non basati su meccanismi idonei ad assicurare l'adeguatezza della riparazione. In quell'occasione, nella decisione del 22 novembre 1991, n. 429²²⁵, la Corte ebbe modo di precisare: che l'art. 1229 c.c. non vincola il le-

²²⁴ Sul risarcimento «giusto» e «certo» v. G. PONZANELLI, *Risarcimento giusto e certo tra giudici e legislatori*, in *Riv. dir. civ.*, 2010, II, 553.

²²⁵ C. cost., 22 novembre 1991, n. 420, in *Foro it.*, 1992, I, 643 ss., con note di G. PONZANELLI, *Limitazione di responsabilità, analisi economica del diritto e giudizio di costituzionalità*, e F. COSENTINO, *Trasporto di merci su strada e limitazione della responsabilità: osservazioni in chiave di analisi economica del diritto*; in *Dir. mar.* 1992, 66 ss., con nota di F. BERLINGIERI, *Limitazione di responsabilità: quando è legittima?* e di E. FADDA, *Riflessioni sulla disciplina della responsabilità del vettore stradale alla luce dell'intervento della Corte costituzionale*. Su questa pronuncia pure: P. SILINGARDI, *L'istituto del limite risarcitorio: controllo di costituzionalità ed autonomia delle parti*, in *Dir. trasp.*, II, 1992, 362 ss.

gislatore, non essendo coperto da garanzia costituzionale, perciò il legislatore ben potrebbe includere l'ipotesi del dolo e della colpa grave tra le quelle alle quali si applica il beneficio della limitazione²²⁶; e che la legge speciale deve essere dotata di un meccanismo di adeguamento per impedire che la limitazione di responsabilità non venga schiacciata, nel tempo, verso livelli troppo bassi. Si è espressa, ancora, in relazione alla limitazione prevista all'art. 423 cod. nav., a beneficio del vettore marittimo di cose. In un primo momento, la Corte²²⁷, nella decisione del 19 novembre 1987, n. 401, ne ha escluso l'illegittimità, richiamando la possibilità, per il caricatore, di sottrarsi alla limitazione attraverso la dichiarazione di valore e giudicando irrilevante, sul piano della legittimità costitu-

²²⁶ Sull'irrelevanza costituzionale del principio dell'integrale riparazione del danno, G. PONZANELLI, *Gli attacchi al principio di integrale riparazione del danno*, in *Resp. civ. e prev.*, 2012, 5, 1417; ID., *La irrilevanza costituzionale del principio di integrale riparazione del danno in La responsabilità civile nella giurisprudenza costituzionale* (a cura di M. Bussani), Napoli, 2006, 69-70, il quale ricorda che l'integralità del danno trova una sua precisa limitazione nell'art. 1229 c.c. – che ammette un accordo tra il creditore ed il debitore, prima dell'inadempimento dell'obbligazione, od anche della commissione del fatto illecito, in virtù del quale la responsabilità dell'uno viene esclusa e/o limitata quando l'inadempimento e/o il fatto illecito siano posti in essere con colpa lieve – e che, nonostante ciò, nessuno ha mai sollevato il dubbio che l'art. 1229 c.c. sia in contrasto con la Costituzione.

²²⁷ C. cost., 19 novembre 1987, n. 401, in *Dir. trasp.*, II, 1988, 196, con nota di M. M. COMENALE PINTO, *Brevi considerazioni sul limite del debito del vettore marittimo e sulla sua legittimità costituzionale*; in *Dir. mar.*, 1988, 60, con nota di F. BERLINGIERI, *Legittimità costituzionale dell'art. 423 c. nav.*

zionale, la mancata previsione di un periodico aggiornamento del limite, prevedendo comunque la norma la possibilità per le parti di derogarvi. Successivamente, però, nella sentenza del 26 maggio 2005, n. 199²²⁸, la Corte ha dichiarato l'illegittimità costituzionale della norma in questione, per contrasto con l'art. 3 Cost., nella parte in cui, a differenza di quanto previsto per ogni altro tipo di trasporto, «non esclude il limite del risarcimento dovuto al vettore marittimo in caso di responsabilità determinata da dolo o colpa grave».

Trattandosi di trasporto di persone, non può non ricordarsi la storica decisione della Corte costituzionale del 6 maggio 1985²²⁹, sulla limitazione di responsabilità fissata all'art. 22, comma 1°, della Convenzione di Varsavia del 1929, nella soglia massima di

²²⁸ C. cost., 26 maggio 2005, n. 199, in *Dir. trasp.*, 2005, 953, con nota di E. FOGLIANI, *Incostituzionale il limite di responsabilità del vettore marittimo nazionale di merci nel caso di dolo e colpa grave*; in *Foro it.*, 2005, 2263, con nota di G. PESCATORE, *Spunti sulla disciplina del limite di responsabilità del vettore marittimo*; in *Dir. turismo*, 2005, 364, con nota di M. M. COMENALE PINTO, *L'epilogo della querelle sulla rilevanza di dolo e colpa grave nella limitazione del vettore marittimo di cose*; in *Giust. civ.*, 2006, I, 271, con nota di M. GRIGOLI, *Sulla parziale illegittimità costituzionale del comma 1 dell'art. 423 c. nav.*; in *Danno e resp.*, 2005, 1061, con nota di G. CECCHERINI, *Salta il limite di responsabilità del vettore marittimo per le case trasportatrici*.

²²⁹ C. cost., 6 maggio 1985, n. 132, in *Giust. civ.*, 1985, I, 2450, con nota di M. GRIGOLI, *Luci ed ombre della sentenza della Corte costituzionale sulla parziale illegittimità delle leggi di esecuzione della Convenzione di Varsavia e del protocollo dell'Aja, relativi al trasporto aereo internazionale*; in *Dir. mar.*, 1985, 751, con nota di E. FOGLIANI, *La limitazione della responsabilità del vettore aereo internazionale di persone nel giudizio della Corte costituzionale*.

250.000 franchi oro *poincaré*. In questa sentenza la Corte ha precisato che «la norma che di fronte alle lesioni corporee – e addirittura, come qui accade, di fronte alla perdita della vita umana – esclude il ristoro integrale del danno non è assistita da un idoneo titolo giustificativo. Occorre quindi concludere che essa leda la garanzia eretta dall'art. 2 Cost. a presidio inviolabile della persona». La ragione della contrarietà alla Costituzione, va notato, non è stata individuata nella limitazione di responsabilità, in quanto tale, ma nel fatto che la limitazione della responsabilità vettoriale si appaleserebbe giustificata solo se accompagnata da adeguate garanzie di certezza ed adeguatezza per il ristoro del danno.

Sulla base della breve disamina svolta, è possibile notare che le limitazioni legali di responsabilità (tra l'altro anche in caso di dolo e colpa grave) non sono illegittime, *tout court*, anche qualora vanno ad incidere su diritti della persona costituzionalmente garantiti, essendo sufficiente che il *quantum* ridotto sia supportato da un meccanismo volto ad assicurarne il costante aggiornamento²³⁰, in

²³⁰ Il costante aggiornamento dei limiti risarcitori garantirebbe, nel ragionamento della Corte, un risarcimento del danno, anche ridotto, e non un inamissibile indennizzo. Un tale mutamento troverebbe origine, probabilmente, nella perdita della funzione riparatoria del risarcimento del danno quando il *quantum* è gravemente ridotto, perché lo spostamento patrimoniale non sarebbe

modo tale che sia garantito un risarcimento del danno certo ed adeguato. Nessun problema di compatibilità si pone, allora, tra i principi accolti dal nostro ordinamento e la disciplina posta a livello internazionale uniforme, in quanto questa sottopone le limitazioni di debito previste all'art. 22 della Convenzione di Montreal del 1999 ad un costante meccanismo di revisione dei limiti²³¹ (art. 24 della Convenzione), che tende a garantire la giustizia del risarcimento, pur nella sua certezza. Può, comunque, notarsi, che il costante aggiornamento del limite debitorio, cui si è ancora la non lesione dell'integralità del ristoro, si colloca in una fase antecedente alla causazione del danno, per cui la sua valutazione è scevra di tutte le considerazioni inerenti al caso concreto, che determinano la specificità del risarcimento del danno, che è pure parametro della sua integralità²³².

più supportato dall'intento di eliminare lo svantaggio economico subito dal danneggiato, rimanendo, per lo più, in capo a lui, ed intaccando, così, anche la funzione commutativa del risarcimento (che vuole che ognuno si addossi il risarcimento dei danni colpevolmente recati ad altri).

²³¹ Sul dettagliato meccanismo di rivalutazione dei limiti previsti dalla Convenzione di Montreal del 1999, v. F. GUERRIERO, *La revisione dei limiti*, in *Studi su Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, (a cura di M. Deiana) Cagliari, 2005, 223-235.

²³² Sul fatto che nel ristoro del danno si debbano assolutamente tenere in considerazione le particolarità del caso concreto e che questo non è possibile in caso di individuazione *ex ante* di un livello generale di certezza, G. PONZANEL-

Occorre indagare, anche, su quale sia la *ratio*, oggi, di una limitazione debitoria della responsabilità vettoriale per ritardato adempimento nel trasporto aereo di persone, essendo assolutamente ovvio che essa non possa più risiedere in quelle esigenze di carattere economico, con cui se ne è giustificata l'introduzione nell'ambito aeronautico. Si parlava, infatti, di volere favorire un settore in fase di crescita, permettendo al vettore di predeterminare il rischio cui sarebbe potuto essere esposto il suo patrimonio nell'accertamento della sua responsabilità nella causazione di un danno²³³.

Nel trattare di tutt'altro, specificamente dell'estensione delle limitazioni risarcitorie al danno morale (sul cui tema torneremo più avanti), la Corte di Giustizia Ue, nella pronuncia del 6 maggio 2010²³⁴, ha, sia pure indirettamente, esplicitato la funzione della limitazione. Dopo avere ricordato che gli Stati membri della Convenzione di Montreal, riconoscendo l'importanza di tutelare l'interesse

LI, *Risarcimento giusto e certo tra giudice e legislatore*, cit., 555.

²³³ G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, op. cit., 182 ss. La considerazione che l'istituto della limitazione del debito avrebbe dovuto favorire lo sviluppo del settore aeronautico che, all'epoca della Convenzione di Varsavia del 1929, era in fase di crescita, non vale per il limite debitorio previsto per il ritardo aereo nel trasporto di persone, che è stato introdotto nel 1999 con la Convenzione di Montreal, perciò in un'epoca in cui il settore aeronautico era già sviluppato.

²³⁴ Corte di Giustizia Ue, 6 maggio 2010, causa 63/09, cit.

degli utenti del trasporto aereo internazionale e la necessità di garantire un equo risarcimento secondo il principio di riparazione (come indicato nel terzo comma del preambolo della Convenzione), hanno deciso di prevedere un regime di responsabilità rigorosa dei vettori aerei, essa afferma che un siffatto regime di responsabilità (come risulta dal comma quinto del preambolo), necessita che sia preservato il «giusto equilibrio degli interessi», dei vettori aerei e dei passeggeri, il quale richiede l'esistenza di limiti chiari di risarcimento, riferiti all'integralità del danno subito da ciascun passeggero, indipendentemente dalla natura del danno causato da quest'ultimo²³⁵. Inoltre, continua la Corte, una limitazione di risarcimento così concepita consente ai passeggeri di essere risarciti agevolmente e rapidamente, senza per questo imporre ai vettori aerei oneri di riparazione troppo gravosi, difficilmente identificabili e calcolabili, idonei a compromettere, se non a paralizzare, la loro attività economica²³⁶. Soprattutto in virtù dell'ultima argomentazione riportata, è stato ritenuto che la restrizione del danno prevista all'art. 22 della Convenzione di Montreal del 1999 sarebbe dalla

²³⁵ Le argomentazioni riportate si trovano dal punto 31 al 34 della sentenza in commento.

²³⁶ Punto 35 della sentenza citata.

Corte paradossalmente valutata alla stregua di un efficace strumento di protezione dei diritti dei passeggeri²³⁷. In realtà, dalle preve parole della Corte, sembrerebbe rinvenibile l'indicazione di ben altra funzione dell'istituto del limite risarcitorio.

Certamente, non si può non partire dalla considerazione che la limitazione debitoria va ad affievolire il funzionamento del sistema oggettivo della responsabilità (inteso come meccanismo volto a fare gravare sul debitore il peso del danno contrattuale derivante da cause interne alla sua organizzazione economica ed inerenti a rischi da lui controllabili²³⁸), che, applicato al campo della navigazione aerea, dovrebbe portare il vettore ad adempiere (nel caso che ci interessa, poi, ad adempiere esattamente, ossia non oltre un ritardo ragionevole e, soprattutto per il vettore, prima che l'esecuzione ritardata diventi un vero e proprio inadempimento, nel qual caso non gioverebbe di alcun beneficio risarcitorio). Ma, proprio in quanto il debito è limitato, la funzione compulsiva dell'attività debitoria si

²³⁷ M. M. FRANCISSETTI BROLIN, *La corte di giustizia riconosce (limitatamente) il danno morale per perdita del bagaglio nel trasporto aereo*, in *Contratto e Impresa/Europa*, 2010, 2, 882.

²³⁸ G. VISINTINI, *Inadempimento e mora del debitore*, *op. cit.*, 4.

perde²³⁹, per lo meno tutte le volte in cui il danno è superiore alla limitazione. In tale caso, infatti, una parte consistente del rischio dell'inesatta esecuzione (od, addirittura, inesecuzione) della prestazione rimane in capo al passeggero²⁴⁰.

Non può non notarsi, però, che la limitazione del debito funge da contrappeso all'imputazione della responsabilità fondata su un criterio oggettivo. Essa, cioè, realizza la funzione equilibratrice della reciproca posizione economica delle parti²⁴¹, quella funzio-

²³⁹ E. G. ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose*, op. cit., 128-129.

²⁴⁰ E. G. ROSAFIO, *ult. op. cit.*, 129, che, nel valutare gli effetti dell'introduzione dello schema della responsabilità oggettiva in ambito contrattuale (seppure in riferimento al trasporto di cose) in connessione al correttivo della limitazione del debito del vettore, sottolinea come quest'ultima permetta al debitore di calcolare, in termini di costi-benefici, se gli convenga assolvere l'obbligo di adempiere o non adempiere e sopportare il peso del risarcimento conseguente all'inadempimento, che può quantificare *a priori* nell'ammontare massimo, ed in taluni casi potrà anche risultargli più conveniente, rispetto alla prima ipotesi. Vi è da precisare, che quest'ultima eventualità, ossia la scelta del vettore di non adempiere l'obbligazione di trasporto (nemmeno in modo ritardato), porterebbe al mutamento del ritardo in inadempimento, e alla non applicazione di un limite risarcitorio (che non è previsto dalla disciplina interna, di cui all'art. 949bis cod. nav., sull'inesecuzione del trasporto aereo di persone).

²⁴¹ Conferma che tale sia la funzione del limite del debito, con riferimento al trasporto aereo di persone, E. TURCO BULGHERINI, *Il limite di risarcimento ed ipotesi di superabilità in tema di trasporto aereo di persone*, *Studi in onore di A. Lefebvre d'Ovidio*, II, Milano, 1995, 1263. Recentemente, anche la Corte di Giustizia Ue si è espressa sul punto, nella sentenza del 6 maggio 2010, causa 63/09 (in *Riv. dir. nav.*, 2011, 267, con nota di N. LIBERATOSCIOLI, *Nel caso di perdita di bagagli, il massimale di responsabilità del vettore aereo comprende i danni sia materiali sia morali*) nella quale afferma (al punto 34) che al fine di preservare il giusto equilibrio degli interessi, dei vettori aerei e dei passeggeri, «gli Stati contraenti hanno convenuto (...) di limitare

ne a cui si riferisce Corte di Giustizia europea. La limitazione, infatti, compensa il vantaggio garantito al passeggero da una tipologia di responsabilità che non va, sostanzialmente, provata, con il *favor debitoris* di un risarcimento certo, limitato entro valori determinati.

Ecco, allora, che il tentativo di ricostruire oggettivamente il regime della responsabilità vettoriale trova un ulteriore argomento a suo favore nell'istituto della limitazione risarcitoria, che, proprio (e solo) in quanto rapportato ad essa sviluppa la sua funzione di contenimento degli interessi in gioco, quelli delle compagnie di trasporto e quelli degli utenti del servizio dalle stesse offerto.

Va, comunque, notato, che la razionalizzazione del rischio che deriva dalla previsione esplicita della limitazione di debito in caso di responsabilità per ritardo, avrebbe lasciato supporre, anche per questo evento, l'introduzione di una forma di assicurazione obbligatoria, così come previsto dal reg. Ce n. 785/2004²⁴² per le altre ipotesi di responsabilità. Interpretando, infatti, il suo art. 6, par. 1°, alla luce del considerando 14 dello stesso atto, sembrerebbe che

l'obbligazione della responsabilità gravante sui vettori aerei». Critico, sul punto, M. M. FRANCISSETTI BROLIN, *cit.*, 882.

²⁴² Reg. (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004 relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili (GUUE L 138 1).

l'assicurazione della responsabilità con riguardo ai passeggeri debba comprendere "una copertura per la morte e le lesioni personali provocate da incidenti", restando esclusi dall'obbligo assicurativo i danni da ritardo²⁴³, nonostante per questi l'obbligo assicurativo dovrebbe essere previsto in attuazione dell'art. 50 della Convenzione di Montreal del 1999, per lo meno nei limiti della sfera di operatività *iure proprio* della stessa. Tale norma dispone, infatti, che gli Stati parte sono tenuti ad imporre ai propri vettori la stipula di una idonea copertura assicurativa della loro responsabilità derivante dalla Convenzione, e quindi anche di quella dovuta a ritardo. L'assenza di una tale previsione in merito alla responsabilità per ritardo, allora, costituisce un'eccezione alla regola, e crea un'ingiustificata distonia nel sistema della responsabilità del vettore aereo²⁴⁴.

²⁴³ Così M. DEIANA, *Diritto della navigazione*, 2010, Milano, 35.

²⁴⁴ A. ZAMPONE, *La limitazione del debito del vettore*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo* (a cura di L. Tullio), Napoli, 2006, 220.

1.5.1. (segue) LA DECADENZA DALLA LIMITAZIONE DEL DEBITO.

Il suddetto limite, però, non si applica sempre. Recependo il principio generale della tradizione giuridica europea, che non ammette il debitore ad avvalersi delle limitazioni legali (o convenzionali) di responsabilità quando l'inadempimento (o l'inesatto adempimento) dipende da dolo o colpa grave²⁴⁵, la Convenzione di Montreal del 1999, al comma 5° dell'art. 22²⁴⁶, prevede la decadenza del vettore dal beneficio della limitazione del debito quando il danno deriva da un atto o da una omissione sua o dei suoi dipendenti e incaricati (nell'esercizio delle loro funzioni)²⁴⁷, compiuto con

²⁴⁵ Cfr. C. cost. 22 novembre 1991, n. 420, *cit.* Il principio sopra menzionato è proprio anche del nostro diritto civile, come dimostrano, tra gli altri, gli artt. 1229.1, 1698, 1713.2, 1892, 1900.1, 2236 c.c.

²⁴⁶ L'attuale formulazione dell'art. 22, par. 5°, della Convenzione di Montreal del 1999 si deve al Protocollo dell'Aja del 1955, ratificato e reso esecutivo in Italia con la legge n. 1832 del 1962, che è andato a modificare l'art. 25 della Convenzione di Varsavia del 1929 nel punto in cui escludeva l'operatività dei limiti di responsabilità del vettore «se il danno proviene da suo dolo o colpa che, secondo la legge del tribunale adito, è considerata equivalente al dolo».

²⁴⁷ Il comportamento (nel senso dell'azione o dell'omissione) che deve essere preso in considerazione al fine di valutare l'eventuale decadenza del vettore dal limite risarcitorio è sia il suo sia quello dei suoi preposti. In base a tale previsione, considerando che il vettore di fatto è un preposto del vettore, è possibile dire che, allora, sul vettore contrattuale ricadono le condotte del

l'intenzione di provocare un danno, o temerariamente e con la consapevolezza che probabilmente ne deriverà un danno.

Al fine di capire se questa disposizione giovi o meno al passeggero che ha subito il ritardo, occorre indagarne l'effettiva portata, individuare cioè concretamente il contenuto della prova necessaria a far decadere il vettore dal beneficio della limitazione debitoria.

Anzitutto, deve essere ricercato il significato delle diverse tipologie dell'elemento soggettivo richiesto dalle due differenti forme di illecito²⁴⁸ previste dalla norma, poiché fanno riferimento ad atteggiamenti psicologici complessi, non direttamente riconducibili nella classica bipartizione romanistica tra dolo e colpa.

Sull'esegesi del primo elemento soggettivo non sono stati sollevati problemi, ritenendosi pacificamente che l'«intenzionalità» richiami il concetto penalistico di dolo specifico di danno.

Notevoli dubbi sono sorti, invece, con riguardo alla «temerarietà» e «consapevolezza», che vanno a costituire, nel loro insieme

vettore di fatto idonee a determinare la decadenza dal beneficio della limitazione, ma non viceversa, per cui il vettore operativo potrebbe comunque avvalersi della limitazione, lì dove la decadenza sia stata determinata dal vettore contrattuale.

²⁴⁸ Sul fatto che siano due le tipologie di illecito previste al comma 5° dell'art. 22 del testo convenzionale, A. ZAMPONE, *La condotta temeraria e consapevole nel diritto uniforme dei trasporti. Ipotesi di illecito tra dolo e colpa*, Padova, 1999, 60.

me²⁴⁹, lo *state of mind* del secondo tipo di illecito; pur nell'evidenza che in questo elemento psicologico, che si aggiunge e si differenzia rispetto al primo, manca l'intensità volitiva propria del dolo.

Giova ricordare che l'art. 25 della Convenzione di Varsavia del 1929, nella formulazione originaria, prevedeva la non applicazione dei limiti risarcitori in presenza di dolo o di colpa ad esso equiparabile, secondo la legge del tribunale adito²⁵⁰. L'abbandono di questa formulazione è stato dovuto all'esigenza di eliminare le difficoltà riscontrate nei vari ordinamenti circa la distinzione dei due concetti, di dolo e di colpa equivalente al dolo, così simili,

²⁴⁹ Sul fatto che debbano essere individuate entrambe le componenti della fattispecie non vi sono mai state esitazioni; d'altronde lo impone lo stesso dettato della norma: laddove pone la congiunzione «*et*» dopo l'avverbio «*témérairement*» (così A. ZAMPONE, *ult. op. cit.*, 63).

²⁵⁰ L'art. 25 della Convenzione di Varsavia del 1929, facendo riferimento alla legge del tribunale adito per elaborare il preciso significato di dolo e di colpa ad esso equivalente, permetteva che uno stesso fatto venisse trattato in modo differente in paesi che possedevano classificazioni giuridiche diverse dell'elemento soggettivo della fattispecie. In concreto, il concetto di colpa grave, noto al nostro ordinamento e a quelli di tradizione romanistica, si poneva in conflitto con il concetto di «*wilful misconduct*», noto all'ordinamento anglosassone. Quest'ultimo, al contrario del nostro, pone l'accento sulla coscienza del possibile verificarsi dell'evento dannoso invece che sulla gravità della condotta del soggetto agente. L'elaborazione giurisprudenziale dei vari Stati convenzionati mise quindi in evidenza che un comportamento considerato molto grave in un ordinamento giuridico di tradizione romanistica, perché altamente imperito o imprudente, poteva non essere realizzato con la coscienza di provocare un danno e che, al contrario, anche un'azione od omissione lievissima poteva avere un notevole rilievo in un ordinamento di tipo anglosassone, solo che fosse accompagnata dalla coscienza del verificarsi dell'evento. E fu proprio per evitare questi diversi giudizi che il Protocollo dell'Aja modificò l'originaria disposizione della Convenzione di Varsavia.

andando nettamente a differenziare, nella nuova formulazione, l'atteggiamento doloso da quello colposo²⁵¹. Da questo, comunque, si ricava che la temerarietà, accompagnata alla consapevolezza del probabile verificarsi del danno, va ricondotta nell'area della colpa²⁵². Sul dove, poi, tra i vari gradi o inclinazioni di essa, non vi è uniformità di pensiero.

Una parte della giurisprudenza, preferendo utilizzare schemi noti al nostro diritto interno, riconduce la temerarietà e la consapevolezza nella c.d. «colpa grave»²⁵³, intesa come inosservanza delle più elementari regole di prudenza o diligenza. Un'altra parte della

²⁵¹ Cfr. Cass., 18 luglio 1991, n. 7977 (in *Dir. trasp.*, 1992, 165, con nota di M. M. COMENALE PINTO, *Trasporto aereo e consegna della merce a persona diversa dal destinatario*); Cass., 19 giugno 2001, n. 8328 (in *Dir. mar.*, 2002, 1288, con nota di S. BOTACCHI, *Condotta temeraria e consapevole e decadenza del vettore aereo dal beneficio della limitazione del debito*; in *Giur. it.*, 2, 2002, 262, con nota di A. LA ROSA, *Una norma di diritto uniforme sulla «faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage», efficace ed esaustiva, ricondotta, nell'ordinamento italiano, ad una ipotesi di colpa con previsione*).

²⁵² Si parla, infatti, di «colpa temeraria e consapevole» (App. Milano 21 giugno 1974, in *Resp. civ. prev.*, 1977, 110 ss. con nota di G. GUERRIERI, *In tema di responsabilità nel trasporto aereo internazionale*; seppur con la diversa data del 7 maggio 1974, in *Dir. aereo*, 1974, 246, con nota di M. RIGUZZI, *In tema di colpa temeraria e consapevole prevista all'art. XIII del Protocollo dell'Aja del 1955*).

²⁵³ Cfr. Trib. Civitavecchia, 15 maggio 2008, in *Giur. it.*, 141; Trib. Milano, 7 settembre 2005, in *Giur. it.*, 2006, 894 con nota di M. BRIGNARDELLO, *In tema di responsabilità del vettore aereo nel trasporto di cose*; App. Napoli, 8 ottobre 1990, *ibidem*, 1991, 1020; Trib. Milano 9 marzo 2005, *ibidem*, 2006, 554; Trib. Roma, 20 gennaio 2005, *ibidem*, 2006, 553; App. Torino, 15 giugno 2004, in *Foro pad.*, 2005, 113.

giurisprudenza, invece, considerando con maggiore attenzione l'atteggiamento psicologico volitivo insito nella condotta in esame, colloca la temerarietà e la consapevolezza in uno spazio nuovo per il diritto civile (italiano), a metà strada tra la colpa ed il dolo, ove regna la semintenzionalità, ben nota ai sistemi di *common law*, (come «*semi-intentional wrong*») ²⁵⁴. Utilizzando una terminologia propria del diritto penale, si parla di «colpa con previsione» ²⁵⁵, per fare riferimento a quello stato soggettivo caratterizzato dal fatto che

²⁵⁴ Nei sistemi di *common law*, accanto alla «*negligence*» ed all'«*intentional wrong*», la teoria ha individuato il *tertium genus* del «*semi-intentional wrong*».

²⁵⁵ Deve aversi riguardo al fatto che la previsione del verificarsi dell'evento è elemento comune agli stati soggettivi qualificati come «colpa con previsione» (ipotesi prevista all'art. 61, n. 3, c.p. come circostanza aggravante dei delitti colposi) e «dolo eventuale» (normativamente non previsto, ma ricompreso, per consolidata giurisprudenza, nell'ambito del dolo di cui all'art. 43 c.p.). Il *discrimen* tra essi è dato dal fatto che: nell'ipotesi di «dolo eventuale», il soggetto non solo si rappresenta l'evento, ma accetta il rischio del suo verificarsi, ed agisce quindi anche a costo di cagionarlo, mentre nell'ipotesi della «colpa cosciente» si rappresenta l'evento, ma agisce nella convinzione di poterlo evitare (cfr. Cass., 19 giugno 2001, n. 8328, cit.). M. PADOVAN, *La decadenza del vettore dal beneficio del limite risarcitorio in caso di accertata colpa con previsione dei suoi dipendenti* (nota a Trib. Busto Arsizio 18 aprile 2008), in *Dir. trasp.*, 2009, 492, *ivi*, 495, nt. 4, rileva, però, che l'elemento soggettivo dell'azione commessa nonostante la previsione dell'evento, *ex art. 61 c.p.*, è strutturalmente differente rispetto a quanto è stato teorizzato dalla dottrina civilistica in materia di temerarietà. Infatti, mentre la colpa con previsione è ravvisabile quando il soggetto, essendosi rappresentato in un primo momento il danno, abbia scelto di agire ugualmente, escludendone categoricamente l'accadimento, nell'azione temeraria questa esclusione non avviene: il soggetto persiste nonostante la previsione del danno, con atteggiamento d'indifferenza nei confronti delle possibili conseguenze.

l'agente prevede come probabile l'evento dannoso, ma non modifica la propria condotta, nella sicura convinzione di poterlo evitare²⁵⁶.

Quello che salta all'occhio, nell'analisi dei vari orientamenti giurisprudenziali, è però che l'indagine su quest'elemento soggettivo, in entrambe le sue parti, viene sostanzialmente condotta in concreto, con un metodo oggettivo. La temerarietà, infatti, si ravvisa laddove vi è uno scarto tra la condotta tenuta e quella che lo *standard* comportamentale imporrebbe, avendo riguardo al soggetto, alle sue qualità e all'attività esercitata²⁵⁷. Per quanto attiene la consa-

²⁵⁶ Cfr. Trib. Busto Arsizio, 18 aprile 2008, cit.; Trib. Busto Arsizio, 22 aprile 2003, in *Dir. trasp.*, 2004, 913, con nota di C. LUNA, *Sulla responsabilità del vettore aereo di merci in rapporto all'operatore di handling ed alla valutazione della colpa temeraria*; Cass., 19 giugno 2001, n. 8323, cit.; Trib. Busto Arsizio, 10 gennaio 1996, in *Dir. trasp.*, 1997, 174, con nota di S. PICCOROSSO, *La decadenza del vettore aereo internazionale di persone dal beneficio della limitazione del debito*; Cass., 18 luglio 1991, n. 7977, cit.

²⁵⁷ A. ZAMPONE, *ult. op. cit.*, 76, ritiene che la ricostruzione sopra proposta della temerarietà è valida, più che altro, nel caso di morte o lesioni personali del passeggero. Nel caso di danni da ritardo è, invece, meno utilizzabile. In questa eventualità, precisa l'A., sono difficili i raffronti tra la condotta e gli interessi coinvolti, poiché viene meno il profilo della violazione di regole cautelari di condotta poste a salvaguardia della sicurezza del passeggero, la cui garanzia da parte del vettore è prestazione essenziale al contratto di trasporto. Mancando il parametro di riferimento, l'analisi dovrebbe essere più analitica e più attenta alle vicende del singolo caso considerato, volta a rinvenire atteggiamenti di carattere inescusabile, indifferenti alla sorte degli interessi dell'utente del trasporto e, soprattutto, caratterizzati dalla consapevolezza della propria condotta antidoverosa. Il che vuol dire, in pratica, nella ricostruzione proposta, che in questi casi, in cui la valutazione della condotta del vettore non può essere presa in considerazione in riferimento al primario interesse della incolumità, l'indagine sulla sussistenza della temerarietà acquista notevole difficoltà, tale da divenire quasi inoperante.

pevolezza del danno o del probabile suo verificarsi, essa si rinviene nella scelta consapevole dell'agente di non utilizzare la diligenza dovuta; la non diligenza, cioè, mostra la conoscenza, astratta, della possibile verifica del danno²⁵⁸. In sostanza, l'agente, mettendo in atto un comportamento diverso da quello dovuto, mostra l'accettazione della possibilità che diritti altrui vengano messi a repentaglio, ed in ciò esprime il suo atteggiamento temerario e consapevole. Questo modo di interpretare l'atteggiamento psicologico necessario a far cessare l'operatività dei limiti risarcitori, allora, parrebbe maggiormente in linea con quella corrente dottrinale che, ponendo la nozione di diligenza in funzione della possibilità di conoscere o prevedere le cause esterne del danno, e quindi di evitarle, identifica la colpa grave con la c.d. «colpa con conoscenza»²⁵⁹. A differenza dalla mera colpa, ove il collegamento tra soggetto e causa esterna

²⁵⁸ Trib. Busto Arsizio, 22 aprile 2003, cit.; Trib. Busto Arsizio 10 gennaio 1996. Non mancano, comunque, pronunce in cui la giurisprudenza ha affermato che l'indagine sulla conoscenza del probabile verificarsi del danno vada condotta in concreto, secondo un criterio soggettivo, così: Cass., 18 luglio 1991, n. 7977, cit., e nello stesso senso, ma riferita al trasporto aereo di passeggeri, Cass., 19 aprile 2001, n. 8328, cit.

²⁵⁹ Il riferimento alla «colpa con conoscenza» si deve a C. MAIORCA, *cit.*, 575, secondo il quale «la diligenza, nella prospettiva della colpa e della responsabilità, viene in considerazione non quale estremo normativo da accertarsi in sé e per sé, bensì quale oggetto di una valutazione ed è indivisibile da essa». Essa «si pone esclusivamente sul piano giuridico; ed è la valutazione che (...) opera la trasposizione sul piano naturale (ove la diligenza si definisce una realtà psicologica) al piano giuridico».

produttiva del danno è espresso in termini di probabilità e di possibilità, nella colpa grave tale valutazione è, invece, superflua, in quanto per definizione il soggetto conosce la causa foriera del danno, dunque la conoscenza elimina la necessità di qualsiasi valutazione di ordine probabilistico e possibilistico²⁶⁰.

Deve considerarsi, che la ricostruzione in termini oggettivi, che qui si propone, non fa perdere al concetto di condotta temeraria e consapevole la sua rilevanza²⁶¹. A ben vedere, l'indagine sullo stato d'animo del soggetto agente rimane, solo che viene valutato nel suo estrinsecarsi in astratto. D'altronde, poi, solo questa via interpretativa permette che operi la decadenza del vettore dal beneficio del limite del debito²⁶²: sia perché è estremamente difficile

²⁶⁰ C. MAIORCA, *cit.*, 574 ss., distingue poi la nozione di «colpa con conoscenza» da quella di «colpa con previsione». Il concetto stesso di «previsione», «relativo a circostanze di fatto non ancora avveratesi nel momento in cui si pone in essere il comportamento soggettivo, è un *quid* imponderabile, di natura meramente psichica, di cui neppure è possibile dare una vera e propria prova. Una tale prova dovrebbe comportare una impossibile introspezione della psiche del soggetto, riferita al momento in cui fu posto in essere il comportamento. È evidente, infatti, che se fosse questione di una indagine e di una valutazione fondata su criteri oggettivi, si rientrerebbe nella prospettiva della prevedibilità e non della colpa. Non sembra quindi che il concetto della colpa con previsione abbia un ragion d'essere; ove sia applicato, beninteso, alle concause future e non a quelle precedenti o concomitanti, nei riguardi delle quali non è questione di previsione, ma di conoscenza e quindi di *culpa lata*».

²⁶¹ Contrariamente, A. ZAMPONE, *ult. op. cit.*, 11.

²⁶² Ad onor del vero, va detto che la decadenza del vettore dalla

un'indagine meramente soggettiva, non supportata da elementi oggettivi²⁶³; sia perché l'intenzionalità, che è l'elemento soggettivo richiesto dalla prima tipologia di illecito, non si verifica, nella pratica, quasi mai²⁶⁴, visto che il comportamento del vettore solitamente non è finalizzato ad arrecare un danno al passeggero, ma a trovare egli stesso un maggiore vantaggio²⁶⁵ (anche non necessariamente di

limitazione debitoria opererebbe anche seguendo la via interpretativa che mira ad integrare i criteri astratti e quelli concreti. Questa, lascia ferma la possibilità, per entrambe le parti interessate, di fornire la prova circa l'effettiva consapevolezza o assenza della consapevolezza della probabilità del danno da parte dell'agente, ma nell'assenza di tale prova ritiene che si debba attribuire rilievo a quella che avrebbe dovuto essere la valutazione presumibilmente compiuta dal soggetto agente, sulla base degli *standards* di professionalità richiesti per l'esercizio dell'attività esercitata (così S. M. CARBONE, *La risarcibilità del danno alle merci ed i criteri della sua limitazione*, *Dir. mar.*, 1988, 375). Questa impostazione parrebbe essere stata seguita, probabilmente inconsapevolmente, nella decisione del Trib. Busto Arsizio, 22 aprile 2003, cit., ove dapprima si lega il concetto di colpa con previsione ad un dato soggettivo (la certezza dell'agente di potere evitare il danno prefigurato in astratto) ma poi, in assenza di una prova in tal senso, tale elemento viene valutato in modo oggettivo e sulla base di criteri astratti.

²⁶³ Rileva S. ZUNARELLI, *La decadenza del vettore dal beneficio della limitazione della responsabilità*, Atti del Convegno di Modena, 2-3 aprile 1993, Milano, 1994, 149, che gli orientamenti oggettivi, o in astratto dell'elemento della temerarietà e consapevolezza richiesto all'art. 22 della Convenzione di Montreal del 1999, prefigurano varchi sempre più ampi nel diaframma protettivo costituito da un regime di limitazione della responsabilità che, come si è visto, nelle intenzioni dei redattori dei testi convenzionali avrebbe dovuto essere virtualmente insormontabile. Sul punto, v. E. TURCO BULGHERINI, *Il limite di risarcimento ed ipotesi di superabilità in tema di trasporto aereo di persone*, op. cit., 1259 ss.

²⁶⁴ Salvo se si dovesse seguire la via interpretativa proposta S. M. CARBONE, cit., 334 ss., il quale configura il comportamento caratterizzato dall'intenzione di causare il danno come inadempimento volontario degli obblighi contrattuali.

²⁶⁵ A. ZAMPONE, *ult. op. cit.*, 60; S. ZUNARELLI, *Ibidem*.

natura economica). Tale modalità interpretativa, poi, si pone favorevolmente nei confronti della ricostruzione, in termini oggettivistici, della responsabilità vettoriale che qui si è cercato di condurre. Mostra, infatti, la propensione ad andare al di là della condotta che, in quanto cosciente e volontaria, e dunque colpevole, diviene illecita e allora fonte di danno, e, tra l'altro, anche al di là della mera funzione sanzionatoria o repressiva della responsabilità civile²⁶⁶.

Alcuno²⁶⁷ ha messo in evidenza che l'intervento, nell'esecuzione dell'obbligazione contrattuale, dell'elemento soggettivo dell'illecito civile, caratterizzato dal dolo o da una colpa qualificata da un intenso grado di gravità, farebbe sì che la fattispecie si presenti sostanzialmente analoga all'ipotesi della responsabilità da fatto illecito extracontrattuale, con la conseguente applicazione delle regole ad essa proprie relative all'onere della prova, all'individuazione dell'elemento soggettivo e, soprattutto, del risarcimento integrale del danno, compreso quello imprevedibile.

²⁶⁶ Per una visione dell'interpretazione oggettiva della condotta temeraria e consapevole in funzione della ricostruzione oggettiva della responsabilità, della funzione riparatoria della responsabilità civile e dall'esigenza di protezione del passeggero, v. A. ZAMPONE, *ult. op. cit.*, 110-120.

²⁶⁷ Ci si riferisce al pensiero di A. ZAMPONE, *ult. op. cit.*, 2-3.

Questa visione non sembra affatto persuasiva. Non sembra tenere conto del fatto che l'istituto del limite risarcitorio, e la decadenza da esso, si applicano anche al vettore di fatto, la cui responsabilità è normalmente qualificata come extracontrattuale (seppure in questa sede si è messa in dubbio tale natura). Ma il nostro ordinamento circoscrive il risarcimento al danno che poteva prevedersi al momento in cui è sorta l'obbligazione (*ex art. 1225 c.c.*) solo in caso di responsabilità contrattuale, e purché l'inadempimento o l'inesatto adempimento non dipenda dal dolo del debitore²⁶⁸. Dunque, la valutazione della presenza o meno dell'elemento soggettivo doloso rileva solo in sede di quantificazione del danno derivante da responsabilità *ex contractu*, per stabilire se vadano compresi anche i danni imprevedibili.

²⁶⁸ Su cui v. C. SALVI, voce *Risarcimento del danno*, in *Enc. dir.*, XL, Milano, 1989, 1088 ss.

1.6. (segue) IL TERMINE PER L'ESERCIZIO DELL'AZIONE.

L'art. 35 della Convenzione di Montreal del 1999, rubricato «Prescrizione», secondo la traduzione italiana redatta in sede europea, stabilisce, al comma 1°, che il diritto al risarcimento per i danni si prescrive nel termine di due anni²⁶⁹. A sua volta, anche il codice della navigazione sembrerebbe voler disciplinare il regime prescrizione dei diritti derivanti dal trasporto aereo, come risulterebbe dalla rubrica dell'art. 949^{ter}²⁷⁰, dedicata, appunto, alla «Prescrizione», senonché al comma 1° della disposizione citata si parla di de-

²⁶⁹ Conformemente, l'Allegato al Reg. CE 2027/97 del Consiglio prevede che «le vie legali devono essere adite entro due anni dalla data di arrivo o dalla data alla quale il volo sarebbe dovuto arrivare». Peraltro, il regolamento citato, all'art. 1, richiama direttamente la Convenzione di Montreal ed estende l'applicazione delle disposizioni ai trasporti aerei effettuati in un unico stato membro.

²⁷⁰ La formulazione nel testo riportata dell'art. 949^{ter} cod. nav. si deve alla riforma attuata dall'art. 14, co. 11, del d.lgs. n. 151/2006. Lo scopo del legislatore interno era dichiaratamente quello di evitare che il regime vigente in Italia potesse essere, anche nell'applicazione della normativa internazionale, significativamente diverso da quello che si registra all'estero per la normativa uniforme. Precedentemente, infatti, al trasporto aereo si applicava il regime di prescrizione previsto per i trasporti marittimi (che per il trasporto di persone in Europa e nei paesi bagnati dal mediterraneo era di sei mesi, fuori dall'Europa o dei paesi bagnati dal mediterraneo era di un anno, *ex art. 418 cod. nav.*, richiamato dal vecchio testo dell'art. 949 cod. nav.). Dunque, nei trasporti internazionali, la prescrizione del diritto interno aveva una lunghezza minore rispetto al termine di decadenza biennale previsto dall'art. 29 della Convenzione di Varsavia del 1929 e poi 35 della Convenzione di Montreal del 1999, il che faceva sì che il diritto al risarcimento poteva in taluni casi prescriversi prima che l'avente diritto decadesse dall'azione per esercitarlo.

cadenza²⁷¹, per rinviarne dinamicamente la trattazione alle corrispondenti previsioni del diritto uniforme (che, però, abbiamo detto, disciplinerebbero la prescrizione) e stabilendo, al comma 2°, l'esclusione, per gli stessi diritti, dell'applicazione delle norme che regolano la prescrizione.

È chiara la necessità di un raccordo tra queste due disposizioni, che così come sono state esposte paiono inconciliabili. Il metodo che si sceglie di proporre si basa prettamente su argomenti logici. È da escludere, infatti, quello letterale, visto e considerato che nelle versioni ufficiali in lingua francese, inglese e spagnola della Convenzione di Montreal del 1999, il *nomen iuris* evocato all'art. 35 varia: solo nella disposizione francese si parla espressamente di «decadenza»²⁷²; mentre il testo inglese e quello spagnolo parlano solamente di estinzione, ora del diritto (in rubrica), ora dell'azione

²⁷¹ Considera inopportuna la presa di posizione del legislatore nazionale, sulla natura (decadenziale) del termine biennale di cui all'art. 35 della Convenzione di Montreal del 1999, M. M. COMENALE PINTO, *Spunti in tema di prescrizione dei diritti nel trasporto aereo e specialità del diritto della navigazione*, in *Giust. civ.*, 2007, 634, *ivi*, 637; ID., *Il termine dell'esercizio dell'azione nel trasporto aereo fra prescrizione e decadenza (e fra vecchio e nuovo testo del codice della navigazione)*, in *Giust. civ.*, 2007, 383, *ivi*, 384.

²⁷² L'art. 35 della Convenzione di Montreal del 1999 in francese – la cui formulazione è identica a quella dell'art. 29 della Convenzione di Varsavia del 1929 – prevede: «*Délai de recours – L'action en responsabilité doit etree intentée, sous peine de déchéance, dans de délai de deux ans*».

(nel testo), e non identificano precisamente l'istituto né della prescrizione né della decadenza²⁷³.

²⁷³ Il testo inglese ed il testo spagnolo dell'art. 35 della Convenzione di Montreal del 1999 parlano nelle rispettive rubriche di effetti limitativi incidenti sulle azioni («*Limitations of actions*» e «*Plazo para las acciones*»), e, nei loro testi, riferiscono l'estinzione al diritto (la versione inglese, peraltro rimasta identica a quella dell'art. 29 della Convenzione di Varsavia, recita: «*The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within a period of two years*»; quella spagnola, che è, invece, cambiata rispetto a quella della Convenzione di Varsavia, dove si parlava di «*caducidad*», stabilisce che «*El derecho a indemnización se extinguirá si no se inicia una acción dentro del plazo de dos años*»). È stato ritenuto, per quanto riguarda la versione spagnola del testo convenzionale, che solo il termine «*caducidad*» si riferisce alla decadenza, e poiché esso non è previsto nell'art. 35, quest'ultimo farebbe riferimento alla prescrizione (così M. V. PETIT LAVALL, *La responsabilidad por danos en el transporte aéreo internacional de mercancías*, Granada, 2007, 152 ss.). Altri, invece, hanno sostenuto, per quanto attiene entrambi i testi (spagnolo ed inglese), che i termini previsti siano di decadenza, sulla base di due principali argomentazioni: a) l'inutile decorso del tempo incide sull'azione e non sul diritto (mentre se l'oggetto fosse stato un diritto, si poteva effettivamente porre il dubbio se si trattasse di prescrizione o di decadenza); b) si tratta di estinzione che può essere evitata solo con l'esercizio dell'azione. Si sostiene, cioè, che se «la norma prevede il compimento di un ben determinato atto da compiersi una sola volta per impedire l'effetto estintivo del decorso del termine, non può che trattarsi di decadenza» (conformemente a Trib. Pisa, 6 agosto 2002, in *Dir. mar.*, IV, 2003, 1407, secondo cui «Il termine biennale per l'esercizio dell'azione stabilito dalla normativa internazionale sul trasporto aereo di persone e di merci non è soggetto né a sospensione né ad interruzione»). La *ratio* dell'art. 35 della Convenzione di Montreal sarebbe, dunque, quella di evitare che le compagnie aeree siano soggette ad una indefinita esposizione al rischio di essere sottoposte alla richiesta di risarcimenti da parte dei danneggiati. Infatti, secondo la detta disposizione, l'unica via esperibile sarebbe quella giudiziale, evitando così che il soggetto agente possa, attraverso altri strumenti (per esempio la messa in mora) conservare il diritto all'esercizio dell'azione. Le argomentazioni si trovano sviluppate da E. FOGLIANI, *La decadenza dell'azione*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commentario della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999* (a cura di L. Tullio), Napoli, 2006, 338-340. I principi del nostro ordinamento civile, però, sembrerebbero discostarsi da quanto risulta dalle considerazioni riportate. La motivazione di cui al punto a) si basa strettamente sulla lettera dell'art. 2934 c.c., secondo cui ogni «diritto» si estingue per prescrizione, quando il titolare non lo esercita per il tempo previsto dalla legge.

Ipotizzando che la disciplina internazionaluniforme si deducasse alla trattazione della decadenza²⁷⁴, il comma 1° dell'art.

La sua *ratio*, desumibile da argomentazioni di tipo sistematico, permette di considerare che quel riferimento al diritto non sia del tutto proprio (così A. ZACCARIA, *L'adempimento da parte di un terzo di un debito prescritto*, in *Studium iuris*, 1998, 1, 11). Se la prescrizione estinguesse il diritto non avrebbe alcun senso la regola posta all'art. 2940 c.c., secondo cui non è ammessa la ripetizione di ciò che è stato spontaneamente pagato in adempimento di un debito prescritto. Se il diritto (di credito) non esistesse più, il pagamento non sarebbe dovuto, ed è regola del nostro ordinamento che il pagamento dell'indebito ammette la ripetizione (art. 2033 c.c.). Sembrerebbe allora più corretto dire che la prescrizione non estingue il diritto, ma gli fa perdere parte della sua forza. Se si agisce in giudizio facendo valere un diritto per cui è operata la prescrizione, il terzo potrà accipirne il suo intervento, e bloccare così l'iniziativa giurisdizionale (G. PANZA, *Contributo allo studio della prescrizione*, Napoli, 1984, 137); ma se tale eccezione non viene opposta, il diritto può essere fatto valere ad ogni effetto. Si evince, dunque, che la prescrizione determina solo un effetto preclusivo sull'azione, e non un effetto estintivo del diritto (P. VITUCCI, *La prescrizione, Il codice civile. Commentario* (a cura di P. Schlesinger, e poi continuato da e F. D. Busnelli), Milano, 1990, 27). Quanto detto sminuisce anche la seconda argomentazione, di cui al punto b), essendo chiaro che non solo la decadenza ha ad oggetto l'azione. Inoltre, non possono ritenersi operanti le norme sulla decadenza, ed escluse quelle sulla prescrizione, per il solo fatto che è necessaria un'azione giudiziale. Va infatti considerato che la decadenza, com'è noto, viene impedita dal compimento di un atto, che può essere anche giudiziale, previsto dalla legge, dal contratto, o dal giudice (e se si tratta di termine stabilito dal contratto o da una norma di legge relativa a diritti disponibili, può anche essere impedita dal riconoscimento del diritto proveniente dalla persona contro la quale si deve far valere il diritto soggetto a decadenza); e la prescrizione, dalla sua, a parte i modi stragiudiziali, normalmente è interrotta tramite l'esercizio di un'azione giudiziale.

²⁷⁴ La soluzione maggiormente condivisa è quella che considera il termine di cui all'art. 35 della Convenzione di Montreal del 1999 come decadenziale. Per la dottrina: A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *op. cit.*, 469; L. TULLIO, *Prescrizione e decadenza nel trasporto aereo, fra traduzioni sbagliate e massime giurisprudenziali scorrette*, in *Dir. trasp.*, 2011, 237; E. FOGLIANI, *La decadenza dall'azione*, cit., 337; ID., *La decadenza dall'azione nel trasporto aereo: l'illusione dell'uniformità*, in *Nuovi profili di responsabilità e di assicurazione del diritto aeronautico* (a cura di L. Tullio), Napoli, 2009, 169; E. TURCO BULGHERINI, voce *Prescrizione marittima ed aeronautica*, in *Dig. disc. priv. sez. comm.*, XI, Torino, 1995, 235; S. BUSTI,

949^{ter} cod. nav. ad essa rinvierebbe, precisando la non operatività, per i diritti nascenti dal contratto di trasporto, delle norme sulla prescrizione. Ne deriverebbe, dunque, *ex lege* (in ottemperanza al disposto del comma 2° dell'art. 2934 c.c.), la nascita di una categoria di diritti imprescrittibili²⁷⁵. Questa soluzione, è stato ritenuto (tra l'altro da una parte di quella dottrina che guarda favorevolmente alla natura decadenziale del termine in questione), presta però il fianco a pesanti dubbi di legittimità costituzionale²⁷⁶. Non si evincono,

Contratto di trasporto aereo, op. cit., 803. Per la giurisprudenza (*ex multis*): App. Roma 25 settembre 2003, in *Dir. trasp.*, III, 2004, 885, con nota di C. DE MARZI, *Concorrenza di prescrizione del diritto e decadenza dall'azione nel trasporto aereo internazionale*; Cass., 21 giugno 1996 n. 5768, in *Dir. trasp.*, 1997, 513 ss., con nota di A. IMPRODA, *I termini di decadenza dell'art. 26 della Convenzione di Varsavia e la perdita parziale delle merci trasportate*; in *Dir. mar.*, 1998, 685 con nota di S. POLLASTRINI, *Riflessioni sull'art. 26 della Convenzione di Varsavia nei casi di perdita parziale della merce*; Cass. 4 maggio 1995 n. 4852, in *Dir. trasp.* 1997, 479 ss., con nota di R. CERVELLI, *Convenzione di Varsavia e regresso fra vettori* e in *Nuova giur. civ. comm.*, 1996, I, 702, con nota di A. LANA, *Brevi considerazioni su un svista del nostro S.C.: in ordine all'applicazione delle convenzioni uniformi e delle norme di diritto internazionale privato in materia di trasporto aereo*.

²⁷⁵ M. M. COMENALE PINTO, *Il termine per l'esercizio dell'azione nel trasporto aereo, cit.*, 386.

²⁷⁶ Ci si riferisce a E. FOGLIANI, *La prescrizione dell'azione risarcitoria*, Convegno di studi su la responsabilità del vettore di persone: trasporto marittimo ed aereo a confronto, Lecce, 15 e 16 giugno 2012, in www.fog.it/articoli-relazione-120616.htm. Nel particolare, l'A. sostiene che l'ultima disposizione dell'art. 949^{ter} cod. nav. funziona solo per quanto attiene il periodo precedente la scadenza del termine di decadenza, e non anche per quello successivo all'impedimento di essa. Non applicandosi la prescrizione, i diritti inerenti il contratto di trasporto verrebbero ad estinguersi (oltre che nel caso in cui siano soddisfatti) solo nel caso si verifici la decadenza. Va però considerato che questa potrebbe essere impedita. Se ciò avviene tramite

infatti, sostenibili motivi per poter dire che la categoria di diritti nascenti dal contratto di trasporto aereo non risenta del decorso del tempo, una volta impedita la decadenza, sicché potrebbero ritenersi violati i principi di eguaglianza e di ragionevolezza²⁷⁷.

A poco varrebbe ipotizzare che una volta impedita la decadenza sia applicabile comunque la prescrizione²⁷⁸. Sebbene il concorso tra la disciplina prescrizionale e quella decadenziale non possa certamente escludersi, questa soluzione oltre ad essere *contra legem* (sulla base di quanto disposto all'art. 949^{ter} cod. nav), sarebbe pure poco soddisfacente²⁷⁹. Si ricadrebbe, infatti, nelle problematiche *ante* riforma del diritto della navigazione, dovute all'esistenza di una prescrizione disciplinata dal diritto interno (semestrale su applicazione analogica dell'art. 418 cod. nav., o annuale, ai sensi

l'esercizio dell'azione e il procedimento termina con il riconoscimento del diritto del danneggiato, non si pongono, nella ricostruzione ipotizzata, problemi, in quanto la relativa sentenza sarà soggetta all'ordinario termine prescrizionale decennale; se, invece, viene impedita dal riconoscimento del diritto proveniente dalla persona contro il quale si deve fare valere il diritto soggetto a decadenza, e dunque dal riconoscimento, da parte del vettore, del diritto al risarcimento del passeggero (anche se non nella misura richiesta), il diritto non si prescriverebbe.

²⁷⁷ E. FOGLIANI, *Ibidem*.

²⁷⁸ Così come ha fatto, prima della riforma della parte aeronautica del codice della navigazione, App. Roma, 25 settembre 2003, *cit*.

²⁷⁹ E. FOGLIANI, *Ibidem*.

dell'art. 2951 c.c.), ben più breve della decadenza (biennale) prevista dal diritto internazionale²⁸⁰.

La migliore soluzione parrebbe, dunque, quella che ravvisa nell'art. 35 della Convenzione di Montreal del 1999 un termine prescrizione²⁸¹, con la conseguenza di considerare, allora, rivolto ad essa il rinvio operato al comma 1° dell'art. 949*ter*, e con la precisazione, posta al comma 2°, che proprio in quanto argomento di competenza del legislatore internazionaluniforme, non si applicano le norme di diritto interno volte a regolarlo, salvo per quanto attiene il metodo di calcolo del periodo di prescrizione, che è determinato in

²⁸⁰ M. M. COMENALE PINTO, *Il termine per l'esercizio dell'azione nel trasporto aereo*, cit., 386. È stato rilevato come, considerando la prescrizione di diritto interno concorrente alla decadenza prevista dal diritto internazionale «un comportamento scaltro del vettore potrebbe far rientrare dalla finestra quella prescrizione più breve della decadenza che dalla riforma della parte aeronautica del codice della navigazione voleva tenere fuori dalla porta. Se infatti il vettore riconoscesse genericamente il diritto del passeggero immediatamente dopo il fatto, pur senza risarcirlo, impedirebbe la decadenza e farebbe scattare la prescrizione semestrale (...) dell'art. 418 cod. nav. Se il passeggero non la interrompesse ogni sei mesi (...), anche se introducesse l'azione entro il termine biennale della Convenzione, si troverebbe di fronte ad un'eccezione di prescrizione. Il discorso cambierebbe di poco anche se, anziché l'art. 418 cod. nav., si applicasse la prescrizione annuale del codice civile in tema di contratto di trasporto» (così E. FOGLIANI, *Ibidem*).

²⁸¹ Favorevoli in dottrina M. M. COMENALE PINTO, *Ibidem*; F. BERLINGIERI, *Prescrizione marittima ed aeronautica*, in *Nss. D. I.*, XIII, Torino, 1966, 663; G. ROMANELLI, *Trasporto aereo di persone*, op. cit., 212, nt. 168. Per la giurisprudenza, v. Cass. 12 novembre 2004 n. 21525, in *Riv. dir. intern. priv. proc.*, 2005, 1115.

conformità dell'ordinamento del tribunale adito (*ex art. 35, comma 2°*).

Va ricordato, che in virtù del richiamo operato all'art. 949*ter* alle norme comunitarie ed internazionali in vigore nella Repubblica, il termine temporale di due anni si applica non solo alle azioni sulle responsabilità, ma a qualsiasi diritto derivante dal contratto di trasporto. Quanto finora detto, allora, vale anche per le azioni di regresso tra vettore contrattuale e vettore di fatto²⁸². A queste non si applica, però, l'ulteriore precisazione dell'art. 35, secondo cui i due anni decorrono dal giorno di arrivo a destinazione o previsto per esso o dal giorno in cui il trasporto è stato interrotto. In queste ipotesi, il *dies a quo* del termine biennale deve considerarsi coincidere col momento in cui il *solvens* diviene titolare del diritto di credito e del conseguente diritto di agire in regresso per la parziale ripetizione nei confronti dell'altro condebitore.

²⁸² Lo ha affermato Cass. 4 maggio 1995, n. 4852, *cit.*, ove viene anche affermato che dovendosi equiparare l'azione di regresso ad un'azione surrogatoria mediante la quale il debitore solidale che abbia pagato suventra nei diritti del creditore soddisfatto nelle stesse condizioni di questo, «se il creditore non poteva più agire nei confronti di uno dei condebitori solidali, per il verificarsi di una prescrizione o di una decadenza, questa può essere utilmente opposta anche al condebitore attore».

2. IL PREPOSTO.

Nella parte, tutta, che precede il presente paragrafo è spuntata varie volte la figura del preposto, incaricato, dipendente del vettore²⁸³, in particolare nel trattare della prova che deve dare il vettore per liberarsi da responsabilità e della prova che deve dare il danneggiato per fare decadere quest'ultimo dal beneficio della limitazione del debito. Il riferimento a questo soggetto, cioè, fino ad ora è stato limitato a definire l'ambito di imputazione della responsabilità, e della conseguente obbligazione risarcitoria, del vettore; e avvertendo l'esigenza di continuità che il discorso richiedeva, si è preferito tralasciarne la trattazione, per rimandarla ad opportuna sede (che, poi, è questa). Già quanto detto, preannuncia che il legislatore internazionaluniforme non disciplina, con la responsabilità del vettore, anche quella dei suoi «ausiliari»²⁸⁴. Ciò nonostante, prevede

²⁸³ Nella versione italiana della Convenzione di Montreal del 1999 si fa riferimento talvolta ai preposti, talvolta ai soggetti dipendenti e incaricati.

²⁸⁴ Si consideri che il termine «ausiliari» è qui usato in senso generico, senza volere fare alcun riferimento a come esso è utilizzato all'art. 1228 c.c. La tesi riportata nel testo è sostenuta da A. AMBROSINI, *Dolo e colpa grave nella elaborazione delle convenzioni internazionali aviatorie*, in *Nuova riv. dir. comm.*, 1955, I, 83, 94. *Contra*: S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, cit., 515 ss.

delle disposizioni che anche a questi si applicano, in quanto responsabili o corresponsabili del ritardo.

Prima di trattare della responsabilità di questi soggetti, è opportuno, però, soffermarsi sulla nozione di «*préposé*», utilizzata nel testo in lingua francese tanto della Convenzione di Varsavia del 1929 quanto di quella di Montreal del 1999, senza che ne sia chiarita la portata.

Deve premettersi, l'apparente non coincidenza delle diverse soluzioni terminologiche adottate nei vari testi del sistema della Convenzione di Varsavia²⁸⁵. Nella traduzione in lingua inglese, al posto di «*preposés*», si parla di «*agents*», mentre nel testo autentico in lingua inglese dell'art. 20, par. 2°, e dell'art. 25 della Convenzione, così come novellato dagli artt. VI e XIII del Protocollo dell'Aja del 1955, si fa riferimento a «*servants or agents*»²⁸⁶, così come nell'art. 25A, introdotto (*ex novo*) dall'art. XV del Protocollo detto.

²⁸⁵ Per i rilievi relativi al testo della Convenzione di Varsavia del 1929 in lingua spagnola, oltre che ai protocolli di emendamento conclusi anche in spagnolo come lingua ufficiale, si rimanda a M. M. COMENALE PINTO, *La nozione di «preposto» nel trasporto aereo*, cit., 396 nt. 62 e 397.

²⁸⁶ Stessa cosa può dirsi per la soluzione terminologica del Protocollo di Guatemala City del 1971 (agli artt. VI, X e XI, che modificano, rispettivamente, gli artt. 20, 25 e 25A della Convenzione di Varsavia del 1929) e del IV Protocollo di Montreal del 1975 (agli artt. III, V, IX, X, che modificano, a loro volta, rispettivamente, gli artt. 16, 20, 25 e 25° della Convenzione di Varsavia del 1929).

Circa l'esatta corrispondenza delle due espressioni, di «*préposés*» ed «*agents*», però, sono state espresse riserve²⁸⁷; anche se, va considerato, che il solo testo autentico della Convenzione di Varsavia del 1929 è quello in lingua francese, per cui dovrebbe prevalerne il significato.

Per quanto riguarda la Convenzione di Montreal del 1999²⁸⁸, se per il testo in lingua inglese è stato mantenuto il riferimento a «*servant or agent*», in quello in lingua francese, in luogo di «*préposé*», è stata adottata la formula (in apparenza più ampia²⁸⁹) di «*préposé ou mandataire*»²⁹⁰, in un quadro, però, in cui al testo in

²⁸⁷ R. H. MANCKIEWICZ, *The liability of the International Air carrier*, op. cit., 45, rileva che secondo la giurisprudenza e la dottrina dei paesi di *civil law*, preposto può essere sia colui che è dipendente del vettore sia colui che non lo è. Nei sistemi di *common law*, invece, solo il primo è «*servant or agent*» del vettore; mentre il vettore indipendente che effettua il trasporto per il vettore contraente è un imprenditore indipendente.

²⁸⁸ Per i rilievi circa il testo in lingua spagnola della Convenzione di Montreal del 1999, si rimanda a M. M. COMENALE PINTO, *ult. op. cit.*, 398.

²⁸⁹ M. M. COMENALE PINTO, *ult. op. cit.*, 397.

²⁹⁰ Le disposizioni della Convenzione di Montreal del 1999, ove si fa riferimento, nei termini sopra detti, alla nozione di ausiliario del vettore, rilevanti per la tematica qui in esame della responsabilità per ritardo aereo, sono: l'art. 19, in tema di prova liberatoria per il vettore; l'art. 22, par. 5°, in tema di decadenza del vettore dai limiti risarcitori; l'art. 30, in tema di azione del danneggiato contro gli ausiliari del vettore, e di eccezioni e limiti di cui questi possono avvalersi rispetto a siffatta azione; gli artt. 41, 43 e 44, relativi alla posizione degli ausiliari del vettore di fatto.

lingua francese non è più assegnata alcuna prevalenza²⁹¹. Va comunque ricordato, che ai sensi dell'art. 33, par. 3°, della Convenzione di Vienna sul diritto dei trattati, trova applicazione la presunzione di identico significato giuridico fra i vari testi autentici in cui la Convenzione di Montreal è stata redatta²⁹².

In dottrina si è ritenuto che nella categoria dei preposti del vettore rientrano tutti coloro di cui esso si avvale per l'esecuzione del trasporto, i cui servizi sono strettamente accessori e strumentali allo stesso²⁹³. Questo significato, si badi bene, è notevolmente più ampio di quello con cui è inteso il riferimento ai «dipendenti e commessi», di cui all'art. 2049 c.c., non essendo necessario un rapporto di preposizione, che la disposizione interna, invece, richiede. Un riecheggio di essa (nel punto in cui richiede che i terzi abbiano agito nell'esercizio delle incombenze cui sono adibiti, come condi-

²⁹¹ Si ricordi, che per quanto riguarda la Convenzione di Montreal del 1999, il legislatore internazionale ha scelto di non prevedere la prevalenza di alcuno dei testi ufficiali (redatti nelle sei lingue ufficiali dell'Unione europea).

²⁹² A. MARESCA, *Il diritto dei trattati (la Convenzione codificatrice di Vienna del 23 maggio 1969)*, Milano, 1971, 370.

²⁹³ M. RIGUZZI, *L'impresa aeroportuale*, op. cit., 149; T. BALLARINO - S. BUSTI, op. cit., 479 ss.; M. RIGUZZI, *Le imprese di handling*, cit., 15, 28; C. COLETTA, *In tema di responsabilità dell'operatore di handling per la custodia delle cose trasportate dal vettore* (nota a App. Roma 20 febbraio 1990), in *Dir. trasp.*, 1992, 175, 187; G. RINALDI BACCELLI, *La responsabilità extracontrattuale del costruttore di aeromobile*, Padova, 1987, 144; M. PIRAS, *L'assistenza a terra nel trasporto aereo – Profili privatistici*, Torino, 1999, 49-51.

zione per il sorgere della responsabilità dei padroni o dei committenti) si trova laddove la disciplina internazionaluniforme accompagna il riferimento alla condotta dei «*préposés*» dalla precisazione che essa debba essere tenuta «*dans l'exercice de ses fonctions*». Questo è precisato agli artt. 25, sia nel testo originario che come successivamente emendato, e 25A della Convenzione di Varsavia del 1929, ma non anche nell'art. 20, e, nella Convenzione di Montreal del 1999, agli artt. 22, comma 5°, e 30, ma non anche all'art. 19. In pratica, cioè, il riferimento si rinviene nelle disposizioni che disciplinano la decadenza del vettore dal beneficio della limitazione del debito, l'estensione nei confronti del preposto delle limitazioni (e delle condizioni) previste per il vettore, e non in quelle che disciplinano la prova liberatoria. Forse, si potrebbe tentare di supporre, quella precisazione, per quanto attiene la prova che libera il vettore da responsabilità, è apparsa superflua, essendo assolutamente ovvio che l'attività che libera il vettore da responsabilità sia anche essere quella riferibile al suo preposto²⁹⁴, soggetto della cui attività,

²⁹⁴ Altri, invece, ha semplicemente affermato che, d'altronde, non potrebbe essere considerato «*préposé*» colui che agisce al di fuori dell'esercizio delle sue funzioni (così, D. GOEDHIUS, *op. cit.*, 184). Dubbi sull'utilità della precisazione in esame sono manifestati da: F. N. VIDELA ESCALADA, *Manual de derecho aeronautico*, Buenos Aires, 1996, 638.

d'altronde, il vettore stesso risponde. Sull'interpretazione di quel riferimento, comunque, laddove posto, si potrebbe avanzare la stessa soluzione adottata in merito all'art. 2049 c.c., per cui si ritiene sufficiente al prodursi della responsabilità del preponente un nesso di occasionalità necessaria tra l'illecito e l'attività, nel senso che basterebbe che le incombenze o mansioni attribuite dal preponente al preposto abbiano reso possibile, o comunque agevolato, il comportamento produttivo del danno²⁹⁵. La linea interpretativa che ne deriverebbe, va notato, sarebbe in linea con l'utilizzo dei criteri oggettivi di imputazione della responsabilità vettoriale, quelli che nella seguente trattazione sono stati seguiti²⁹⁶; e sulla cui base si giustifi-

²⁹⁵ Si ricordino, al riguardo, le opinioni di: U. RUFFOLO, *La responsabilità vicaria*, Milano, 1976, 111 ss., che riconduce l'«esercizio delle incombenze» ad un «nesso di causalità (anche meramente occasionale)», nei termini di «*concausa sine qua non*» (*ivi*, 112; per le conseguenze sull'ambito del fatto imputabile al committente, *ivi*, 161) e A. DE CUPIS, *Dei fatti illeciti*, in Commentario del codice civile (a cura di A. Scialoja – G. Branca), Roma, 1971, 66, il quale precisa che, comunque, la responsabilità in questione «presuppone (...) in ogni caso un rapporto di natura causale tra l'attribuzione delle incombenze e il danno prodotto dal domestico o commesso. Essa concerne i danni verificatisi, per un normale processo causale, nell'ambito dello specifico pericolo creato coll'attribuzione delle incombenze, ma non i danni la cui produzione è da queste meramente occasionata all'infuori di una normale probabilità avente origine da esse», o per la sua eccezionalità, oppure ove appaia che la causa preponderante di esso sia costituita dalla tendenza a delinquere del colpevole e l'esercizio della responsabilità dei padroni e dei committenti.

²⁹⁶ Ritiene che una diversa linea interpretativa sarebbe scarsamente coerente con il sistema di imputazione della responsabilità vettoriale oggettivo,

cherebbe pure la responsabilità vettoriale per i fatti dolosi degli ausiliari (*ex art. 1228 c.c.*)²⁹⁷. La nozione di «*préposé*», di cui alla disciplina internazionaluniforme, sarebbe da intendere, poi, in un'accezione più ampia anche del riferimento agli «ausiliari» e «terzi» di cui all'art. 1228 c.c., non essendo necessario, come invece si ritiene per la disposizione interna, che la prestazione dei terzi sia inserita nel procedimento esecutivo del rapporto obbligatorio sussistente tra debitore e creditore²⁹⁸.

Così considerato, nel concetto di preposto ricade anche il «*prèposé*» del «*préposé*»²⁹⁹ (e, può ricordarsi, ad identica soluzione si è giunti, con riguardo alla disciplina dettata all'art. 1228 c.c., a proposito degli ausiliari degli ausiliari, la cui attività viene imputata al debitore della prestazione³⁰⁰). Sul se il vettore di fatto possa esse-

M. M. COMENALE PINTO, *ult. op. cit.*, 383-384.

²⁹⁷ Ulteriormente, ci si è chiesti se sia da escludere o meno il fatto doloso del dipendente dall'area della responsabilità *ex art. 2049 c.c.* del preponente, con soluzione maggioritaria nel secondo senso (v. per tutti, R. SCOGNAMIGLIO, *Responsabilità per fatto altrui*, in *Noviss. dig. it.* XV, Torino, 1968, 691, 700).

²⁹⁸ Le parole virgolettate sono di C. M. BIANCA, *Diritto civile*, V, *La responsabilità*, cit., 62.

²⁹⁹ Cfr., sia pure in riferimento ad una vicenda in cui si è ritenuta non applicabile la Convenzione di Varsavia, Cass., 20 aprile 1989, n. 1855, in *Dir. trasp.*, II, 1991, 194, con nota di E. FOGLIANI, *Aerotaxi e sistema di Varsavia e in Foro it.*, I, 1990, 1971, con nota di L. CARBONE, *Vettore per caso*.

³⁰⁰ G. VISINTINI, *La responsabilità contrattuale per fatto degli ausiliari*, Padova, 1965, 71. In riferimento all'art. 2049 c.c., R. ROVELLI, *La responsabi-*

re considerato preposto del vettore, si registrano, invece, opinioni discordanti. Quelle affermative³⁰¹ si basano sull'evidenza che la nozione di preposto, come abbiamo visto, fa riferimento a qualunque soggetto di cui il debitore si avvale nello svolgimento dell'obbligazione assunta con il contratto di trasporto, bastando che la sua prestazione sia legata a quella del trasporto in modo strumentale ed accessorio³⁰². Quelle negative, invece, si basano sul fatto che l'opinione contraria non avrebbe alcun appiglio testuale, essendo evidente la differenziazione posta nel testo della Convenzione tra la posizione dei preposti del «*contracting carrier*» e quella dell'«*actual carrier*»³⁰³. Per l'ampiezza della nozione di preposto poc'anzi data, sembrerebbe, tuttavia, da doversi condividere la prima soluzione.

Venendo ora all'interpretazione giurisprudenziale, va detto che se è stato ritenuto, più o meno pacificamente, che non rientrano nella nozione di preposto del vettore: le organizzazioni di assistenza al volo ed i loro addetti; le organizzazioni metereologiche; le autorità doganali; quelle dell'aviazione civile; i costruttori, riparatori e

lità civile da fatto illecito, Torino, 1964, 64.

³⁰¹ R. H. MANKIEWICZ, *op. cit.*, 48; ROVELLI R., *Il trasporto di persone*, *op. cit.*, 239.

³⁰² M. RIGUZZI, *L'impresa aeroportuale*, *op. cit.*, 149.

³⁰³ G. MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione*, *op. cit.*, 143-144.

manutentori di aeromobili; le autorità di polizia che operano i controlli di sicurezza (la questione, però, cambia se ad effettuare i controlli è il gestore aeroportuale o un soggetto che opera per conto del vettore); i soggetti vari che operano nell'ambito temporale del trasporto per ragioni contingenti, come, per esempio, il medico che, presente a bordo, presta cure mediche al passeggero)³⁰⁴; maggiori dubbi sono sorti con riguardo agli operatori di *handling*³⁰⁵. Su questi ultimi, la Cassazione³⁰⁶ ha ritenuto che il gestore aeroportuale non possa considerarsi preposto del vettore, in quanto è un soggetto

³⁰⁴ Per l'analisi dei vari casi, corredata dai riferimenti giurisprudenziali, si rinvia a M. M. COMENALE PINTO, *ult. op. cit.*, 405-407; 418-419.

³⁰⁵ In generale sull'*handling*, M. PIRAS, *L'assistenza a terra nel trasporto aereo. Profili privatistici*, Torino, 1999. Per una sintesi della non uniformità di posizione assunta sul punto dalla giurisprudenza italiana in proposito, cfr. Cass., 9 ottobre 1997, n. 9810, in *Dir. mar.*, 1998, 1113, con nota di C. ROSSELLO, *Ancora sulla autonomia dei servizi di handling aeroportuale rispetto al trasporto aereo: inapplicabilità della Convenzione di Varsavia e legittimazione concorrente del destinatario della merce e del vettore aereo depositante nei confronti del gestore del servizio*, in *Dir. trasp.*, 1998, 495, con nota di S. GIACOBBE, *Sulla legittimazione del vettore all'azione contro l'impresa di handling*; Cass., 14 luglio 1992, n. 8531, *ivi*, 1993, 905, con nota di P. PERRONE, *In tema di consegna coattiva delle merci all'impresa aeroportuale*.

³⁰⁶ Cassazione, 25 settembre 2001, n. 12015 (relativamente al caso di due passeggeri che hanno sostenuto di aver riportato danni alla persona mentre venivano portati dall'aerostazione verso l'aereo, su un autobus condotto da un dipendente della SEA, che all'epoca era il gestore dell'esercizio aeroportuale e svolgeva anche quel servizio come gli altri servizi di assistenza a terra dei passeggeri) in *Giust. civ.*, 2002, 2847, con nota di E. G. ROSAFIO, *Brevi riflessioni sull'applicabilità dell'art. 29 della Convenzione di Varsavia ai preposti del vettore aereo e sulla nozione di «preposto»*.

autonomo da esso, che organizza i propri servizi prescindendo da qualsiasi sua ingerenza³⁰⁷. La responsabilità del vettore, viene precisato, «presuppone, e d'altra parte cessa, dal momento in cui, a ragione dell'organizzazione amministrativa del traffico nell'aeroporto, operazioni accessorie a quella oggetto del contratto di trasporto risultano organizzate in modo da essere sottratte alla sfera di ingerenza del vettore e si presentano come servizio che il vettore deve procurare al passeggero, servizio reso da un soggetto che, appunto perché non solo è diverso dal vettore, ma neppure ne è scelto, non si può considerare come un suo preposto». Questa affermazione è stata definita, a ragione, contraddittoria, in quanto prima premette che le operazioni fornite dal gestore (nel caso di specie, le operazioni di interpista) hanno natura accessoria, rispetto all'obbligazione principale di trasferimento assunta dal vettore con il contratto di trasporto, e che è il vettore a dover procurare al passeggero tali servizi, ma, poi, conclude, inaspettatamente, non ammettendo la

³⁰⁷ Si noti che la Corte si rifà alle medesime ragioni che hanno condotto ad affermare la responsabilità del gestore dell'esercizio e dei servizi a terra, nella collaterale ipotesi della responsabilità per la perdita ed avaria delle merci da lui prese in consegna una volta sbarcate: Cass., 11 settembre 1990, n. 9357, in *Dir. trasp.*, II, 1991, 260, con nota di C. BONFANTONI, *Ancora sulla responsabilità dell'impresa aeroportuale*; Cass., 14 luglio 1992, n. 8531, *cit.*; Cass., 9 ottobre 1997, n. 9810, *cit.*

natura di preposto del gestore aeroportuale³⁰⁸. Il Supremo Collegio, inoltre, considera che alla qualificazione del gestore come preposto osterebbe la circostanza che egli agisce in regime di monopolio (situazione, tra l'altro, ormai modificata con l'entrata in vigore del d. lgs. 13 gennaio 1999 n. 18, di attuazione della direttiva del Consiglio 15 ottobre 1996 n. 96/97/CE, che ha liberalizzato il mercato dei servizi di assistenza aeroportuale a terra). La Corte, cioè, uniformandosi ad un orientamento giurisprudenziale riferito essenzialmente all'*handling* aeroportuale di merci³⁰⁹, argomenta sulla base della mancanza di scelta da parte del vettore-preponente in ordine al suo preposto l'assenza del rapporto di preposizione. Quest'argomentazione non è, tuttavia, sostenibile. È, infatti, ormai principio consolidato nella nostra giurisprudenza quello che ammette la re-

³⁰⁸ Così E. G. ROSAFIO, *ult. op. cit.*, 2853.

³⁰⁹ Nel richiamare la giurisprudenza di legittimità che ha affermato la responsabilità del gestore dell'esercizio e dei servizi di terra, nelle ipotesi di responsabilità per perdita ed avaria delle merci da lui prese in consegna una volta sbarcate, include gli operatori di *handling* nella categoria dei preposti: Cass., 19 gennaio 1996 n. 418, in *Dir. trasp.*, 1997, 153, con nota di D'ORAZIO B., *In tema di responsabilità extracontrattuale dell'operatore di handling in solido col vettore aereo* e in *Dir. mar.*, 1998, 80, con nota di P. DAGNINO, *Osservazioni in tema di responsabilità del vettore aereo e del preposto della Convenzione di Varsavia del 1929*. Tale sentenza ha confermato App. Napoli 8 ottobre 1990, in *Dir. trasp.*, 1992, 563, con nota di A. ZAMPONE, *In tema di colpa temeraria e consapevole del vettore di merci*. Propendono invece per un'opposta soluzione: Cass., 11 settembre 1990 n. 9357, *cit.*, Trib. Roma, 29 dicembre 1997, in *Riv. giur. circ.*, 1998, 535; App. Roma, 11 agosto 1992, in *Dir. mar.*, 1993, 1047.

sponsabilità del committente per i fatti del proprio dipendente qualora questi sia entrato a fare parte dell'organizzazione imprenditoriale a seguito di collocamento obbligatorio³¹⁰, ossia senza che l'imprenditore abbia operato una scelta al fine di introdurlo nella propria organizzazione³¹¹. Inoltre, a sfavore dell'orientamento espresso dalla Corte, vale anche la considerazione che esso avrebbe l'effetto di attribuire al vettore la possibilità di invocare una causa di esonero assolutamente non prevista dal diritto uniforme³¹². Va ricordato, tuttavia, che, altre volte, il gestore aeroportuale è stato considerato preposto del vettore, come, per esempio, è accaduto relativamente ai disservizi avutisi all'aeroporto di Milano Malpensa a causa delle neviccate del 25-26 dicembre 2000³¹³. Relativamente a

³¹⁰ Cass., 14 luglio 1992, n. 8531, *cit.*

³¹¹ L'esempio deve essere riferito, però, al campo extracontrattuale. In senso analogo a quello del testo, con riferimento alla non rilevanza della scelta da parte del preponente del preposto, v. G. RINALDI BACCELLI, *L'exploitant de l'assistance aéroportuaire comme préposé du transporteur aérien*, in *Annals of air and space law*, 1990, 30.

³¹² M. M. COMENALE PINTO, *ult. op. cit.*, 418.

³¹³ Si è trattato di un evento non eccezionale, tuttavia mal affrontato dall'aeroporto Milano Malpensa, in particolare con riferimento allo sgombero delle piste dalla neve, che ha portato a vari disservizi. Sulla questione: Giud. pace Milano, 10 aprile 2002, in *Giur. Merito*, 2003, 693; Giud. pace Milano, 23 luglio 2002, *Danno e Resp.*, 2003, 301, con nota di M. DELLA CASA, *Bianco Natale...ma in aeroporto: la tutela del passeggero tra danno esistenziale e rimedi sinallagmatici*. Il ricorso per Cassazione avverso la prima delle due decisioni menzionate è stato dichiarato inammissibile da Cass., 6 aprile 2006, n.

quella vicenda, i giudici hanno riconosciuto la responsabilità in capo al gestore, a titolo extracontrattuale, probabilmente, però, essa sarebbe potuta essere imputata, su base contrattuale, anche al vettore, proprio in quanto a lui è preposto il primo³¹⁴.

2.1. LA RESPONSABILITÀ PER RITARDO AEREO DEL PREPOSTO.

Il tema della responsabilità, per ritardo aereo, del preposto del vettore, ci colloca parzialmente al di fuori della disciplina internazionale di diritto uniforme. La Convenzione di Montreal del

8075, *Resp. civ. prev.*, 2006, 1654, con nota di S. VERNIZZI, *La cancellazione del volo: considerazioni generali e indicazioni emergenti dalle recenti innovazioni legislative*). I giudici, in pratica, hanno affermato la responsabilità del gestore aeroportuale, sulla base dei parametri della responsabilità extracontrattuale da attività pericolosa. Nello stesso senso: Cass. 19 gennaio 1996 n. 418, in *Dir. trasp.*, 1997, 153, con nota di B. D'ORAZIO, *In tema di responsabilità extracontrattuale dell'operatore di handling in solido col vettore aereo*. Tale sentenza ha confermato App. Napoli 8 ottobre 1990, *ivi*, 1992, p. 563, con nota di A. ZAMPONE, *In tema di colpa temeraria e consapevole del vettore di merci*; Trib. Roma 8 ottobre 1989, in *Dir. prat. av. civ.*, I, 1993, 109. Per una sintesi della non uniformità di posizione assunta sul punto dalla giurisprudenza italiana in proposito, cfr. Cass., 9 ottobre 1997, *cit.*; Cass., 14 luglio 1992, n. 8531, *cit.*

³¹⁴ Pone la questione in forma dubitativa, M. M. COMENALE PINTO, *Obblighi del vettore e diritti del passeggero nei casi di impossibilità del trasporto aereo*, *cit.*, 225.

1999, infatti, non regola la responsabilità del preposto, che, allora, potrà essere invocata dal passeggero sulla base della *lex fori*, precisamente *ex art. 2043 c.c.*, perciò a titolo extracontrattuale. Ciò nonostante, va considerato, che alcune delle norme che rientrano nel tessuto della disciplina internazionaluniforme si applicano (o meglio, possono applicarsi) anche al preposto, laddove responsabile di un ritardo aereo.

L'art. 30 della Convenzione di Montreal del 1999, al comma 1°, riconosce in capo all'ausiliario la possibilità di avvalersi delle stesse condizioni e degli stessi limiti di responsabilità previsti, nel testo convenzionale, per il vettoriale, purché, però, esso: abbia agito nell'esercizio delle sue funzioni e, nei suoi confronti, sia stata invocata un'azione di risarcimento per uno dei danni dalla Convenzione contemplati³¹⁵.

³¹⁵ L'art. 25A della Convenzione di Varsavia del 1929, aggiunto con l'art. XIV del Protocollo dell'Aja del 1955, aveva esteso ai soggetti di cui il vettore si fosse avvalso nell'adempimento della sua obbligazione e del cui operato avesse potuto rispondere, solamente i limiti di responsabilità che il vettore avrebbe potuto invocare ai sensi dell'art. 22. Su quali fossero, però, effettivamente le norme della Convenzione che potevano essere estese agli ausiliari vi fu un contrasto di opinioni: se alcuni propendevano per un'applicazione di tutto il sistema di Varsavia (così: G. RINALDI BACCELLI, *La responsabilità extracontrattuale del costruttore di aeromobile*, *op. cit.*, 41; E. FANARA, *Le assicurazioni aeronautiche*, *op. cit.*, 295-296; G. MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione*, *op. cit.*, 142; G. ROMANELLI, *Principi comuni nelle convenzioni internazionali in materia di trasporto*, in *Dir. mar.*, 1, 1999, 208),

Il riferimento alle condizioni ed ai limiti sembrerebbe guardare tutto quanto dettato nella fonte convenzionale a proposito della responsabilità vettoriale. Vista, però, la genericità della formulazione, alcune questioni sono rimaste aperte.

Ai fini della decadenza dalla limitazione risarcitoria, ci si chiede se ricadano sui preposti le conseguenze delle condotte riconducibili ai vettori, o ad altri soggetti di cui questi si avvalgono. Alcuni propendono per l'opinione positiva, in quanto l'estensione del beneficio della limitazione a favore dei preposti non può «sopravvivere alla stessa caducazione nei confronti del beneficiario principale»³¹⁶. Questa opinione, per come argomentata, suscita qualche perplessità, in particolare nell'indicazione del vettore contrattuale come beneficiario principale della limitazione risarcitoria. Essa sottende, infatti, un'applicazione della limitazione debitoria, nei confronti del vettore di fatto, sussidiaria e dipendente dalla sua applica-

altri ritenevano che il riferimento doveva essere inteso, chiaramente, solo ai limiti risarcitori (così: S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo, op. cit.*, 515-517; M. M. COMENALE PINTO, *ult. op. cit.*, 375; M. RIGUZZI, *Gli operatori aeroportuali, op. cit.*, 31). È, dunque, con l'entrata in vigore della Convenzione di Montreal del 1999 che il contrasto si dirime, in quanto questa fa espressamente riferimento sia alle condizioni che ai limiti.

³¹⁶ Così P. DAMIANO, *Responsabilità civile del comandante di aeromobile – Evoluzione socio-giuridica del problema*, in *Dir. aereo.*, 1976, 140-141.

zione nei confronti del vettore contrattuale. Ma il legislatore internazionale non pone in alcuna relazione il comportamento del vettore operativo e del vettore stipulante al fine dell'applicazione del limite del debito. Anzi, prevede che il vettore contrattuale possa cadere dal beneficio per il fatto dei suoi preposti, il che dimostra proprio che egli non è affatto un beneficiario principale, e che non ve ne è uno secondario. Inoltre, va considerato, che la regola di cui all'art. 22, comma 5°, della Convenzione di Montreal del 1999, che pone rilevanza al comportamento dei preposti del vettore al fine di far cessare l'applicazione della limitazione risarcitoria in caso di responsabilità vettoriale, vige non perché il beneficio che cade per uno cade per tutti, ma semplicemente perché il debitore che si avvale dell'opera di terzi risponde del loro operato.

Continuando, l'art. 30 della Convenzione di Montreal del 1999, al comma 2°, prevede che l'ammontare totale del risarcimento pagato dal vettore e dai suoi dipendenti o incaricati non può comunque superare i limiti previsti dalla Convenzione. Si riferisce, chiaramente, all'eventualità che la responsabilità dei due (o più) sia solidale. Si tratta, però, di una previsione che può essere invocata dall'ausiliare esclusivamente rispetto le azioni che siano proposte

contro di lui dai trasportati o dai terzi danneggiati, quantunque in base alla legge nazionale una tale azione sia esperibile³¹⁷, e non anche per le pretese che contro di lui può avanzare il preponente per i danni propri, o, in via di regresso, per i danni che sia stato a sua volta condannato a risarcire (che, tuttavia, se ed in quanto il preponente si sia potuto avvalere dei limiti della Convenzione, rimarranno tendenzialmente circoscritte nell'ambito dei relativi importi monetari³¹⁸).

La disciplina analizzata fa emergere, dunque, un sostanziale allineamento tra la responsabilità del vettore e quella dei preposti, tanto da fare perdere di qualsiasi utilità la proposizione di un'azione risarcitoria contro di questi, anziché contro il vettore³¹⁹. L'effetto pratico che comporta, poi, chiaramente, è che se, da una parte, il danneggiato, pur di non trovarsi assoggettato alla limitazione risarcitoria, né al breve termine di estinzione dell'azione, andrà a verificare la possibilità di esperire l'azione nei confronti di soggetti che

³¹⁷ M. GODFROID, *La notion de préposé dans la Convention de Varsovie et la recevabilité de l'action intentée contre le transporteur aérien* (nota a Trib. comm. Bruxelles 15 maggio 1981), in *Rev. fr. dr. aér.*, 1983, 376; J. P. TOSI, *op. cit.*, 150.

³¹⁸ Lo precisa M. M. COMENALE PINTO, *ult. op. cit.*, 377.

³¹⁹ E. G. ROSAFIO, *L'azione extracontrattuale*, cit., 271.

non ricadono nella nozione di preposti del vettore³²⁰; dall'altra, le compagnie aeree cercheranno di fare rilevare il comportamento di alcuni soggetti come loro preposti, al fine di liberarsi da responsabilità, o cercheranno di ascrivere l'attività che gli viene imputata ad altri soggetti, non loro ausiliari, al fine di non risponderne³²¹ o di non decadere dal beneficio della limitazione debitoria.

³²⁰ M. M. COMENALE PINTO, *ult. op. cit.*, 404.

³²¹ M. M. COMENALE PINTO, *ult. op. cit.*, 408.

PARTE TERZA

IL RISARCIMENTO DEL DANNO

1. INQUADRAMENTO GENERALE DEL DANNO RISARCIBILE SECONDO LA DISCIPLINA INTERNAZIONALE-UNIFORME.

Dopo avere parlato del ritardo come evento di danno lesivo di un interesse giuridicamente rilevante, non resta che trattare del danno che ne consegue, come effetto economico negativo, ossia complessiva sofferenza, economica e non, che quell'evento determina a carico del creditore, e della sua liquidazione pecuniaria³²².

³²² Ci si rifà ai modi in cui considera il danno C. M. BIANCA, *Diritto civile. V. La responsabilità*, cit., 112, il quale parla di evento lesivo, ossia del risultato materiale o giuridico in cui si concreta la lesione di un interesse giuridicamente rilevante; di effetto economico negativo, ossia della complessiva sofferenza economica che l'evento lesivo determina a carico del creditore; e, infine, di liquidazione pecuniaria dell'effetto economico negativo.

Relativamente a questi ultimi due aspetti, la Convenzione di Montreal del 1999 non dice molto. Per quanto riguarda l'ultimo, essa pone semplicemente, all'art. 22, par. 1°, una limitazione di responsabilità, senza però stabilire i criteri attraverso i quali debba essere, entro quel limite, determinato il danno; e, per quanto attiene l'altro (a parte il criterio di imputazione, all'art. 19) prevede solamente, all'art. 29, l'esclusione di qualsiasi riparazione a titolo punitivo, esemplare o comunque non risarcitorio³²³, senza dire esattamente quali siano le tipologie di danno suscettibili di risarcimento.

Circa l'ultima previsione riportata, va considerato che essa tende solamente ad escludere la risarcibilità di voci di danno dalla finalità meramente sanzionatoria, e non la risarcibilità del danno non patrimoniale, il quale costituisce sempre una diminuzione patita dal soggetto danneggiato, per quanto non sul piano patrimoniale,

³²³ Tra le somme che, nonostante siano chiamate *damages* non sono corrisposte a fronte di un danno, per cui corrispondono, piuttosto, ad una sanzione di cui viene ammesso a beneficiare il soggetto danneggiato, A. ANTONINI, *Il danno risarcibile nel trasporto aereo di persone*, cit., 90, comprende: i «*punitive damages*», che si identificano con somme di denaro che il giudice può riconoscere oltre la misura del danno effettivo, in relazione alle motivazioni ed alla condotta del convenuto; gli «*aggravate damages*», che vanno a ristorare il soggetto che ha subito danni alla psiche o morali, acuti o aggravati in seguito a circostanze derivanti dalle modalità di commissione dell'illecito e dalla condotta tenuta dall'autore di questo successivamente al suo compimento; gli «*exemplary damages*», che non sono in alcun modo legati ad una perdita subita dal danneggiato, ed hanno l'unico obiettivo di punire il responsabile.

per cui le somme corrisposte a fronte di esso hanno natura risarcitoria («*compensatory*»); anche perché, diversamente opinando, si ridurrebbe eccessivamente per l'avente diritto l'area del danno, della cui risarcibilità non si era per l'innanzi mai dubitato³²⁴.

Anche il nostro ordinamento, va ricordato, non attribuisce una funzione penale alla responsabilità civile³²⁵, o comunque una funzione parificabile a quella dei «*punitive damages*» nordamericani, anche nelle varie specifiche discipline³²⁶. In linea di massima è, infatti, possibile dire che, se al risarcimento del danno patrimoniale è attribuita natura compensativa, al risarcimento del danno non patrimoniale è riconosciuta, piuttosto, natura soddisfattiva³²⁷, talvolta individual-deterrente³²⁸.

³²⁴ A. ANTONINI, *Ibidem*.

³²⁵ È affermazione comunemente accolta che il risarcimento del danno non può considerarsi sanzione dell'illecito: l'obbligo del responsabile di risarcire il pregiudizio effettivamente subito dal lesso, nei termini della sua rilevanza giuridica, prescinde dalla riprovevolezza del suo contegno (v. R. SCOGNAMILGIO, voce *Risarcimento del danno*, in *Nss. D. I.*, XVI, Torino, 1969, 21).

³²⁶ Si vedano, al riguardo, le motivazioni addotte da M. TESCARO, *I punitive damages nordamericani*, *cit.*, 672 ss.

³²⁷ Difatti «il principio di equivalenza non ha alcun senso per il danno non patrimoniale, al quale è estranea ogni funzione di compensazione economica», così C. SALVI, voce *Risarcimento del danno*, *cit.*, 1099, il quale continua, però, considerando come da tale premessa non si possa arrivare a sostenere che al danno non patrimoniale è estraneo ogni profilo riparatorio e che il rimedio si caratterizzi solo sul piano punitivo. Il fatto stesso che, come spesso accade, il risarcimento del danno non patrimoniale avvenga attraverso il paga-

L'indagine che occorre andare a svolgere è, dunque, quella dell'*an* e del *quantum* di danno risarcibile³²⁹, in applicazione della disciplina internazionaluniforme che regola la responsabilità del vettore aereo. In particolare modo, l'attenzione verrà concentrata sulla tematica del danno non patrimoniale, in quanto, se sul fatto che a seguito di un'azione esercitata *ex art.* 19 della Convenzione di

mento di una somma di denaro, per l'A., fa emergere come a tale rimedio si attribuisce una finalità riparatoria, che può essere definita soddisfacente. Sul punto, anche E. NAVARRETTA, *Il danno non patrimoniale*, in *Responsabilità civile: danno non patrimoniale* (a cura di S. Patti), Torino, 2010, 38, secondo cui vi deve essere una «tendenziale proporzionalità (...) fra la presumibile entità del danno, di necessità dedotta in via indiretta da indici obiettivi, a partire dal tipo e dalla gravità dell'offesa, e la misura del risarcimento. Tale finalità, che esprime un'esigenza soddisfacente, deve, a sua volta, coniugarsi con la prospettiva solidaristica che richiama la duplice idea di una risposta risarcitoria non simbolica e, nel contempo, coerente con i principi costituzionali a tutela della persona». Di logica compensativa potrebbe parlarsi, semmai, nell'area del danno non patrimoniale, per la voce del danno biologico (il quale è dotato di peculiarità, anche sotto il profilo della valutazione sulla base di tabelle).

³²⁸ Ravvisano una funzione punitiva nel risarcimento del danno non patrimoniale, in quanto è indubbio che nella valutazione di questo tipo di danno il giudice debba considerare non solo l'entità della lesione arrecata, ma anche le circostanze in cui si è svolto il fatto lesivo, e gli stati soggettivi del soggetto agente: P. TRIMARCHI, voce *Illecito (dir. priv.)*, in *Enc. dir.*, XX, Milano, 1970, 109; A. DI MAJO, *Profili dei diritti della personalità*, in *Riv. trim. dir. e proc. civ.*, 1972, 100 ss.; A. CATAUDELLA, *La tutela civile nella vita privata*, Milano, 1972, 69 ss.; F. D. BUSNELLI, *Riflessioni sul «Projet Tunc» per una riforma del sistema di indennizzo delle vittime della strada*, in *Resp. civ. prev.*, 1981, 311; E. MOSCATI, voce *Pena (dir. priv.)*, in *Enc. dir.*, XXXII, Milano, 1982, 781. La ravvisa nel danno non patrimoniale da reato, C. SALVI, *ult. op. cit.*, 1100.

³²⁹ Il giudizio di valutazione del danno risarcibile implica una duplice operazione: la prima, volta ad accertare l'esistenza del danno ed i limiti entro cui assume rilevanza giuridica, la seconda, diretta a stabilire l'effettiva misura del contenuto, la sua quantificazione. Sul punto, v. DE CUPIS, *Il danno. Teoria generale della responsabilità civile*, op. cit., 329; G. VISINTINI, *Trattato breve della responsabilità civile. Fatti illeciti. Inadempimento. Danno risarcibile*, Padova, 1999, 507.

Montreal del 1999 (così come di Varsavia del 1929) possano essere risarciti i danni patrimoniali non vi è mai stato alcun dubbio, maggiormente complicato è, invece, sempre stato, a livello internazionale, il riconoscimento, e la riparabilità, dei danni non patrimoniali, cui si fa riferimento come «moralì». Ciò è dovuto, in parte, per le discussioni ancora oggi esistenti nei singoli ordinamenti giuridici sulla risarcibilità di tali pregiudizi, in parte, perché la disciplina di diritto uniforme sulla responsabilità del vettore aereo sembrerebbe limitare il risarcimento alle sole lesioni fisiche del passeggero³³⁰.

Può sin da ora rilevarsi, l'imprecisione (che ci porteremo dietro) del richiamo al danno morale in contrapposizione al danno patrimoniale³³¹ (distinzione che tra l'altro ha operato per lungo tempo anche in Italia³³²). Il danno morale, di derivazione francese,

³³⁰ Così M. PIRAS, *Il danno non patrimoniale nel trasporto aereo*, in *Cuestiones Actuales del derecho aéreo*, (a cura di M. J. Guerrero Lebrón), Madrid, 2012, 207.

³³¹ Lo rileva M. PIRAS, *Ibidem*.

³³² La nostra prassi giurisprudenziale e dottrina definiva i danni non patrimoniali come danni morali per calco linguistico del termine *dommage moral* utilizzato dalla dottrina e giurisprudenza francesi (così M. ROSSETTI, Post nubilia phoebus, *ovvero gli effetti concreti della sentenza n. 26972/08 delle Sezioni Unite in tema di danno non patrimoniale*, in *Assic.*, 2008, II, 2, 481), che ritenevano il termine *damage* comprensivo di qualsivoglia conseguenza pregiudizievole di un illecito ed hanno sin dall'origine consentito all'assegnazione di una somma di denaro a ristoro del *damage moral* (così G. BONILINI, voce *Danno morale*, in *Dig. disc. priv. sez. civ.*, vol. V, Torino, 2008, dove si trova-

nel modello anglosassone è sconosciuto, ed in Italia, ove corrisponde alla sofferenza ed afflizione della vittima, spesso transeunte e di carattere esclusivamente spirituale, costituisce una voce della categoria unitaria del danno non patrimoniale³³³. In un senso più ampio, perciò, dovrebbe essere inteso il riferimento al danno morale, in modo da ricomprendervi una tutela maggiormente ampia della persona, cui si attagliano meglio locuzioni come quella di danno non pecuniario o pregiudizio non economico o, appunto, non patrimoniale.

no ulteriori richiami storico-comparativi). Per il percorso storico che, culminato nelle sentenze delle SS. UU. dell'11 novembre 2008 (nn. 26972, 26973, 26974 e 26975), ha portato nel nostro ordinamento all'abbandono dell'equazione danno non patrimoniale = danno morale, v. F. ZARDO, *Danno non patrimoniale: profili critici delle sentenze dell'11 novembre 2008 e spunti riflessivi*, in *Assic.*, 2009, I, 4, 527 ss.

³³³ Così, Cass., sez. un., 11 novembre 2008, n. 26972, (con le coeve nn. 26973, 26974, 26975) in *Resp. civ. prev.*, 2009, 38, con note di P. G. MONATERI, *Il pregiudizio esistenziale come voce del danno non patrimoniale*; *ivi*, 56; E. NAVARRETTA, *Il valore della persona nei diritti inviolabili e la complessità dei danni non patrimoniali*, *ivi*, 63; D. POLETTI, *La dualità del sistema risarcitorio e l'unicità della categoria dei danni non patrimoniali*, *ivi*, 76; P. ZIVIZ, *Il danno non patrimoniale: istruzioni per l'uso*, *ivi*, 94; D. CHINDEMI, *Una nevicata su un campo di grano*, *ivi*, 219; C. SCOGNAMIGLIO, *Il sistema del danno non patrimoniale dopo le Sezioni Unite*, *ivi*, 261; G. CITARELLA, *Danno non patrimoniale e contratto*, *ivi*, 434. In particolare, viene detto che «non emergono, nell'ambito della categoria generale del “danno non patrimoniale” distinte sottocategorie» (punto 2.13), per cui «il riferimento a determinati tipi di pregiudizio, in vario modo denominati (danno morale, danno biologico, danno da perdita del rapporto parentale), risponde ad esigenze descrittive, ma non implica il riconoscimento di distinte categorie di danno» (punto 4.8.). Sulle storiche sentenze citate vi sono stati innumerevoli commenti, una parte dei quali si trova in AA. VV., *Il danno non patrimoniale. Guida commentata alle decisioni delle S.U.*, 11 novembre 2008, nn. 26972/3/4/5, Milano, 2009.

1.2. (segue) LA PRESUNTA IRRISARCIBILITÀ DEL DANNO NON PATRIMONIALE DOVUTO A RITARDO AEREO.

L'orientamento dottrinario dominante ritiene che, poiché la Convenzione di Montreal del 1999³³⁴, come già quella di Varsavia del 1929³³⁵, non prevede il risarcimento delle lesioni psichiche, o,

³³⁴ La Convenzione di Montreal del 1999, all'art. 17, mantiene la stessa terminologia utilizzata all'art. 17 della Convenzione di Varsavia del 1929, che si riferisce alle lesioni fisiche, nonostante la spinta ad un'interpretazione più ampia data dal Protocollo di Guatemala del 1971, il cui art. IV, se nel testo in lingua francese seguitava a parlare di «*lésion corporelle*», in quello in lingua inglese parlava di «*personal injury*», e non più di «*bodily injury*». La scelta della Convenzione di Montreal del 1999 di mantenere la medesima terminologia della Convenzione di Varsavia, senza tenere conto di quanto indicato nel Protocollo di Guatemala, è stato ritenuto non possa «non rappresentare il frutto di un approccio meditato, in un momento storico in cui il problema della comprensione o meno delle mere lesioni psichiche nell'ambito della normativa uniforme era presente e ben avvertito alla pratica e alla teoria: sicché non è più sostenibile quell'interpretazione più ampia che, per il testo di Varsavia, si era inteso fondare sulla possibile scarsa ponderazione terminologica del legislatore internazionale del 1929 e sull'evoluzione successivamente avutasi (così A. ANTONINI, *Il danno risarcibile nel trasporto di persone*, cit., 82 ss. D'accordo, M. PIRAS, *Il danno non patrimoniale nel trasporto aereo*, cit., 212; E. G. ROSAFIO, *Il danno non patrimoniale nel trasporto di persone*, in *XXXIV Journadas latinoamericanas de derecho aeronautico y especial* (a cura di M. O. Folchi, M. M. Comenale Pinto, U. La Torre, F. Morandi, R. Tranquilli Leali) Padova, 2010, 246). Sulle discussioni intervenute al riguardo in occasione della conferenza di Montreal, cfr., fra gli altri, A. MERCER, *Liability of air carriers for mental injury under the Warsaw Convention*, in *Air & Space Law*, 2003, 147, 174 ss.

³³⁵ Può, comunque, ricordarsi l'opinione, assolutamente minoritaria, che ha ritenuto che se nella conferenza diplomatica di Varsavia non si è discusso della risarcibilità del danno per le lesioni mentali, è perché questa era ampiamente ammessa nel mondo anglosassone all'epoca di redazione della disciplina internazionaluniforme, così come lo era il danno non pecuniario nella dottrina e prassi francese nello stesso periodo (cfr. C. ANDREWS - V. NASE, *Psychiatric*

meglio, concentra, all'art. 17, l'oggetto della responsabilità nelle «*lésion corporelle*» (o «*bodily injury*»), allora non consideri risarcibile il danno morale³³⁶. Si ritiene, infatti, che la Convenzione di Montreal lascerebbe ai singoli ordinamenti nazionali solamente la disciplina del contenuto dell'obbligazione risarcitoria, ossia l'individuazione del danno-conseguenza, e non anche delle fattispecie di danno-evento. Per cui le lesioni psichiche, che costituirebbero un evento di danno non previsto dalla normativa internazionale, sarebbero irrisarcibili³³⁷. Ciò, ben inteso, in riferimento solo al c.d. «danno psichico puro», che non è in alcun modo connesso con un danno fisico, essendo sempre stata ammessa la risarcibilità delle lesioni mentali che rappresentano una conseguenza, o che sono la causa, di un danno corporale.

injury in aviation accidents under the Warsaw and Montreal Convention: the interface between medicine and law, in Journal of air law and commerce, 1, 2011, 3 ss., che ricordano, a dimostrazione di quanto detto, il fatto che nel 1951 il delegato francese propose una modifica del termine usato dalla Convenzione di Varsavia perché la lesione fisica presuppone una rottura materiale del tessuto, che la lesione mentale non presenta).

³³⁶ In tal senso cfr. Camera dei Lords nei casi riuniti *King v. Bristol Helicopters* e *Morris v. KLM*, in *Dir. trasp.*, 2003, 976, con nota di A. ZAMPONE, *Sulla risarcibilità del danno psichico nel trasporto aereo internazionale di persone*. Cfr. pure A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *op. cit.*, 478; A. ANTONINI, *Il danno risarcibile nel trasporto di persone*, *cit.*, 86 ss.; S. BUSTI, *La responsabilità per danni alla persona nel trasporto aereo*, in *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea* (a cura di L. Masala, E. G. Rosafio), Milano, 2006, 61.

³³⁷ A. ANTONINI, *Il danno risarcibile nel trasporto di persone*, *cit.*, 88-89.

Contro l'impostazione riportata, è stato notato che la mancata esecuzione del trasporto non è compresa tra gli eventi di danno regolati dalla disciplina internazionale, eppure non ne è mai stata dubitata la risarcibilità tramite il ricorso alla legge nazionale³³⁸. A parte l'estremizzazione operata dalla giurisprudenza statunitense e da parte di quella inglese³³⁹, che ha escluso il risarcimento dei danni psichici anche per il tramite della legge dei singoli ordinamenti nazionali, in quanto l'art. 29 della Convenzione di Montreal del 1999 porrebbe un'«*exclusive cause of action*», l'orientamento maggioritario ha adottato, invece, un'ottica di maggiore apertura nell'interpretazione della disciplina convenzionale. È stato infatti ritenuto che questa individuerebbe solo le fattispecie di danno-evento, e che, dunque, lascerebbe ai singoli ordinamenti nazionali la disciplina del contenuto dell'obbligazione risarcitoria, ossia l'individuazione del danno-conseguenza. In questo modo, la questione relativa all'*an* del danno risarcibile viene considerata una la-

³³⁸ L. TULLIO, *Ibidem*.

³³⁹ Corte Suprema degli Stati Uniti, nel caso *El Al Israel Airlines, Ltd., c. Tsui Yuan Tseng*, del 12 gennaio 1999, cit. e Camera dei Lords, sui casi *Abnett v. British Airways Plc. (Scotland) and Sidhu v. British Airways Plc. (1 All E.R. 193 (1996))*, del 12 dicembre 1996, cit.

cuna della disciplina internazionaluniforme, colmabile sulla base della *lex fori*.

Certamente, il ricorso alla disciplina dei singoli ordinamenti nazionali mette a repentaglio l'uniformità di applicazione della normativa internazionale. Da questo punto di vista, sembrerebbe maggiormente condivisibile l'operazione ermeneutica tentata soprattutto dalla giurisprudenza inglese³⁴⁰. Quest'ultima, pur di rimanere fedele alla disciplina internazionaluniforme, utilizza un concetto di lesione corporale più avanzato, valutato secondo le conoscenze moderne, da cui risulta che una forte emozione può comportare una modifica fisica delle connessioni neuronali e della trasmissione dei segnali nel cervello³⁴¹. Con la conseguenza che risulterebbe ammissibile il risarcimento della lesione mentale, assumendo che, stante l'inscindibile unità corpo-mente, anche il danno psichico ha una base fisica.

Probabilmente, quest'ampia lettura è stata accolta anche in Argentina, ove, all'atto di adesione, del 16 dicembre 2009, alla Convenzione di Montreal (che è entrata in vigore il 14 febbraio

³⁴⁰ *King v. Bristow Helicopters Ltd.* (2002) 1 Lloyd's Rep. 745, (H.L.); *Morris v. KLM* (2002) UKHL 7 (2002) 2 628 (UK House of Lords, 2002).

³⁴¹ Sul punto, C. ANDREWS - V. NASE, *cit.*, 34 ss.

2010), è stata depositata una c. d. «*declaración interpretativa*» del seguente tenore: «*Para la Republica Argentina, la expresion “lesion corporal” contenida en el articulo 17 de este tratado comprende asismo la lesion mental relacionada con la lesion corporal, u otra lesion mental que afecte de forma tan grave y perjudicial a la salud del pasejero que su capacidad para realizar actividades cotidianas de una persona comun este muy debilidadada*»³⁴². In riferimento alla medesima, è stato ritenuto che di una «dichiarazione interpretativa» della disciplina internazionale di diritto uniforme che regola la responsabilità del vettore aereo possa parlarsi solo con riguardo alla prima parte della dichiarazione, dove si dice che la lesione corporale comprende la lesione mentale «*relacionada con*» quella corporale, mentre, per quanto riguarda la seconda parte della dichiarazione, che comprende nel concetto di lesione corporale anche ogni altra lesione mentale, possa parlarsi di un vera e propria riserva, non consentita ai sensi dell'art. 57 della Convenzione di

³⁴² La definizione riportata corrisponde letteralmente al testo di una proposta, respinta in sede di approvazione finale della Convenzione, contenuta in un *draft consensus package*, presentata l'ultima settimana della conferenza di Montreal da un sottogruppo di *friends of the Chairman*, v. DCW-FCG No.1 Rev. 2, del 24 maggio 1999.

Montreal del 1999³⁴³. La problematica esposta, tuttavia, si sarebbe potuta facilmente superare, considerando accolta, nella dichiarazione riportata, una nozione ampia del concetto di lesione.

In effetti, anche il nostro ordinamento comprende una norma che accoglie una nozione di lesione che va oltre quella strettamente corporale. Ci si riferisce all'art. nell'art. 941 cod. nav. (nella versione post-riforma 2005-2006), il quale, nel rinviare alle norme internazionali la disciplina del trasporto aereo di persone, comprende in essa anche la responsabilità per le «lesioni personali» del passeggero³⁴⁴. Ne deriverebbe che, se la legge applicabile al contratto fosse quella italiana, la responsabilità del vettore si estenderebbe alle lesioni personali, quindi anche mentali, cosicché la Convenzione continuerebbe a non applicarsi alle lesioni mentali per forza propria, ma si applicherebbe alle medesime per forza del richiamo quando la legge italiana regola il contratto³⁴⁵.

³⁴³ L. TULLIO, *Il danno risarcibile nel trasporto aereo: il danno morale*, in *Dir. trasp.*, 2011, 778-779.

³⁴⁴ Sul fatto che il riferimento di cui all'art. 941 cod. nav. alle «lesioni personali» non ponga alcuna distinzione tra lesioni fisiche e lesioni psichiche, S. BUSTI, *La responsabilità per danni alla persona nel trasporto aereo*, cit., 89; per un altro riferimento v. G. CAMARDA - M. COTTONE - M. MIGLIORATTI, *La responsabilità civile del vettore aereo nel trasporto di persone e di merci – Casi e materiali*, I, Milano, 2006, 182).

³⁴⁵ L. TULLIO, *Il danno risarcibile nel trasporto aereo: il danno morale*,

Questa modalità interpretativa, tuttavia, rischia di imporre il risarcimento in ogni caso di lesione, al corpo o alla mente, psichica, solo perché qualificabile come «*bodily*». In altri termini, porterebbe quasi a ritenere che, una volta verificatosi il danno (evento), ogni conseguenza di esso sarebbe risarcibile solo perché avente la condizione posta dalla legge³⁴⁶, senza che alcun filtro permetta la valutazione del danno non economico.

Va, ora, considerato, che tutti i discorsi riportati, che d'altronde sono di risposta a quello precedentemente esposto, che considera inammissibile, nell'ambito della disciplina internazionale, il risarcimento del danno morale (*rectius*: non patrimoniale) in quanto non lo è quello psichico, destano notevoli perplessità, perché sovrappongono l'opposizione tra lesione fisica e lesione mentale a quella tra danno patrimoniale e danno non patrimoniale³⁴⁷, confon-

cit., 779. Condivide l'opinione, G. MASTRANDREA, *op. cit.*, 485.

³⁴⁶ M. PIRAS, *ult. op. cit.*, 241.

³⁴⁷ L. TULLIO, *Il danno risarcibile nel trasporto aereo: il danno morale*, cit., 780 ss. Emblematico è il caso c.d. *Floyd* della giurisprudenza statunitense (Corte Suprema Stati Uniti (*Eastern Airlines v. Floyd* 499 US 530, 111 S.ct. 1489) (1991)), la cui vicenda si è sviluppata come corollario della negazione della rilevanza delle lesioni mentali e la Corte Suprema, negando il risarcimento per il danno emotivo, ha lasciato espressamente impregiudicata, perché non portata espressamente all'attenzione dei giudici, la questione se fosse risarcibile il danno psichico accompagnato da una lesione fisica. A tale questione è stata data risposta successivamente, nel caso *Jack*, (*World Airlines*,

dendo così il piano del danno-evento con quello del danno-conseguenza³⁴⁸.

È necessario, allora, fare un minimo di ordine. Le lesioni mentali non coincidono col danno morale³⁴⁹ (o non patrimoniale), e, a differenza di questo, costituiscono un danno-evento³⁵⁰, da cui possono derivare danni, certamente prevalentemente morali e, comunque, anche patrimoniali (come, per esempio, le spese per l'acquisto di un farmaco ansiolitico)³⁵¹. Per quel che ci riguarda, il danno-evento è il ritardo, e quando si parla del problema della risarcibilità nella disciplina internazionaluniforme che regola la responsabilità del vettore aereo, ci si riferisce al danno-conseguenza.

Inc., 854 Fsupp. 654 (ND Cal., 1994)), ove la Corte ammette il risarcimento dei danni psichici quando e soltanto ci si trovi in presenza di una lesione fisica.

³⁴⁸ Cfr. L. TULLIO, *Ibidem*; A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *op. cit.*, 478. Sull'anfibologia del termine «danno», quale fattore costitutivo della fattispecie della responsabilità (danno-evento) e poi come derivazione negativa, cioè effetto dannoso, oggetto dell'obbligazione di risarcimento (danno-conseguenza), v. C. CASTRONOVO, *La nuova responsabilità civile. Regola e metafora*, Milano, 1991, 133 ss.; M. BONA, voce *Danno esistenziale*, in *Dig. disc. priv. sez. civ. (agg.)*, vol. I, Torino, 2003, 654 ss., 677.

³⁴⁹ L. TULLIO, *Ibidem*; A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Ibidem*.

³⁵⁰ Espressamente, L. TULLIO, *Ibidem*. Con riferimento al fatto che l'art. 17 della Convenzione di Montreal del 1999 (così come di Varsavia del 1929) disciplini solo il danno-evento, G. MASTRANDREA, *ult. op. cit.*, 484.

³⁵¹ A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Ibidem*.

Ricollocati così i termini della questione, è possibile andare a capire se il danno, in particolare modo quello non patrimoniale, derivante da ritardo aereo, sulla base della disciplina internazionale, sia risarcibile. Come vedremo, il ricorso all'ordinamento interno in materia non ha più tanto senso, in considerazione delle pressoché recenti pronunce della Corte di Giustizia europea che, competente a statuire in via pregiudiziale sull'interpretazione della Convenzione di Montreal del 1999³⁵² (le cui disposizioni costituiscono, a partire dall'entrata in vigore di quest'ultima, parte integrante dell'ordinamento giuridico dell'Unione³⁵³) riconduce in essa il risarcimento del danno alla persona.

³⁵² La Convenzione di Montreal del 1999 è stata firmata dalla Comunità il 9 dicembre 1999 sulla base dell'art. 300, n. 2, CE, approvata a norme di quest'ultima con la decisione 2001/539 ed entrata in vigore per quanto riguarda la Comunità il 28 giugno 2004.

³⁵³ Si vedano, a proposito, le sentenze della C. Giust. Ce, 10 gennaio 2006, causa 344/04, cit., al punto 36, e 22 dicembre 2008, causa 549/07, cit., al punto 28.

2. IL RISARCIMENTO DEL DANNO CONSEGUENTE A RITARDO AEREO NELLA NOSTRA GIURISPRUDENZA.

A seguito di ritardato adempimento della prestazione di trasporto aereo, la nostra giurisprudenza tende a considerare risarcibile, innanzitutto, il danno patrimoniale. Questo, normalmente, ha ad oggetto il danno emergente, ossia le spese dal passeggero sostenute per far fronte al disagio subito. Tra queste, però, sulla base di quanto disposto dalla Corte di Giustizia europea³⁵⁴, non rientrano le spese affrontate a causa del mancato adempimento da parte del vettore degli obblighi di sostegno ed assistenza, ad esso incombenti in virtù degli artt. 8 e 9 del reg. Ce n. 261/2004, che potranno essere oggetto di un'autonoma richiesta risarcitoria. Non si ritiene, invece, risarcibile il lucro cessante, ossia il mancato guadagno, nella forma del c.d. «danno da perdita di *chances*»³⁵⁵, ricollegabile al mancato ri-

³⁵⁴ C. Giust. Ue 13 ottobre 2011, causa 83/10, cit.

³⁵⁵ Per i problemi di ammissibilità di questo tipo di danno, v., in generale, F. D. BUSNELLI, *Perdita di una chance e risarcimento del danno*, in *Foro it.*, 1965, IV, 47 ss.; M. BOCCHIOLA, *Perdita di una «chance» e certezza del danno*, in *Riv. trim.*, 1976, 55 ss.; A. DE CUPIS, *Il risarcimento della perdita di una «chance»* (nota a Cass. 19 dicembre 1985, n. 6506), in *Giur. it.*, I, 1, 1985, 1181 ss.; V. ZENO ZENCOVICH, *Il danno per perdita della possibilità di una utilità futura* (nota a Cass. 19 dicembre 1985, n. 6506), in *Riv. dir. comm.*, 1986, 213; G. NARDULLI, *Perdita di chances: verso l'ampliamento dell'aerea*

spetto di importanti appuntamenti (affari, concorsi e simili) a causa del ritardo del volo. L'irrisarcibilità viene argomentata su due ordini di ragioni: si tratta di danno imprevedibile per il vettore (come tale non risarcibile, ai sensi dell'art. 1225 c.c.); si tratta di danno che il passeggero, consapevole dell'importanza dell'appuntamento e della frequenza con cui il sistema di trasporto aereo produce ritardi, avrebbe potuto evitare usando l'ordinaria diligenza, preordinando con maggiore anticipo la propria partenza (art. 1227 c.c.)³⁵⁶.

A prescindere dalle perplessità sussistenti a livello internazionale, la nostra giurisprudenza tende ad ammettere il riconoscimento del danno non patrimoniale, ossia ad attribuire rilevanza alla situazione di disagio, stress, patimento, rabbia, ansia, nervosismo, frustrazione, che l'assenza di tranquillità, la lunga attesa, l'improvviso cambio di programmi, la perdita di tempo, cagiona al passeggero³⁵⁷. Tra l'altro, muovendo dall'assunto che l'inadempimento

del danno risarcibile (nota App. Roma 17 febbraio 1988), in *Giur. it.*, 1991, I, 2, 640 ss.

³⁵⁶ Sul punto, A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti, op. cit.*, 279.

³⁵⁷ Giud. pace Milano, 19 febbraio 2010, n. 3541, in *www.professionimprese24.ilsole24ore.com*; Giud. pace Carinola, 26 febbraio 2006, in *Resp. civ. prev.*, 2007, 157, con nota di C. POZZI, *Tipologia e quantificazione del danno da ritardo nel trasporto aereo*; Giud. pace Catanzaro, 19 settembre 2006, in *Il giud. p.*, I, 2008, 56, con nota di A. PALMIERI, *Risarcimento del danno non patrimoniale subito dal passeggero per i disagi conseguenti a dis-*

generi sempre e di per sé un danno alla sfera psicologica del creditore, da liquidarsi giudizialmente in via equitativa (ex art. 1226 c.c.), viene considerato sufficiente il rinvio a quei fatti notori, rientranti nella comune esperienza, che possono venire posti a fondamento della decisione senza bisogno di prova (come previsto all'art. 115, comma 2°, c.p.c.).

Per la verità, questo tipo di pregiudizio, che è definito «esistenziale»³⁵⁸ (anche se, più che alla sfera del fare, attiene quella del

servizi imputabili al vettore aereo; Giud. pace Alghero, 4 agosto 2004, in *Dir. tur.*, 2005, 373, con nota di B. COSSU, *Rilevanza del danno esistenziale per mancato imbarco e omessa informazione del passeggero*. Ritiene che una conferma, sia pure implicita, dell'indirizzo che riconosce il risarcimento del danno esistenziale da ritardo aereo possa trovarsi nella pronuncia della C. Giust. Ce, 10 gennaio 2006, causa 344/04, cit., M. M. FRANCISSETTI BROLIN, *Ritardo nel trasporto aereo e danno esistenziale: riflessioni sul danno non patrimoniale da contratto e libertà di circolazione*, in *Riv. it. dir. tur.*, 4, 2012 20, anche se poi (l'A.) conclude nel senso che da tale sentenza non possa comunque trarsi la risarcibilità del disagio in sé considerato per la semplice attesa in aeroporto.

³⁵⁸ Con l'espressione danno esistenziale si intende la rilevante modificazione del fare aredituale della persona, dell'espressione della personalità nel mondo esterno, oggettivamente accertabile tramite scelte di vita diverse da quelle che si sarebbero prese se non si fosse verificato l'evento dannoso. Anch'esso, a seguito delle SS. UU. dell'11 novembre 2008 costituisce un pregiudizio rientrante nella categoria unitaria di danno non patrimoniale. Il suo concetto si delinea per la prima volta nella sentenza della C. cost. 27 ottobre 1994, n. 372 (in *N. giur. civ. comm.*, 1995, I, 406) seppur in riferimento all'art. 2043 c.c. Con le sentenze gemelle della Cassazione del 2003 (Cass. 31 maggio 2003, n. 8827, in *Danno e resp.*, 2003, 819, con note di F. D. BUSNELLI, *Chiaroscuri d'estate, La Corte di Cassazione e il danno alla persona*, *ivi*, 826; G. PONZANELLI, *Ricomposizione dell'universo non patrimoniale, le scelte della Corte di Cassazione*, *ivi*, 829; A. PROCIDA MIRABELLI DI LAURO, *L'art. 2059 c.c. va in paradiso*, *ivi*, 831; e Cass. 31 maggio 2003, n. 8828, in *Resp. civ. prev.*, 2003, 675, con note di P. CENDON, *Anche se gli amanti si perdono l'amore non si perderà. Impressioni di lettera su Cass. 8828/2003*, *ivi*, 865; E.

sentire, per cui sarebbe forse più corretto definirlo «morale»³⁵⁹, o,

BARGELLI, *Danno non patrimoniale e di interpretazione costituzionalmente orientata dell'art. 2059 c.c.*, *ivi*, 691; P. ZIVIZ, *E poi non rimase nessuno*, *ivi*, 703), viene ricondotto nell'ambito dell'art. 2059 c.c. (e quindi del danno non patrimoniale, in virtù della nuova struttura bipolare, insieme al danno biologico e morale), sul punto G. PONZANELLI, *Il «nuovo» danno non patrimoniale*, Padova, 2004, 41 ss. Sul contrasto giurisprudenziale emerso in questi ultimi anni in merito all'ammissibilità del ricorso alla categoria del danno esistenziale, si segnalano, tra le altre, le seguenti pronunce a favore: Cass., sez. un., 24 marzo 2006, n. 6572 (in *Resp. civ. prev.*, 2006, 1041, con note di M. BERTONICINI, *Demansionamento ed onere della prova dei danni conseguenti*, *ivi*, 1047; F. BILOTTA, *Attraverso il danno esistenziale, oltre il danno esistenziale*, *ivi*, 1051; in *Danno resp.*, 2006, 852, con nota di F. MALZANI, *Il danno da demansionamento professionale e le Sezioni unite*, *ivi*, 852); Cass. 12 giugno 2006, n. 13546 (in *Resp. civ. prev.*, 2006, 1439, con nota di P. ZIVIZ, *La fine dei dubbi in materia di danno esistenziale*, *ivi*, 1446; in *Danno resp.*, 2006, 843, con nota di G. PONZANELLI, *Il danno esistenziale e la Corte di Cassazione*, *ivi*, 849); Cass. 6 febbraio 2007, n. 2546 (in *Resp. civ. prev.*, 2007, 1279, con nota di D. CHINDEMI, *Danno esistenziale quale autonoma voce di danno distinta dal danno biologico e dal danno morale*, *ivi*, 1281); contro: Cass. 15 luglio 2005, 15022 (in *Resp. civ. prev.*, 2006, 86, con nota di P. CENDON, *Danno esistenziale: segreti e bugie*, *ivi*, 91); Cass. 9 novembre 2006, n. 23918 (in *Resp. civ. prev.*, 2007, 276, con nota di P. CENDON, *Danno esistenziale ed ossessioni negazioniste*, *ivi*, 284; in *Giur. it.*, 2007, 1110, con nota di P. ZIVIZ, *La sindrome del vampiro*, *ivi*, 1112); Cass. 20 aprile 2007 n. 9510 (in *Resp. civ. prev.*, 2007, 1553, con nota di P. CENDON, *Ma il biologico saprà fare la sua parte?*, *ivi*, 1558).

³⁵⁹ Mentre il danno esistenziale si manifesta sul piano esterno delle attività realizzatrici della persona, il danno morale riguarda le ripercussioni che la vittima patisce nella sua dimensione interiore e privo di obiettivizzazione all'esterno. Cfr. Cass., sez. un., 24 marzo 2006, n. 6572 (in *Riv. it. dir. lav.*, 2006, 687, con nota di R. SCOGNAMIGLIO, *Le Sezioni Unite sull'allegazione e a prova dei danni cagionati da demansionamento o dequalificazione*; in *Foro it.*, 2006, I, 1344 e 2334, con note di P. CENDON, *Voci lontane, sempre presenti sul danno esistenziale* e G. PONZANELLI, *La prova del danno non patrimoniale e i confini tra danno esistenziale e danno non patrimoniale*; in *Corr. giur.*, 2006, 6, 787, con nota di P. G. MONATERI, *Sezioni Unite: le nuove regole in tema di danno esistenziale e il futuro della responsabilità civile*; in *Corriere merito*, 2006, 1165 ss., con nota di G. TRAVAGLINO, *Le nuove categorie del danno non patrimoniale*; in *Nuova giur. civ.*, 2006, I, 1132 ss., con nota di G. CRICENTI, *Il danno esistenziale da demansionamento*; in *Resp. civ. prev.*, 2006, 1477, con nota di M. ROSSETTI, *Danno esistenziale, una questione lontana dall'essere risolta*; in *Resp. civ. prev.*, 2006, 1041, con nota di F. BILOTTA, *Attraverso il dan-*

comunque, non patrimoniale³⁶⁰), viene prevalentemente riconosciuto nelle decisioni emesse secondo equità, mentre è assai meno frequente in quelle decise secondo diritto³⁶¹, il che (oltre ad essere curioso, visto che i principi informatori che regolano la materia del risarcimento del danno devono essere seguiti anche nelle prime³⁶²)

no esistenziale, oltre il danno esistenziale; in Giur. it., 2006, 1359, con nota di R. BORDON, L'imprimatur delle Sezioni Unite al danno esistenziale; in Giust. civ., 2007, I, 679, con nota di F. CORDOPATRI, Appunti in tema di allegazione, di prova e di presunzione) secondo cui «ogni pregiudizio che l'illecito (...) provoca al fare aredituale del soggetto, alterando le abitudini di vita e gli assetti relazionali che gli erano propri, sconvolgendo la sua quotidianità e privandolo di occasioni per la espressione e la realizzazione della sua personalità nel mondo esterno. Peraltro, il danno esistenziale si fonda sulla natura non meramente emotiva ed interiore (propria del c.d. danno morale), ma oggettivamente accertabile nel pregiudizio, attraverso la prova di scelte di vita diverse da quelle che si sarebbero adottate se nn si fosse verificato l'evento dannoso».

³⁶⁰ Nello stesso senso P. ZIVIZ, *La sfuggente identità dei danni bagatellari*, in *Resp. civ. prev.*, 2009, 12, 2465-2466; ID., *Il danno non patrimoniale*, cit., 109, nt. 54, che considera i «disagi, fastidi, disappunti, ansie, ed ogni altro tipo di insoddisfazione concernente gli aspetti più disparati della vita quotidiana» come danno morale. Più in generale S. PAGLIANTINI, *Per un'interpretazione comunitariamente orientata del danno non patrimoniale da inadempimento*, cit., 740, ritiene che si tratterebbe (nelle sentenze dei giudici) dell'ammissibilità del danno non patrimoniale e non esistenziale.

³⁶¹ Tra cui: Trib. Mondovì, 22 maggio 2008, in *Resp. civ. prev.*, 2009, 402, con nota di S. VERNIZZI, *Brevi considerazioni in tema di ritardo nel trasporto aereo*.

³⁶² Si ricordi, al riguardo, C. cost., 6 luglio 2004, n. 206 (in *Giur. it.*, 2005, 539, con nota di G. FINOCCHIARO, *L'improbabile «quadratura» costituzionale dell'equità necessaria; in Corr. giur.*, 2005, 497, con nota di L. ZANUTTIGH, *Lo scandalo dell'equità a «canone inverso»; in Nuove leggi civ. comm.*, 2004, 1181, con nota di C. ASPRELLA, *Il giudizio di equità necessario; in Guida al dir.*, 2004, 29, 50, con nota di G. FINOCCHIARO, *Con l'osservanza dei criteri «informativi» resa più difficile la decisione dei non togati; in Rass. dir. civ.*, 2004, 1143, con nota di P. PERLINGIERI, *Equità e ordinamento giuridico*) e la conseguente modifica dell'art. 339 c.p.c., operata dall'art. 1 del d.

testimonia la difficoltà che si trova nel rinvenire un fondamento giuridico che porti all'ammissibilità di tale voce di danno³⁶³.

Si arranca, perché l'evento ritardo non cagiona la lesione di diritti inviolabili della persona, che, sulla base della lettura costituzionalmente orientata dell'art. 2059 c.c., portata a compimento dalle Sezioni Unite con le sentenze nn. 26972-26975 del 2008³⁶⁴, è invece necessaria perché venga risarcito il danno non patrimoniale da contratto (salvo i casi in cui la risarcibilità è prevista dalla legge).

Nel tentativo di superare la questione, qualche autore ha cercato di ribaltarla, e di rinvenire un diritto fondamentale della persona funzionalmente collegato con l'esecuzione del contratto di trasporto aereo³⁶⁵. Partendo dalla considerazione, di buona parte della dottrina³⁶⁶ e ripresa dalle stesse Sezioni Unite³⁶⁷, che l'art. 2

lgs. 2 febbraio 2006, n. 40, che prevede l'appellabilità delle decisioni del giudice di pace che non attengano ai principi informatori della materia.

³⁶³ E. G. ROSAFIO, *Il danno non patrimoniale nel trasporto aereo di persone*, cit., 245.

³⁶⁴ Cass., sez. un., 11 novembre 2008, n. 26972, (con le coeve nn. 26973, 26974, 26975), cit.

³⁶⁵ Ci si riferisce a M. M. FRANCISSETTI BROLIN, *Ritardo nel trasporto aereo e danno esistenziale*, cit., 36 ss.

³⁶⁶ Cfr. P. PERLINGIERI, *Il diritto civile nella legalità costituzionale*, Napoli, 1991, 719; ID., *La personalità umana nell'ordinamento giuridico*, Napoli, 1972, 175 ss.; A. BARBERA, *Commento all'art. 2 della Costituzione*, in *Commentario della Costituzione* (a cura di G. Branca), Bologna-Roma, 1975, 65; A. PACE, *Iniziativa privata e governo pubblico nell'economia*, in *Giur.*

Cost. non è una norma meramente riassuntiva dei diritti fondamentali della persona previsti nella Costituzione³⁶⁸, quanto piuttosto una norma aperta che protegge la persona nel suo complesso, si è ricondotto in tale disposizione il diritto alla circolazione di cui all'art. 16 Cost³⁶⁹, attribuendogli, così, il rango dell'inviolabilità.

cost., 1979, 1217; P. GROSSI, *Introduzione ad uno studio sui diritti inviolabili nella Costituzione italiana*, Padova, 1972, 172.

³⁶⁷ Al punto 2.14. delle SS. UU. del 2008, infatti, viene detto che «la tutela non è ristretta ai casi di diritti inviolabili della persona espressamente riconosciuti dalla Cassazione nel presente momento storico, ma, in virtù dell'apertura dell'art. 2 Cost. ad un processo evolutivo, deve ritenersi consentito all'interprete rinvenire nel complessivo sistema costituzionale indici che siano idonei a valutare se nuovi interessi emersi nella realtà sociale siano, non genericamente rilevanti per l'ordinamento, ma di rango costituzionale attenendo a posizioni inviolabili della persona umana».

³⁶⁸ Così invece P. RESCIGNO, *Introduzione al codice civile*, 7° ed., Bari, 2001, 53, il quale, appunto, ritiene che «con la categoria dei diritti inviolabili non si è cercato di resuscitare categorie che volta a volta, nella concreta ricerca dell'esperienza storica possano scoprirsi e ricondurre a ragioni proprie della natura dell'uomo, o a un diritto di ragione. "Diritti inviolabili" significa pur sempre diritti positivi fermati nel sistema». Sul novero, poi, di quali diritti comprenda l'art. 2 Cost. vi è in dottrina una feconda discussione. Al riguardo, N. BOBBIO, *L'età dei diritti*, Torino, 1997; A. BARBERA, *Commento all'art. 2 della Costituzione*, in *Commentario della Costituzione* (a cura di G. Branca, Bologna-Roma), 1975, 83 ss. Per un'ampia e recente ricostruzione della questione, v. A. DONATI, *I diritti inviolabili della persona nel quadro dell'art. 2 Cost.*, in *Studi in onore di Davide Messinetti* (a cura di F. Ruscello), Napoli, 2008, 361 ss.

³⁶⁹ Sull'art. 16 Cost., v. G. AMATO, *Commentario alla Costituzione*, a cura di Scialoja-Branca, Bologna, 1977, 119; G. RINALDI BACCELLI, *La mobilità come diritto fondamentale della persona*, in *Continuità territoriale e servizi di trasporto aereo*, atti del convegno di Sassari-Alghero, 15-16 ottobre 1999, Torino, 2002, 25 ss.; ID., *Per un inquadramento sistematico del diritto alla persona nel trasporto pubblico*, in *Riv. dir. civ.*, 1991, II, 21. Può ricordarsi che l'evoluzione del diritto alla mobilità da diritto alla circolazione a diritto ai mezzi necessari per la stessa è stata per la prima volta espressa dal legislatore francese con la *lois d'orientation des transports intérieurs* del 30

Che l'attività di trasporto abbia a che fare con la sfera della persona non vi è alcun dubbio. Questa connotazione si ricava, per esempio, già dalla l. 12 giugno 1990, n. 146³⁷⁰, che annovera il trasporto tra i servizi pubblici essenziali, ossia tra quelle attività preordinate a garantire il godimento da parte dei cittadini di diritti costituzionalmente protetti. Il trasporto è, dunque, un'attività realizzatrice della personalità dell'individuo nelle formazioni sociali, che garantisce quella dimensione spaziale necessaria per l'esplicazione della personalità stessa³⁷¹. Perciò è chiaro che esso deve essere considerato come preordinato a soddisfare esigenze che non toccano soltanto valori collettivi sotto il profilo economico, ma anche valori individuali, intangibili in un sistema democratico di carattere pluralistico che pone l'individuo al centro della tutela³⁷². Non si comprende, però, bene, come da tale premessa si possa arrivare a considerare il diritto alla circolazione quale diritto inviolabile della per-

dicembre 1982 (artt. 1 e 2), che considera il diritto al trasporto come condizione per rendere effettivo il diritto di ogni cittadino alla propria mobilità.

³⁷⁰ La l. 12 giugno 1990, n. 146 - «Norme sull'esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali e sulla salvaguardia dei diritti della persona costituzionalmente tutelati» - considera come servizi pubblici essenziali tutte quelle attività preordinate a garantire il godimento da parte dei cittadini di diritti costituzionalmente protetti e annovera tra queste, appunto, il trasporto.

³⁷¹ G. RINALDI BACCELLI, *ult. op. cit.*, 31.

³⁷² G. RINALDI BACCELLI, *ult. op. cit.*, 32.

sona. Parrebbe quasi postularsi l'idea che ogni diritto afferente la persona, poiché permette a questa di esplicitarsi, sia diritto fondamentale della stessa. Il che, ovviamente, non è sostenibile. A prelu-
dio di tale teoria manca un passaggio (forse saltato nell'impeto
espositivo), che è assolutamente necessario per arrivare a sostenere
che il danno non patrimoniale derivante dall'inadempimento od ine-
satto adempimento del servizio di trasporto possa essere risarcito
secondo l'interpretazione costituzionalmente orientata dell'art. 2059
c.c. Poiché, infatti, le Sezioni Unite legano il danno alla persona al-
la lesione di suoi diritti inviolabili, per arrivare a quel risultato si sa-
rebbe dovuto previamente «declassare» questo riferimento con un
richiamo ai diritti costituzionalmente garantiti.

A tale scopo potrebbe tentarsi la seguente argomentazione.
Le Sezioni Unite non chiariscono affatto quali siano i diritti invio-
labili, e nemmeno quale sia la via da seguire per la loro tracciabilità.
Con la stessa mossa, infatti, chiudono ed aprono la loro individua-
zione: tipicizzano il danno non patrimoniale di cui all'art. 2059 c.c.,
considerandolo risarcibile solo nei casi previsti dalla legge e nei ca-
si in cui vengono lesi diritti inviolabili della persona costituzional-
mente garantiti, eppure, ne lasciano la determinazione ai giudici,

per il tramite della clausola generale dell'art. 2 Cost. In questo modo, non si capisce se diritti inviolabili siano solo e tutti quelli riconosciuti come assolutamente insopprimibili nell'ordinamento giuridico italiano, a prescindere da una loro esplicita proclamazione all'interno del dettato costituzionale, bastando che attengano posizioni inviolabili della persona; o, se, viceversa, tali siano soltanto quelli espressamente indicati dalla Costituzione, anche se non necessariamente definiti come inviolabili, di guisa che godrebbero del carattere della inviolabilità per il semplice fatto di avere un esplicito riferimento nella Carta costituzionale³⁷³. Nessuna delle due modalità interpretative sembra, però, potersi seguire, perché ognuna, per motivi diversi, contrasta con altre argomentazioni della stessa giurisprudenza di legittimità. L'ultima, infatti, contrasta con la precisazione secondo cui dovrebbe negarsi l'«inviolabilità», per esempio, al diritto alla riservatezza, alla libertà di iniziativa economica o al diritto di proprietà, seppure siano diritti espressamente tutelati dalla Costituzione (agli artt. 15, 41 e 42³⁷⁴). La prima, poi, diviene incon-

³⁷³ Così A. VIGLIANISI FERRARO, *Il danno non patrimoniale e i diritti inviolabili dell'uomo secondo la recente giurisprudenza delle Sezioni unite della Corte di cassazione*, in *Dir. comunit. sc. internaz.*, 2009, 815-816.

³⁷⁴ Così A. VIGLIANISI FERRARO, *cit.*, 817.

cepibile se letta in combinato disposto col punto in cui viene negata l'inviolabilità al diritto alla libera circolazione di cui all'art. 16 Cost., in quanto può essere limitato per varie ragioni³⁷⁵. Il diritto inviolabile viene, così, considerato tale in quanto insuscettibile di qualsivoglia limitazione. Ma, con questi requisiti, è stato ritenuto, non esisterebbe nell'ordinamento italiano alcun diritto soggettivo, giacché tutti i diritti, anche se formalmente definiti inviolabili, possono essere limitati a seguito di un bilanciamento con contrapposti interessi, anch'essi meritevoli della massima tutela³⁷⁶. Se, dunque, dovessero essere effettivamente considerati inviolabili unicamente i diritti che non possono mai subire limitazioni, risulterebbe difficile, se non impossibile, individuarne anche uno solo³⁷⁷.

³⁷⁵ Così fanno le SS. UU. dell'11 novembre 2008, *cit.*, al punto 3.10.

³⁷⁶ Così A. VIGLIANISI FERRARO, *cit.*, 816, il quale ricorda come anche il primo diritto fra tutti, il diritto alla vita, può essere compresso, per legittima difesa. Esclude dalla possibilità di subire limitazioni (in forma comunque dubitativa) la «dignità umana», intesa però, come nucleo essenziale di ogni diritto fondamentale.

³⁷⁷ Così A. VIGLIANISI FERRARO, *Ibidem*. Basti pensare, come ricorda l'A., al diritto alla libertà personale, definito inviolabile all'art. 13 Cost., ma allo stesso tempo, dal medesimo, limitato in specifiche ipotesi; come accade per il diritto alla riservatezza (artt. 2 e 3 Cost.); il diritto alla salute (art. 32 Cost.); i diritti della famiglia (artt. 2, 29 e 30 Cost.), e per ognuno degli altri diritti richiamati dalle Sezioni Unite come situazioni giuridiche soggettive contrassegnate dalla «inviolabilità».

Per questa parte del loro pronunciamento, allora, è plausibile asserire che le Sezioni Unite si sono impelagate, in modo «incompleto ed approssimativo»³⁷⁸, in distinzioni (tra diritti fondamentali e diritti inviolabili) «malferme ed opinabili»³⁷⁹, tra l'altro senza tenere in alcun modo conto dei diritti ai quali la Corte costituzionale, nella sua attività di giudice delle leggi, ha via via riconosciuto il carattere della inviolabilità³⁸⁰, né del fatto che quando questa ha trattato della risarcibilità di danni non patrimoniali ha fatto riferimento a situazioni soggettive costituzionalmente garantite³⁸¹, a di-

³⁷⁸ Così A. VIGLIANISI FERRARO, cit., 817.

³⁷⁹ Così G. GRISI, *Il danno (di tipo) esistenziale e la nomofilachia creativa delle Sezioni Unite*, in *Eur. dir. priv.*, 2009, 393, nt. 1.

³⁸⁰ Si trova in D. POTETTI, *Sintesi, elaborazione osservazioni sulla sentenza delle Sezioni Unite Civili, n. 26972 del 2008, in tema di danno non patrimoniale*, in *www.csm.it*, 6, un elenco dei diritti che la Corte costituzionale ha considerato inviolabili, tra cui, principalmente: il diritto alla libertà personale (art. 13), alla libertà di domicilio (art. 14), alla segretezza della corrispondenza (art. 15) e il diritto alla difesa personale (art. 24, comma 2°). Ma anche: il diritto alla vita, alla libera manifestazione del proprio pensiero, il diritto di contrarre matrimonio; il diritto di professare liberamente la propria fede religiosa; il diritto di associazione, il diritto alla salute; i diritti della persona nella famiglia; il diritto ad avere una famiglia; i diritti dei minori all'istruzione, al mantenimento ed all'educazione.

³⁸¹ Cfr. C. cost., 26 luglio 1979, nn. 87-88, in *Resp. civ. prev.*, 1979, 698, con nota di G. PONZANELLI, *Danno non patrimoniale e danno alla salute: due sentenze della Corte Costituzionale*.

ritti personali costituzionalmente protetti³⁸² o, più genericamente, a diritti fondamentali dell'uomo³⁸³.

Poste queste premesse, è evidente che il ricorso alla formula «diritti inviolabili» (al posto degli «interessi costituzionalmente protetti» di cui alle decisioni del 2003³⁸⁴) che opera una restrizione particolarmente drastica³⁸⁵ del concetto di «ingiustizia costituzionalmente qualificata» (forse contravvenendo alle stesse istanze evidenziate dalla Corte costituzionale nella pronuncia n. 233 del 2003³⁸⁶) deve essere ridimensionato³⁸⁷. D'altronde, questo è quello

³⁸² Cfr. C. cost., 27 ottobre 1994, n. 372, in *Foro it.*, 1994, I, 3297, con nota di G. PONZANELLI, *La Corte Costituzionale e il danno da morte*; in *Giur. it.*, 1995, 407, con nota di A. JANNARELLI, *Il «sistema» della responsabilità civile proposto dalla Corte costituzionale ed i «problemi» che ne derivano*; in *Dir. ed ec. delle ass.*, 1995, 258, con nota di M. FRANZONI, *La sentenza della corte costituzionale sul danno alla morte dei sopravvissuti*.

³⁸³ Cfr., C. cost., 22 luglio 1996, n. 293, in *Danno e resp.*, 1996, 679, con nota di G. PONZANELLI, *L'art. 2059 resiste: ma quanti problemi ancora!*; in *Giur. it.*, 1997, I, 1, 314, con nota di G. COMANDÈ, *L'ordinanza n. 293 del 22 luglio 1996 ed il nodo irrisolto dell'art. 2059 c.c.*; in *Foro it.*, 1996, I, 2963, con nota di G. DE MARZO, *Brevi note sulla nozione di danno psichico*.

³⁸⁴ Come rilevato da R. DEL PUNTA, *Il danno non patrimoniale dopo le Sezioni Unite del 2008: riflessioni di sistema e ricadute lavoristiche*, in *Giur. it.*, 2009, 1040.

³⁸⁵ G. VETTORI, *Danno non patrimoniale e diritti inviolabili*, in AA. VV., *Il danno non patrimoniale*, Milano, 2009, 537, nt. 1, parla di «una lettura della Costituzione che limita anziché ampliare le prerogative soggettive».

³⁸⁶ C. cost., 11 luglio 2003, n. 233, in *Giur. cost.*, 2003, 1981, con nota di G. B. FERRI, *Les temps retrouvés dell'art. 2059 c.c.*; in *Foro it.*, 2003, I, 2201, con nota di E. NAVARRETTA, *La Corte costituzionale e il danno alla persona «in fieri»*; in *Giur. it.*, 2003, 1777 ss., con nota di P. CENDON – P. ZIVIZ, *Vincitori e vinti (... dopo la sentenza n. 233/2003 della Corte Costituzionale)*;

che ha fatto la stessa giurisprudenza di legittimità poco tempo dopo, nella decisione del 16 febbraio 2009 (n. 3677)³⁸⁸, ove è stato affermato che il danno non patrimoniale è risarcibile (a parte laddove il fatto illecito integra reato) nel caso in cui «il fatto illecito *ha* vulnerato in modo grave un diritto della persona direttamente tutelato dalla legge»³⁸⁹.

Così completata, l'opinione riportata, che ammette il risarcimento del danno non patrimoniale per ritardo aereo, in quanto lesivo del diritto alla circolazione, ossia di un interesse della persona costituzionalmente protetto, non è poi così inconcepibile.

in *Resp. civ. prev.*, 2003, 1041, con nota di P. ZIVIZ, *Il nuovo volto dell'art. 2059 c.c.*

³⁸⁷ Nonostante siano emerse delle opinioni contrarie al riguardo, si ritiene, oramai, più o meno comunemente, in giurisprudenza, che il danno da vacanza rovinata abbia natura non patrimoniale, per cui, il suo riconoscimento potrebbe considerarsi un caso di oggettivizzazione di un interesse non patrimoniale non avente valenza costituzionale (recentemente, al riguardo: Cass., 20 marzo 2012, n. 4372, in *I contratti*, 2012, 10, con commento di F. SANGERMANO), atteso che non esiste nel nostro ordinamento un diritto fondamentale al riposo e al godimento edonistico del tempo libero (in argomento, per tutti, F. GAZZONI, *Dall'economia del dolore all'economia dell'infelicità*, in *Rass. dir. civ.*, 2002, 861). Non a caso, di questa tipologia di danno la giurisprudenza del 2008 ha «stranamente» dimenticato di occuparsi (cfr. F. GALGANO, *Danno non patrimoniali e diritti dell'uomo*, in *Contr. e impr.*, 2009, 890; analogamente M. GAZZARA, *Danno non patrimoniale da inadempimento: le SS. UU. e le prime applicazioni nella giurisprudenza di merito*, in *Danno e resp.*, 2009, 284).

³⁸⁸ Cass., sez. un., 16 febbraio 2009, n. 3677, in *Resp. civ. prev.*, 2009, 4, 754, con nota di P. ZIVIZ, *Le «magnifiche sorti e progressive» dell'impianto teorico delle Sezioni Unite*.

³⁸⁹ Così (il corsivo è mio) al punto 11 della sentenza in commento.

Restano da considerare le rimanenti obiezioni che vengono normalmente sollevate alla risarcibilità del danno alla persona dovuto a ritardo aereo. In esso sembrerebbero mancare la gravità dell'offesa e la serietà del pregiudizio, che sono, invece, previste dalle Sezioni Unite del 2008 come filtri selettivi ulteriori, rispetto all'inviolabilità del diritto costituzionalmente prevista, all'ammissibilità del danno non patrimoniale da contratto. Un danno esistenziale, viene affermato, non potrà mai essere risarcito a fronte di «disagi, fastidi, disappunti, ansie ed ogni altro tipo di insoddisfazione concernente gli aspetti più disparati della vita quotidiana che ciascuno conduce nel contesto sociale». Questi, infatti, che sono oggetto di liti «bagatellari», in quanto implicano un danno consequenziale futile od irrisorio³⁹⁰ ovvero un pregiudizio che, pur essendo oggettivamente serio, secondo la coscienza sociale è insignificante od irrilevante per il livello raggiunto³⁹¹, devono considerarsi assolutamente tollerabili, in quanto propri del vivere sociale.

³⁹⁰ Come esempio le Sezioni Unite dell'11 novembre 2008 riportano: il non potere più urlare allo stadio, fumare o bere alcolici.

³⁹¹ Come esempio le Sezioni Unite dell'1 novembre 2008 riportano: il graffio superficiale dell'epidermide, il mal di testa per una sola mattinata dovuto ai fumi emessi da una fabbrica, il disagio di poche ore cagionato dall'impossibilità di uscire di casa per l'esecuzione di lavori stradali di pari durata.

Possono ricordarsi, senza alcuna pretesa di esaustività, alcune delle critiche avanzate a questo punto del ragionamento della Cassazione³⁹². L'area della risarcibilità del danno non patrimoniale verrebbe ad essere limitata anche quando si tratta di diritti annoverati come inviolabili dalla Costituzione, nonostante questa sia fonte sovraordinata rispetto ad ogni altra e la lesione, seria e di contenuto apprezzabile, di un interesse da questa al massimo grado tutelato può, semmai, rilevare sul *quantum debeatur*, ma non su quello dell'*an*³⁹³. Inoltre, la scarsa importanza sul piano quantitativo delle lesioni sarebbe un ostacolo al ristoro delle conseguenze di carattere non patrimoniale, mentre non lo sarebbe affatto per quelle di carattere patrimoniale³⁹⁴. Sotto l'aspetto etico, poi, la negazione di ogni pretesa risarcitoria, ancorché di non rilevante valore economico,

³⁹² Si vedano pure le critiche mosse alle linee di demarcazione dell'area bagatellare, così come tratteggiate dalle SS. UU. dell'11 novembre 2008, n. 26972 e ss., da P. ZIVIZ, *La sfuggente identità dei danni bagatellari*, cit., 2466-2468, ID., *Il danno non patrimoniale*, cit., 110-111.

³⁹³ Cfr. Punto d) del *Testo della risoluzione adottata dal Tribunale di Modena all'esito della riunione tenuta il 21 gennaio 2009 dai magistrati delle due sezioni civili sul tema del risarcimento del danno alla persona dopo l'intervento delle Sezioni Unite*.

³⁹⁴ Così P. ZIVIZ, *Brevi riflessioni sull'ingiustizia del danno non patrimoniale* (commento a Cass. 19 agosto 2003, n. 12124; App. Milano, 11 novembre 2003), in *Resp. civ. prev.*, 2003, 1341. Conferma anche G. CRICENTI, *Alcune questioni sul danno non patrimoniale a seguito della sentenza delle Sezioni Unite n. 26972 del 2008*, in *Altalex Quotidiano d'informazione giuridica* n. 2565 del 22 luglio 2009, *sub par.* 5.

produrrebbe un effetto antisociale ed antieducativo, poiché disincentiverebbe il danneggiante a porre in essere le opportune misure riparatrici al proprio comportamento³⁹⁵.

Ma, a parte queste rilevazioni generali, specificamente in riferimento alla materia *de qua*, non è sostenibile la tesi che considera il ritardo aereo sempre e comunque come danno «bagatellare»³⁹⁶. Lo spunto per siffatta considerazione si trae dall'esemplificazione operata dalla giurisprudenza di legittimità in ordine ai danni irrisarcibili: oltre alla sofferenza per la perdita di un animale, lo stress per effetto dell'installazione di un lampione a ridosso della propria abitazione, il graffio superficiale dell'epidermide, viene annoverato il mal di testa «per una sola mattinata» conseguente ai fumi emessi da una fabbrica ed il disagio di «poche ore» cagionato dall'impossibilità di uscire di casa per l'esecuzione di lavori stradali di pari durata. Proprio perché, per questi ultimi due pregiudizi, per sostenere la non risarcibilità si è dovuto fare riferimento ad un preciso arco temporale, è ovvio che se la loro durata, nel caso concreto, andasse

³⁹⁵ D. CHINDEMI, *Il danno bagatellare contrattuale*, in *Resp. civ. prev.*, 2008, 12, 2450.

³⁹⁶ Forse, potrebbe dirsi «bagatellare» il danno consequenziale al ritardo contenuto nei limiti dell'art. 6 del reg. Ce n. 261/2004, in quanto questo non genera responsabilità e non costituisce titolo per un eventuale risarcimento del danno.

oltre il tempo previsto, in rapporto alla gravità dell'offesa, essi potrebbero divenire seri, e quindi risarcibili. A ben vedere, però, questa valutazione della rilevanza del pregiudizio in relazione alla sua durata, per il ritardo aereo avviene già *ex ante*, quando si tratta di misurare la sua ragionevolezza. Si intende dire, che il doppio giudizio, inerente la gravità dell'offesa e la serietà del pregiudizio, che la giurisprudenza di legittimità richiede sul piano dell'*an* del risarcimento del danno non patrimoniale, per il caso del ritardo aereo sembrerebbe potersi ricondurre a quello che avviene già previamente, sul piano dell'ingiustizia dell'evento di danno. L'indagine su questi requisiti, infatti, non sembra possibile che venga condotta separatamente: perché si andrebbe a scremare, alla fine per tre volte, sulla base di criteri solo nominativamente diversi, ma concretamente mossi dagli stessi principi, tesi ad escludere i danni tollerabili, il ritardo risarcibile, eliminando prima quello irragionevole e poi quello che attiene un pregiudizio non serio ed una offesa non grave. Da questo punto di vista, il dettato della Cassazione non sembra dire niente di nuovo rispetto a quanto già non sapessimo: il ritardo aereo (all'arrivo) risarcibile è quello irragionevole (serio, in quanto l'offesa è grave).

3. IL DANNO NON PATRIMONIALE NEL DIRITTO INTERNAZIONALE-UNIFORME SECONDO LA GIURISPRUDENZA DELLA CORTE DI GIUSTIZIA EUROPEA.

Quand'anche si considerasse risarcibile il danno alla persona dovuto a ritardo aereo sulla base della nostra disciplina interna, l'esigenza di ricorrere ad essa per colmare la lacuna, in ordine alla tipologia di danno-conseguenza risarcibile, della disciplina internazionale, è oggi assolutamente superata. Può infatti dirsi oramai accolto presso la Corte di Giustizia Ue un concetto di danno non patrimoniale da contratto³⁹⁷ (che va oltre la classica figura del danno

³⁹⁷ Cfr. F. MACARIO-C. SCOGNAMIGLIO, *Il danno non patrimoniale contrattuale*, in *I contratti*, 2010, 7, 703 e S. PAGLIANTINI, *Per un'interpretazione comunitariamente orientata dei danni non patrimoniali da contratto*, cit., 736 ss. L'accoglimento «a livello europeo» di un concetto di danno non patrimoniale viene ricavato, tra l'altro, dai vari progetti di armonizzazione del diritto privato europeo, tra cui: i Principi di Unidroit, ove, all'art. 7.4.2., si afferma che «il danno può essere di natura non pecuniaria e comprendere la sofferenza fisica e morale»; i Principi di diritto europeo dei contratti, nel cui art. 9:501 viene stabilito che «il danno cui può essere domandato il risarcimento comprende il danno non patrimoniale», e analogamente dispone l'art. 8:402 dei Principi «Acquis» del diritto comunitario dei contratti (su cui, in generale, C. CASTRONOVO, *Quadro comune di riferimento e acquis comunitario: conciliazione o incompatibilità?*, in *Eur. dir. priv.*, 2007, 275 ss.; M. MELI, *Armonizzazione del diritto contrattuale europeo e quadro comune di riferimento*, in *Eur. e dir. priv.*, 2008, 70 ss.; M. V. DE GIORGI, *Principi «Acquis» e altro*, ivi, 649 ss.), così come pure dispone l'art. 164 del Progetto di codice europeo dei giusprivatisti pavesi, seppure solo in riferimento al danno morale, comunque ampiamente definito (su cui, in generale, G. GANDOLFI, *Il progetto «pavese» di un codice europeo dei contratti*, in *Riv. dir. civ.*, 2001, I, 455 ss.).

da vacanza rovinata³⁹⁸ e) che, inevitabilmente, va a ripercuotersi sull'interpretazione della disciplina internazionale di diritto uniforme tesa a regolare la responsabilità del vettore aereo.

Nella sentenza del 6 maggio 2010³⁹⁹ (causa 63/09) la Corte di Giustizia Ue, basandosi su una nozione di danno di origine non convenzionale, comune a tutti i sistemi di diritto internazionale, che risulterebbe dall'art. 31, n. 2, degli Articoli sulla responsabilità degli Stati per gli atti internazionalmente illeciti elaborati dalla Commissione del diritto internazionale delle Nazioni unite⁴⁰⁰ (di cui l'Assemblea di tale organizzazione ha preso atto con la risoluzione

³⁹⁸ Per il tramite della sentenza in commento, ritiene S. PAGLIANTINI, *ult. op. cit.*, 738-739, la figura del danno non patrimoniale da inadempimento si affranca definitivamente, pure in sede comunitaria, dalla *vis attractiva* che per lungo tempo ha esercitato la fattispecie del danno da vacanza rovinata, notoriamente riconosciuto dalla C. Giust. Ue, fin dalla sentenza del 12 marzo 2002, causa 168/00, in *Racc.*, 2002, I, 2631 (per un quadro riepilogativo sul punto: L. ROSSI CARLEO – M. DONA, *Il contratto di viaggio turistico*, in *Tratt. dir. civ. del CNN* (diretto da P. Perlingieri), Napoli, 2010, 239-268 e S. MAZZAMUTO, *Il contratto di pacchetto turistico*, in *Manuale di diritto privato europeo* (a cura di C. Castronovo - M. Mazzamuto), Milano, II, 2007, 1003 ss.).

³⁹⁹ C. Giust. Ue 6 maggio 2010, causa 63/09, in *Dir. comunit. e scambi internaz.*, 2010, 296, con nota di E. ADOBATI, *La Corte di Giustizia determina il limite di indennizzo dovuto dai vettori aerei ai passeggeri per la perdita del bagaglio*; 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*.

⁴⁰⁰ Questo riferimento si trova, precisamente, al punto 27 della sentenza in commento.

56/83 del 12 dicembre 2001)⁴⁰¹, arriva a considerare ampiamente il concetto di danno, relativamente a quello conseguente alla perdita del bagaglio nel trasporto aereo di persone. Afferma, infatti, che i termini «*prejudice*» e «*dommage*», figuranti all'art. 17 della Convenzione di Montreal del 1999, nella versione francese, rispettivamente, al paragrafo 1° e 2°, devono essere intesi nel senso che includono tanto i danni di natura materiale quanto quelli di natura morale, e, conseguentemente, che le limitazioni di risarcimento di cui all'art. 22, par. 2°, di tale Convenzione devono essere applicate all'integralità del danno causato, indipendentemente dalla natura materiale o morale di quest'ultimo⁴⁰². La medesima conclusione è stata, poi, ribadita anche nella sentenza del 13 ottobre 2011⁴⁰³, nella

⁴⁰¹ Secondo cui il «pregiudizio comprende ogni danno sia materiale che morale».

⁴⁰² Punto 37 della sentenza citata. Sulla necessità di assicurare l'equilibrio di interessi, affermato a motivazione della sentenza citata (al punto 33), può ricordarsi che qualche anno prima già alcuni giudici di merito avevano argomentato nello stesso senso: cfr. Trib. Marsala, 5 aprile 2007, (ove si afferma che bisogna «contemperare le contrapposte esigenze di...un'effettiva riparazione dei danni...e di consentire ai vettori di esercitare la loro attività imprenditoriale con costi programmati...e certezza di utili»), in *Resp. civ. prev.*, 2007, 1903 ss., con nota di S. VERNIZZI, *Perdita del bagaglio consegnato: il vettore aereo risponde (limitatamente) del pregiudizio non patrimoniale conseguente al suo inadempimento contattuale?*; in *Nuova giur. civ.*, 2008, I, 277, con nota di V. DELLA MONACA, *Risarcimento del danno da vacanza rovinata a causa dello smarrimento del bagaglio*; e Trib. Paola, 26 giugno 2008, in *Foro it.*, 2008, I, 2996.

⁴⁰³ C. Giust. Ue, 13 ottobre 2011, causa 83/10, in *Resp. civ. prev.*, 2011,

quale la Corte ha chiarito che la nozione di «risarcimento supplementare» di cui all'art. 12 del reg. Ce n. 261/2004 deve essere interpretata nel senso che consente al giudice nazionale, alle condizioni previste dalla disciplina internazionale di diritto uniforme o dal diritto nazionale, di concedere il risarcimento del danno, incluso quello di natura morale.

Dell'effettiva esistenza, a livello internazionale, di un significato univoco di danno si è seriamente dubitato, anche perché se davvero questo vi fosse stato, allora, la Corte suprema argentina non avrebbe dovuto dichiarare, sì, risarcibile il danno morale, ma in base al proprio diritto interno; l'Italia non avrebbe dovuto non comprendere sempre nella nozione di danno il pregiudizio morale, anche in applicazione della Convenzione di Varsavia prima e di Montreal poi; e, infine, il giudice spagnolo non avrebbe dovuto interpellare, per avere chiarimenti al riguardo, la Corte di Giustizia europea (nella causa 83/10)⁴⁰⁴. Inoltre, è stato aspramente criticato il riferimento alla c.d. *soft law* al fine di trarre una norma di diritto interna-

2605; in *Dir. trasp.*, 2012, 193, con nota di V. CORONA, *Il risarcimento per l'inadempimento degli obblighi di assistenza del vettore aereo*; in *Dir. mar.*, 2012, 857, con nota di M. STUCCHI, *La Corte di Giustizia interviene nuovamente in tema di cancellazione del volo*.

⁴⁰⁴ Così L. TULLIO, *ult. op. cit.*, 784.

zionale generale⁴⁰⁵, nella forma, in quanto si tratta di un progetto di Convenzione che (risalente al 2001) non ha più avuto seguito, nella sostanza, in quanto questo riguarda danni provocati a causa di un illecito internazionale attribuibile ad uno Stato, per cui non è affatto certo che possa trarsene una nozione civilistica di danno, che riguarda i rapporti fra cittadini; e, infine, nel metodo, perché, così facendo, si interpreterebbe la disciplina internazionaluniforme dall'esterno, contravvenendo a quanto richiesto dall'art. 31 della Convenzione di Vienna del 1969 sul diritto dei trattati⁴⁰⁶.

Dovendo, allora, cercare il significato dei termini utilizzati nella Convenzione di Montreal del 1999 al suo interno, per salvare la conclusione cui la giurisprudenza europea giunge, di considerare ampiamente il danno risarcibile a seguito di responsabilità del vettore aereo, vanno seguiti altri percorsi.

⁴⁰⁵ L. TULLIO, *ult. op. cit.*, 783-784, (il quale ricorda che per affermare l'esistenza di una norma di diritto internazionale generale occorre dimostrare la presenza di tale norma nella coscienza dei membri della comunità internazionale e l'operatività nella loro vita di relazione come regola di osservanza obbligatoria. E tale dimostrazione implica un'analisi attenta della pratica internazionale alla ricerca di manifestazioni concludenti).

⁴⁰⁶ L'art. 31 della Convenzione sul diritto dei trattati, firmata a Vienna il 23 maggio 1969 precisa che «un trattato deve essere interpretato in buona fede, secondo il senso comune da attribuire ai suoi termini nel loro contesto ed alla luce del suo oggetto e del suo scopo».

Qualche autore propone di considerare la risarcibilità del danno morale sulla base dell'art. 22, par. 2°, relativo al trasporto del bagaglio, e par. 3°, relativo al trasporto di merce, della Convenzione di Montreal del 1999 (cogliendo così il breve cenno che a questi articoli la stessa Corte di Giustizia Ue fa nella pronuncia del 6 maggio 2010). Queste disposizioni riconoscono la possibilità al passeggero o, rispettivamente, al mittente, di evitare l'applicazione del limite risarcitorio, tramite una dichiarazione speciale di interesse alla riconsegna, che rende il vettore responsabile nel limite della somma dichiarata. Si fa, evidentemente, riferimento a quella parte dell'orientamento dottrinale che considera che l'interesse alla riconsegna non si concreti soltanto nel prezzo di mercato del bene, ma comprenda interessi di qualsiasi natura, anche non economica, del passeggero nell'arrivo a destinazione del bagaglio o del mittente nell'arrivo della merce (lo speciale interesse potrebbe derivare dal semplice rapporto di affezione con i beni trasportati, si pensi ad un caro ricordo di famiglia, o dall'utilità contingente che quella *res* ha per il trasportato, si pensi al concertista che trasporta il violino con cui dovrà suonare appena giunto a destinazione)⁴⁰⁷.

⁴⁰⁷ La dottrina si è espressa in particolare in riferimento all'art. 22, par.

Un ulteriore riferimento al danno conseguenza, interno alla Convenzione di Montreal del 1999, sembrerebbe potersi rinvenire all'art. 20, che riconosce in capo a soggetti diversi, rispetto alle parti contrattuali, la possibilità di chiedere il risarcimento del danno, a fronte della morte o della lesione di uno dei passeggeri. I danni in questa disposizione previsti, della morte e delle lesioni, parrebbero da considerarsi consequenziali, a qualsiasi danno-evento dalla Convenzione disciplinato, e non essi stessi eventi di danno. Certamente, è molto difficile che simili pregiudizi derivino da un ritardo aereo⁴⁰⁸. Va, tuttavia, considerato, che a favore della tesi che reputa

2°, del sistema di Varsavia. A parte quella parte (minoritaria) che sostiene che il valore dichiarato possa essere sì superiore a quello di mercato del bene, ma ha escluso che in esso possano includersi i danni non patrimoniali (così H. DRION, *op. cit.*, 321, che cita a sostegno O. Koffka - H.G. Bodenstein - E. Koffka, *Luftverkehrsgesetz und Warschauer Abkommen*, Berlin, 1937, 327), la maggioranza ritiene che la dichiarazione possa comprendere interessi di qualsiasi natura, tra cui, in Italia, S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo, op. cit.*, 674; L. TULLIO, *Il danno risarcibile nel trasporto aereo: il danno morale*, cit., 786, il quale argomenta sulla base della Convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956 sul contratto di trasporto internazionale di cose su strada (CMR) e con le Regole sul trasporto aereo internazionale di cose per ferrovia (CIM) (Protocolli di Vilnius del 3 giugno 1999), *ivi*, 787.

⁴⁰⁸ La morte del passeggero a causa del ritardo del volo potrebbe verificarsi, ad esempio, quando ad un malore verificatosi a bordo dell'aeromobile non si sia potuto porre utilmente rimedio all'arrivo, a causa del ritardo riportato dal volo, purché sia dimostrato – secondo la tecnica del «più probabile che non» – che, in caso, invece, di arrivo puntuale il passeggero sarebbe potuto sopravvivere. Sul fatto che in ambito civilistico viga la regola della preponderanza dell'evidenza, c.d. criterio del «più probabile che non» (a differenza dell'ambito penale, ove vige la più rigorosa regola sintetizzata nella formula «oltre il ragionevole dubbio»): Cass., sez. un., 11 gennaio 2008, n. 576, in

quelli come danni-conseguenza sembrerebbe deporre, in chiusura, lo stesso articolo in questione, quando dispone che esso «si applica a tutte le norme in tema di responsabilità contenute nella (...) Convenzione», compresa, dunque, anche quella dell'art. 19, che regola la responsabilità per ritardo aereo. Non a caso, qualche autore ha ricollegato a tale disposizione la possibilità per il figlio di un soggetto che, colto da un malore durante il trasporto, decede a causa del ritardo del volo, di esperire *iure proprio* l'azione per ritardo, al fine di ottenere il risarcimento dei danni derivati dalla perdita dei mezzi di sostentamento assicurati dal padre⁴⁰⁹. Si fa evidentemente riferimento alla possibilità riconosciuta ai prossimi congiunti, in caso di lesione del passeggero (ma altrettanto è a dirsi in caso di sua morte), di esercitare l'azione aquiliana al fine di ottenere il risarcimento del danno patrimoniale che dall'evento di danno è derivato ad un loro diritto di credito vantato nei confronti del danneggiato⁴¹⁰. Per

Giust. civ., 2009, I, 2533 ss.; in *Corriere merito*, 2008, 694 ss., con nota di G. TRAVAGLINO, *Causalità civile e penale: modelli a confronto*. Potrebbero aversi lesioni a causa di un ritardo, ad esempio, nel caso in cui il passeggero perda la coincidenza con un altro aereo, a causa del volo ritardato, e, per raggiungere il luogo di destinazione, possa solamente prendere un treno che, però, deraglia, comportandogli, appunto, lesioni.

⁴⁰⁹ E. RUHWEDEL, *Der Luftbeförderungsvertrag*, 2nd ed., Frankfurt, 1987, 162.

⁴¹⁰ Si ricorda che la tutela aquiliana del credito è stata ritenuta ammissibi-

completezza, va considerato che, secondo i principi del nostro ordinamento, a questo potrebbe aggiungersi anche la richiesta del danno non patrimoniale, nell'accezione del c.d. «danno parentale»⁴¹¹, morale ed esistenziale. Inoltre, a seguito della morte del passeggero, gli eredi⁴¹² potrebbero, *iure hereditatis*, agire nei confronti del danneggiante, al fine di ottenere il ristoro del danno patito dal passeggero,

le, nel nostro sistema civilistico, a seguito della celebre sentenza delle SS. UU. del 26 gennaio 1971, n. 174, in *Foro it.*, 1971, 1284 ss., con nota di F. D. BUSNELLI, *Un clamoroso «revirement» della Cassazione: dalla «questione di Superga» al «caso Meroni»*. In questa pronuncia, è stato riconosciuto il diritto della società calcistica del Torino alle prestazioni professionali del calciatore Meroni, compresso per effetto della morte dello sportivo cagionata da un terzo. Precedentemente, com'è noto, il risarcimento *ex art. 2043 c.c.* veniva riconosciuto solamente nel caso in cui fossero stati danneggiati diritti soggettivi assoluti (in quanto erano gli unici tutelabili *erga omnes*), ragione per cui nel noto «caso Superga» (deciso dalla Cass., 4 luglio 1953, n. 2085, in *Foro it.*, 1953, I, 1087) relativo al disastro aereo in cui morirono i giocatori del Torino, non fu riconosciuto alcun diritto risarcitorio alla società calcistica nei confronti del vettore aereo responsabile del danno.

⁴¹¹ Per «danno parentale» si intende quella figura di danno non patrimoniale riconosciuto, (oramai) a partire dalle SS.UU., 1° luglio 2002, n. 9556, in *Giur. it.*, 2003, 1359, ai prossimi congiunti nei casi in cui l'illecito alla persona, commesso ai danni di un familiare, abbia, per la sua natura e per le sue modalità, propagato le sue conseguenze lesive all'interno del consorzio dei familiari. In caso di fatto illecito plurioffensivo, ciascuno danneggiato è titolare di un autonomo diritto al risarcimento di tutto il danno, morale (cioè la sofferenza interiore soggettiva sul piano strettamente emotivo, nell'immediatezza dell'illecito, ma anche duratura nel tempo nelle sue ricadute, pur se non per tutta la vita) e dinamico-relazionale (altrimenti definibile «esistenziale»), consistente nel peggioramento delle condizioni e abitudini, interne ed esterne, di vita quotidiana. Tale danno, si noti, è riconosciuto sia in caso di perdita del rapporto parentale, sia di lesioni dello stesso.

⁴¹² Si consideri che prossimi congiunti ed eredi potrebbero coincidere nella medesima persona (coniuge, figli, ecc.), ma potrebbero anche non coincidere: per esempio, l'erede testamentario potrebbe non essere un prossimo congiunto; l'ascendente è un prossimo congiunto, ma in presenza di discendenti non è erede legittimo.

patrimoniale e non. Quest'ultimo, stando all'orientamento (fino a poco tempo fa) pressoché costante della giurisprudenza⁴¹³, consisterebbe nel danno morale terminale (c.d. catastrofe)⁴¹⁴, nell'ipotesi in cui la vittima, seppure per qualche istante, si renda conto della morte imminente e, se tra la lesione ed il tempo della morte vi è stato un apprezzabile lasso di tempo, anche nel danno biologico⁴¹⁵;

⁴¹³ Per una disamina della questione della trasmissibilità agli eredi del risarcimento del danno non patrimoniale patito dal *de cuius*, v. SS. UU. del 2008 n. 26972 (in *Foro it.*, Rep. 2008), da cui emerge che la costante giurisprudenza di legittimità, da una parte, nega, nel caso di morte immediata o intervenuta a breve distanza di tempo dall'evento lesivo, il risarcimento del danno biologico per la perdita della vita, dall'altra, lo ammette per la perdita della salute solo se il soggetto sia rimasto in vita per un tempo apprezzabile ed a questo lo commisura. Viene, però, riconosciuto, anche in caso di morte che segua le lesioni dopo breve tempo, il risarcimento della sofferenza psichica, di massima intensità, in quanto in vista della morte, nella forma del danno morale «catastrofe».

⁴¹⁴ Si parla di danno c.d. «catastrofico» per riferirsi al pregiudizio patito da colui che, a seguito di un illecito, sia deceduto dopo un lasso di tempo breve, che non è tale da determinare la risarcibilità del danno biologico terminale. Alla stregua della ricostruzione maggioritaria, è un danno morale (Cfr. Cass., 13 dicembre 2012, n. 22896; Cass., 7 giugno 2010, n. 13672, in *Dir. fam.*, III, 2011, 1165, con nota di M. COCUCCIO, *Sul danno «tanatologico»*; in *Giust. civ.*, 6, 2011, I, 1560, con nota di F. BUFFA, *Un infortunio letale sul lavoro consente alla Suprema Corte di rielaborare (sia pur in parte) i principi in tema di danno tanatologico*; in *Danno e resp.*, 2011, 1, 29, con nota di R. FOFFA, *Il danno da morte va in Paradiso (con il danneggiato)* e *ivi*, 3, 256, con nota di C. MEDICI, *Battuta d'arresto per il riconoscimento del danno tanatologico*; in *Dir. e giust.*, 2010, 312, con nota di F. VALERINI, *La sofferenza della vittima che lucidamente assiste allo spegnersi della propria vita rappresenta un danno morale risarcibile*; Cass., 8 aprile 2010, n. 8360, in *Danno e resp.*, 2010, 11, 1011, con nota di C. MEDICI, *Morte immediata della vittima e aporie della responsabilità civile: verso la caduta di un dogma*; Cass., 13 gennaio 2009, n. 458), che si concreta in una sofferenza psichica di massima intensità patito dalla vittima che assiste lucidamente allo spegnersi della propria vita.

⁴¹⁵ Si parla di danno biologico terminale per riferirsi al danno patito dalla

stando, invece, alla recentissima sentenza della Cassazione del 23 gennaio 2014, n. 1361⁴¹⁶, esso avrebbe ad oggetto tutto il danno, morale e biologico, patito dalla vittima, anche se la morte sia seguita immediatamente alla lesione.

Dai riferimenti riportati, sembrerebbe emergere che la disciplina internazionale di diritto uniforme che regola la responsabilità del vettore aereo, non solo tratta dei danni-conseguenza che possono derivare da uno qualsiasi degli eventi di danno disciplinati, ma anche che sono risarcibili, a seguito di essi, i danni afferenti la persona⁴¹⁷. D'altronde, nella sentenza del 10 gennaio 2006 (causa

vittima di un illecito nel periodo intercorrente tra la lesione e la morte. In altre parole, detto pregiudizio si identifica nel danno alla salute patito da colui che, sopravvissuto per un considerevole lasso di tempo ad un evento poi rivelatosi mortale, abbia, in tale periodo, sofferto della lesione della propria integrità psico-fisica autonomamente considerabile come danno biologico. La risarcibilità di tale pregiudizio è ormai pacificamente ammessa dalla giurisprudenza, che riconosce agli eredi il diritto a chiedere, *iure hereditatis*, il risarcimento del danno patito dal *de cuius*.

⁴¹⁶ La pronuncia cui si fa riferimento (Cass. 23 gennaio 2014, n. 1361, in *Resp. civ. prev.*, II, 2014, 493, con nota di C. M. BIANCA, *La tutela risarcitoria del diritto alla vita: una parola nuova della Cassazione attesa da tempo*) segna un vero e proprio *revirement* giurisprudenziale, introducendo nel nostro ordinamento la risarcibilità del c.d. «danno da perdita della vita», che può essere chiesto dagli eredi, *iure hereditatis*, quando alla lesione sia seguita, anche immediatamente, la morte del *de cuius*. Va, comunque, considerato che si è in attesa di un pronunciamento delle Sezioni Unite (a seguito dell'ordinanza di rimessione della Cass. 4 marzo 2014, n. 5056), volto a dirimere il contrasto giurisprudenziale che si è venuto a creare, affinché vengano definito e precisato, per imprescindibili ragioni di certezza del diritto, il quadro della risarcibilità del danno non patrimoniale in questione.

⁴¹⁷ La teoria riportata è di M. M. FRANCISSETTI BROLIN, *La Corte di*

344/04) la Corte riferisce espressamente i danni individuali dei passeggeri, quelli oggetto di risarcimento, al «motivo del loro spostamento». L'idea che risulta essere accolta è quindi quella che il danno non patrimoniale, per essere considerato veramente tale ed integralmente riparato, debba essere caratterizzato dalla possibilità giuridica di personalizzare⁴¹⁸ l'importo liquidato sulla base delle condizioni e delle circostanze della singola lesione.

Quand'anche non si fosse d'accordo con l'argomentazione proposta, che coglie all'interno della stessa Convenzione di Montreal del 1999 più di un riferimento che legittima l'apertura del risarcimento al danno non patrimoniale, non è possibile non riconoscere l'evidenza che con la sentenza del 6 maggio 2010 vengono avallati tutti quei *dicta*, per lo più di giudici di pace, tesi a riconoscere la risarcibilità del danno alla persona vittima della perdita del

giustizia riconosce (limitatamente) il danno morale per perdita del bagaglio nel trasporto aereo, cit., 885 ss.; ripresa anche da L. TULLIO, Il danno risarcibile nel trasporto aereo: il danno morale, cit., 784-788.

⁴¹⁸ Personalizzazione, o, meglio, «patrimonializzazione», dell'entità del danno non patrimoniale, che, poiché per i danni ai bagagli ed alle merci viene effettuata dal soggetto in anticipo, è stata assimilata ad una sorta di clausola penale unilateralmente predisposta (così, M. M. FRANCISSETTI BROLIN, cit., 886). *Contra* si esprime L. TULLIO, *Il danno risarcibile nel trasporto aereo: il danno morale*, cit., 786, nt. 23, il quale ricorda che, anche in caso di dichiarazione d'interesse, il danneggiato, per ottenere il risarcimento, debba pur sempre dare la prova dell'entità del danno subito, patrimoniale e non, cosicché solo il danno provato sarà risarcibile, nel limite della dichiarazione d'interesse presentata.

proprio bagaglio, al di là, cosa di non poca importanza, della lesione di un diritto inviolabile della persona⁴¹⁹. Se si parte, dunque, da tale premessa, ovvero che siano risarcibili i danni non patrimoniali subiti dai passeggeri di vettori aerei in caso di perdita dei loro bagagli, è plausibile sostenere, sulla base del principio di uguaglianza e di parità di trattamento, che debbano essere ristorati anche i pregiudizi afferenti la persona del passeggero che abbia subito un ritardo del volo, giacché i disagi lamentati nelle due ipotesi sono i medesimi, per cui le due voci di danno sembrerebbero da trattare in modo identico⁴²⁰.

⁴¹⁹ A titolo meramente esemplificativo: Giud. pace Bari, 20 gennaio 2010, inedita; Giud. pace Mestre, 30 gennaio 2006, in *Dir. trasp.*, 2007, 899, con nota di S. PURELLI, *Risarcibilità del danno esistenziale in caso di ritardo nella riconsegna dei bagagli*; Giud. pace Massa, 17 novembre 2003, in *Rep. Foro it.*, 2004, voce *Trasporto marittimo*, n. 70; Giud. pace Roma, 19 marzo 2001, *ivi*, 2002, voce *cit.*, n. 84.

⁴²⁰ Così S. PAGLIANTINI, *ult. op. cit.*, 740.

4. L'INTERESSE NON PATRIMONIALE NEL CONTRATTO DI TRASPORTO AEREO.

Orbene, l'interpretazione, sia costituzionalmente che comunitariamente orientata, che porta ad ammettere la risarcibilità del danno non patrimoniale per ritardo aereo non sembrerebbe incontrare il limite di tramutare in atipico un danno di cui l'art. 2059 c.c. ammette il risarcimento solo nei casi previsti dalla legge. In particolare, l'argomentazione che attribuisce rilevanza contrattuale pure ad interessi non patrimoniali diversi da quelli aventi ad oggetto la prestazione⁴²¹, sembra offrire più di una suggestione per rivisitare criticamente l'enunciato dottrinale che vuole l'art. 2059 c.c. d'ostacolo, sia in termini di *an* che di *quomodo*, alla risarcibilità del danno non patrimoniale nel trasporto aereo.

La base per una tale considerazione si trova nell'impostazione, seguita dalle Sezioni Unite del 2008 nella decisione dell'11 novembre (n. 26972), che ravvisa la natura non patrimoniale del danno di cui all'art. 2059 c.c. non tanto nella natura non patri-

⁴²¹ A. DI MAJO, *Le tutele contrattuali*, Torino, 2009, 194.

moniale del tipo di pregiudizio, ossia del danno-conseguenza⁴²², quanto piuttosto nella natura non patrimoniale dell'interesse leso, in quanto l'ingiustizia costituzionalmente qualificata viene riferita all'evento di danno. Viene, così, accolto l'orientamento di quella parte della dottrina che da sempre considera ammissibile il danno non patrimoniale da contratto sulla base dell'elemento normativo reperibile all'art. 1174 c.c., ai sensi del quale «la prestazione che forma oggetto della obbligazione deve essere suscettibile di valutazione economica e deve rispondere ad un interesse anche non patrimoniale del creditore». Secondo tale costruzione, il danno non patrimoniale sarebbe risarcibile ove venisse inteso come sanzione della frustrazione dell'interesse non patrimoniale del creditore, in quanto si creerebbe una sorta di binomio perfetto fra la natura del danno, assunto come sanzione dell'inadempimento, e quella dell'interesse che in caso di esecuzione perfetta sarebbe invece soddisfatto⁴²³.

⁴²² Punto 3.5 della sentenza citata.

⁴²³ *Ex multis*, circa l'argomento dell'art. 1174 c.c.: A. RAVAZZONI, *La riparazione del danno non patrimoniale*, Milano, 1962, 228; M. COSTANZA, *Danno non patrimoniale e responsabilità contrattuale*, in *Riv. crit. dir. priv.*, 1987, 127 ss.; A. ZOPPINI, *La pena contrattuale*, Milano, 1991, 141 ss.; M. RABITTI, *Il danno non patrimoniale da inadempimento*, in *Resp. civ. prev.*, 2004, II, 340 ss.; E. NAVARRETTA – D. POLETTI, *I danni non patrimoniali nella responsabili-*

Ora, rifacendoci ad un'attenta dottrina, è possibile dire che il contratto di trasporto rientra tra quei contratti ove la lesione non patrimoniale è costitutivamente ancillare o comunque inerente la prestazione, in quanto è coinvolta la persona stessa del contraente creditore, ossia vi è un rapporto di implicazione intensa della personalità del creditore con la prestazione dedotta in contratto⁴²⁴, al punto che diviene difficile escluderne, in ordine al danno subito, quello non patrimoniale, essendo questo sovente il mero riflesso del danno alla persona⁴²⁵. Sono contratti ove rilevano strutturalmente lo *status* del contraente di persona fisica portatrice di diritti fondamentali e l'esigenza di protezione che da questo deriva. Perciò, poiché la rilevanza degli interessi non patrimoniali è già operata per previsione di legge⁴²⁶, il risarcimento del danno non patrimoniale declina da

tà contrattuale, in *I danni non patrimoniali. Lineamenti sistematici e guida alla liquidazione* (a cura di E. Navarretta), Milano, 2004, 60 ss.; M. R. MARELLA, *Le conseguenze non patrimoniali dell'inadempimento*, in *AA. VV., Colloqui in ricordo di Michele Giorgianni*, Napoli, 2007, 175 ss.; F. TESCIONE, *Il danno non patrimoniale da contratto*, Napoli, 2008, 48 ss.; V. TOMARCHIO, *Danno non patrimoniale da inadempimento*, Napoli, 2009, 80 ss.; M. M. FRANCISSETTI BROLIN, *Il danno non patrimoniale contrattuale: il modello tedesco e quello italiano*, cit., 451 ss.

⁴²⁴ Così C. SCOGNAMIGLIO, *Responsabilità precontrattuale e danno non patrimoniale*, in *Resp. civ. prev.*, 2009, 1462; ID., *Il danno non patrimoniale contrattuale. Introduzione ai temi del dibattito*, in *Contratti*, 2010, 702 ss.

⁴²⁵ Così A. DI MAJO, *ult. op. cit.*, 192.

⁴²⁶ Già L. MENGONI, voce *Responsabilità contrattuale*, cit., 1088, osser-

prius a posterius superfluo⁴²⁷, e dunque «non abbisogna dell'art. 2059 c.c.»⁴²⁸

Queste considerazioni, vale la pena notare, valgono in generale, sia nel caso in cui il danno recato al passeggero lede fisicamente la sua persona (che può esservi nel caso di un incidente), sia nel caso in cui la lede psicologicamente (come avviene per il ritardo). L'obbligo di protezione del passeggero attiene, infatti, entrambe le sfere, materiali ed emotive. In particolare, è nell'assistenza prevista a livello europeo a favore dell'utente del servizio di trasporto che si evince la rilevanza degli interessi non patrimoniali nel contratto di trasporto aereo. Si pensi alla messa a disposizione di apparecchiature per comunicare con l'esterno (come telefono, fax, computer), di cibo e bevande, di mezzi che, laddove necessario, assicurino lo spostamento dall'aeroporto al luogo di pernottamento. Queste sono tutte attività serventi situazioni soggettive personali di-

vava che è «dal contratto (interpretato secondo buona fede) (che) si desume quali speciali capacità e conoscenze il debitore deve prestare, quali sono le tecnologie el cui mancato o difettoso impiego risponde e in generale con quali mezzi si è obbligato a procurare quel tipo di risultato al creditore».

⁴²⁷ Come diceva Carnelutti in relazione alla causa (F. CARNELUTTI, *Il diritto come antistoria*, in *Riv. dir. proc.*, 1952, 253, *ivi*, 256).

⁴²⁸ Così C. CASTRONOVO, *Danno esistenziale: il lungo addio*, in *Danno e resp.*, I, 2009, 9; d'accordo, F. D. BUSNELLI, *Le Sezioni Unite e il danno non patrimoniale*, in *Riv. dir. civ.*, 2009, II, 101.

verse dal «puro credito»⁴²⁹, tese principalmente ad alleviare il disagio, il fastidio, lo stress che consegue al ritardato adempimento della prestazione di trasporto; e, va notato, poiché l'obbligazione assistenziale non ha valenza risarcitoria di quegli interessi della persona cui si rivolge, essendo avulsa dal previo accertamento del ricorrere di un danno risarcibile, ove anche una sola di queste non venisse prestata il vettore sarebbe inadempiente. E chiaramente, com'è facile intuire, quest'inadempimento darebbe vita ad una nuova (e separata) figura di danno non patrimoniale risarcibile⁴³⁰. Ci si potrebbe, allora, chiedere perché se il pregiudizio non patrimoniale che deriva dal ritardo è tutelato anche prima della stessa esecuzione della prestazione, quando attiene alla partenza, non debba più esserlo a prestazione effettuata, quando il ritardo è all'arrivo. Può, poi, ritenersi che proprio perché l'obbligo di erogazione della misura compensativa è scevro di qualsivoglia valenza riparativa, esso non priva il passeggero della possibilità di chiedere il risarcimento dei danni,

⁴²⁹ Così C. CASTRONOVO, *Il giovane Arturo Dalmaltello e il danno non patrimoniale contrattuale*, in *Jus*, 2009, 210; nello stesso senso anche G. MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, cit., 61 ss.

⁴³⁰ S. PAGLIANTINI, *Per un'interpretazione comunitariamente orientata dei danni non patrimoniali da inadempimento*, cit., 741.

tutti, patrimoniali e non, che adduce di avere subito⁴³¹. Quanto appena detto sembrerebbe essere consonante con la tesi che lega la risarcibilità del danno non patrimoniale da inadempimento alla struttura complessa dell'obbligazione, immaginando un insieme di doveri di protezione a garanzia della persona che fanno da corona alla prestazione.

4.1. (segue) L'INTERESSE NON PATRIMONIALE E GLI ARTT. 1223 e 1225 c.c.

Continuando il discorso precedente, va considerato che l'art. 1223 c.c., secondo cui il risarcimento del danno deve comprendere così la perdita subita dal creditore, come il mancato guadagno, ove siano conseguenza immediata e diretta dell'inadempimento o del ritardo, non esclude (più⁴³²) che la perdita subita dal creditore com-

⁴³¹ Cfr. S. PAGLIANTINI, *Per un'interpretazione comunitariamente orientata dei danni non patrimoniali da inadempimento*, cit., 740. Non si è così d'accordo con coloro che ritengono che la compensazione andrebbe a risarcire il danno morale patito dal passeggero: tra cui, M. PIRAS, *Il danno non patrimoniale nel trasporto aereo*, cit., 261-217 e V. CORONA, *Il risarcimento per l'inadempimento degli obblighi di assistenza del vettore aereo*, cit., 204.

⁴³² Si intende dire che se pure, molto probabilmente, i riformatori del co-

prenda anche i pregiudizi non patrimoniali (analogamente può dirsi, prima ancora, per l'art. 949 *bis* cod. nav., che prevede, seppure in riferimento alla mancata esecuzione del trasporto, che il vettore è «responsabile dei danni»). La lettura «non patrimonialistica» delle disposizioni che presiedono al risarcimento del danno contrattuale, già da tempo elaborata da buona parte della dottrina⁴³³, è stata ripre-

dice civile, nel redigere quella disposizione, hanno avuto in mente solamente le perdite di ordine patrimoniale, questa impostazione, oggi, non è più plausibile, essendo assolutamente necessario interpretare (il codice civile tutto e) le regole della responsabilità civile oltre una volontà legislativa vecchia di oltre settant'anni (cfr. G. CONTE, *Considerazioni critiche dell'applicazione del paradigma risarcitorio ricavato dall'art. 2059 c.c. anche al danno non patrimoniale contrattuale*, in *I Contratti*, 2010, 7, 712).

⁴³³ Già a suo tempo prospettata, in dottrina, G. BONILINI, *Il danno non patrimoniale*, Milano, 1983, 232 ss., riteneva che «in sé e per sé “perdita” è privazione di qualsiasi cosa o vantaggio, e perciò tanto di un bene che può valutarsi in via oggettiva, quanto i un bene che sfugge a tale caratteristica perché non nel mondo economico (...). In definitiva il problema concernente la riparazione, o meno, del danno non patrimoniale conseguente alla inesecuzione del contratto, è esclusivamente un problema esegetico». Recentemente, l'argomentazione si trova sviluppata da F. TESCIONE, *Il danno non patrimoniale da contratto: le apparenti asimmetrie sistemiche*, in *Danno e Resp.*, 2009, 373 ss.; ID., *Il danno non patrimoniale da contratto*, cit., 115 ss., che, qualificando quella proposta come una «interpretazione alternativa» dell'art. 1223 c.c., poiché la lettura tradizionale è orientata nell'ottica patrimoniale, sostiene che «una esegesi della norma scevra da pregiudizi non sembra consentire l'esclusione della risarcibilità dei danni non patrimoniali, il cui spazio dogmatico di esistenza, anzi, attribuirebbe all'art. 1223 c.c. una maggiore coerenza sistemica all'interno di un meccanismo risarcitorio attento a garantire l'integrale riparazione dei pregiudizi cagionati alla vittima dell'illecito». A favore anche S. PAGLIANTINI, *Per un'interpretazione comunitariamente orientata dei danni non patrimoniali da contratto*, cit., 741. Aderiscono invece all'impostazione tradizionale, secondo cui l'art. 1223 c.c. si occupa soltanto delle perdite patrimoniali: A. RAVAZZONI, *La riparazione del danno non patrimoniale*, op. cit., 224 ss.; M. M. FRANCISSETTI BROLIN, in *Il danno non patrimoniale contrattuale: il modello tedesco e quello italiano*, in *Contratto e Impresa/Europa*, 2010, 1, 451, nt. 95. Quest'ultimo A., in particolare, considera la lettura «depatrimonializ-

sa dalle stesse SS. UU. del 2008⁴³⁴, aggiungendovi, però, a rafforzamento, un elemento ulteriore, dato dall'asserita necessità di valutare le re-

zata» dell'art. 1223 c.c. idonea a creare un «controcircolo logico-sistematico», se solo di considera il richiamo che viene fatto della disposizione in ambito aquiliano, all'art. 2056 c.c. L'effetto che ne deriverebbe, secondo questa impostazione, sarebbe quello «per cui nella responsabilità extracontrattuale conviverebbero due diversi concetti di danno non patrimoniale, presidiati da due differenti sistemi di allocazione della responsabilità: l'uno sarebbe tendenzialmente tipico, sulla base del rinvio dell'art. 2059 c.c. alla legge, sia pure costituzionalmente orientata alla protezione dei diritti fondamentali della persona, l'altro sarebbe invece aperto ex art. 1223 c.c., fatti salvi comunque i consueti limiti esterni alla fattispecie in materia di nesso di causalità e di onere probatorio del c.d. danno-conseguenza (...). Nella responsabilità extracontrattuale si dovrebbe allora giungere ad affermare alternativamente o la incoerenza del sistema o la tacita abrogazione dell'art. 2059 c.c.» Sempre in senso critico, possono ricordarsi anche P. ZIVIZ, *Il danno non patrimoniale, istruzioni per l'uso*, cit., 119; S. DELLE MONACHE, *Interesse non patrimoniale e danno da inadempimento*, in *Contratti*, 2010, 7, 723. La critica sembra però dimenticare che, prima ancora dell'argomento su esposto, la risarcibilità del danno non patrimoniale da contratto viene fatta risiedere nella formulazione dell'art. 1174 c.c., secondo cui «la prestazione che forma oggetto della obbligazione deve essere suscettibile di valutazione economica e deve corrispondere ad un interesse anche non patrimoniale del creditore», e, poiché così è previsto, il danno, cui fa riferimento l'art. 1223, come perdita subita, non può non avere riguardo a quegli interessi non patrimoniali del soggetto danneggiato. Si intende dire che il danno di cui parla l'art. 1223 c.c. è non patrimoniale solo in combinato disposto con quanto previsto l'art. 1174 c.c., nella parte in cui attribuisce rilevanza agli interessi non patrimoniali dell'obbligazione oggetto del contratto, per cui, a prescindere da tale riferimento, il danno, anche quello cui rinvia l'art. 2059 c.c., sembrerebbe doversi intendere come patrimoniale. Si avalla, così, la tesi intermedia, che considera l'art. 1223 c.c. da potersi leggere nel senso della non patrimonialità solo in combinato disposto con l'art. 1174 c.c., elaborata da A. LIBERTATI, *Il danno non patrimoniale da inadempimento*, Padova, 2004, 104; C. AMATO, *Il danno non patrimoniale da contratto*, in *Il nuovo danno non patrimoniale* (a cura di G. Ponzanelli), Padova, 2004, 152 ss.; V. TOMARCHIO, *op. cit.*, 85 ss.; in questo senso poi, già, M. COSTANZA, *Danno non patrimoniale e responsabilità contrattuale*, cit., 131 ss., secondo cui «gli art. 1223 e 1225 c.c. possono da soli svolgere un efficace ed esaustivo ruolo di criteri per la determinazione quantitativa e qualitativa del danno contrattuale, alla sola condizione che siano definiti esattamente gli interessi che il contratto è destinato a realizzare in concreto».

⁴³⁴ La Suprema Corte ha, infatti, affermato che: «più ampio contenuto va

gole sul piano contrattuale nel solco della «legalità costituzionale»⁴³⁵. In questo modo, viene affermata l'interpretazione di queste disposizioni nell'ottica della protezione dei valori fondamentali dell'individuo.

Nessuna valenza limitativa al risarcimento del danno non patrimoniale da contratto deve attribuirsi, poi, all'art. 1225 c.c. Non perché, come talora è stato (non condivisibilmente) ritenuto, il giudizio di prevedibilità deve considerarsi riferito solo al danno patrimoniale⁴³⁶, ma perché anche l'art. 1225 c.c. si mostra bisognoso di essere letto «in senso costituzionalmente orientato»⁴³⁷. Così, è possibile considerare, che proprio sulla base del rapporto di implicazione intensa che vi è nel contratto di trasporto tra la prestazione e la personalità del creditore, l'eventuale danno non patrimoniale è previsto. Si intende dire, cioè, che proprio in quanto rilevano interessi non patrimoniali, tra la responsabilità del creditore per inesatto

individuato nell'art. 1223 c.c., (...) riconducendo tra le perdite e le mancate utilità anche i pregiudizi non patrimoniali».

⁴³⁵ Questa rilevazione è effettuata da M. M. FRANCISSETTI BROLIN, *Ritardo nel trasporto aereo e danno esistenziale: riflessioni sul danno non patrimoniale da contratto e libertà di circolazione*, cit., 33.

⁴³⁶ Per un cenno sul punto, v. C. SCOGNAMIGLIO, *Il danno non patrimoniale contrattuale*, cit., 477.

⁴³⁷ F. D. BUSNELLI, *Le Sezioni Unite e il danno non patrimoniale*, cit., 113.

adempimento ed il pregiudizio, anche non patrimoniale, vi è senza dubbio un rapporto di causa-effetto⁴³⁸.

5. LA PROVA E LA LIQUIDAZIONE DEL DANNO NON PATRIMONIALE.

Restano da esaminare altre due questioni precisate sempre dalle Sezioni Unite del 2008 in materia di danno non patrimoniale da contratto, e quindi relative anche a quello generato dal ritardato adempimento della prestazione di trasporto aereo.

La prima è che il danno non patrimoniale non è un danno-evento, che per cui la lesione del diritto non provoca un danno *in re ipsa*, ma è un danno-conseguenza, che deve essere provato, o per lo meno allegato. Chiaramente, proprio perché è estremamente difficile dimostrare un pregiudizio interiore ed areddituale, il giudice farà, sostanzialmente, ricorso alle presunzioni⁴³⁹, con la conseguenza che

⁴³⁸ C. SCOGNAMIGLIO, *Responsabilità precontrattuale e danno non patrimoniale*, cit., 1462.

⁴³⁹ Sul punto, V. CORONA, *Sul risarcimento del danno a carico della compagnia di trasporto aereo per negato imbarco del passeggero* (nota a Giud.

sarà invertito l'onere della prova, per cui sarà il danneggiante a dover dimostrare l'inesistenza del pregiudizio lamentato. Questo tipo di prova, relativa all'*an* ed al *quantum* del danno, si aggiunge, chiaramente, alla prova dei fatti che costituiscono il fondamento del diritto fatto valere in giudizio (art. 2697 c.c.). Il passeggero, perciò, prima ancora del danno, deve dimostrare il suo diritto di credito, ossia il diritto ad ottenere la prestazione entro un certo tempo, tramite l'esibizione del contratto, ossia del biglietto di passaggio. Non deve provare, però, l'inadempimento, che, sulla base del principio generale della presunzione di persistenza del diritto, sancito per tutte le obbligazioni dalle sezioni unite della Cassazione⁴⁴⁰, si presume. Sulla base di quanto precedentemente detto, in materia di estensione della responsabilità vettoriale per ritardo aereo, si ritiene che colui che agisce per ottenere il risarcimento del danno non sia, in generale, onerato di dimostrare che il ritardo si sia esplicato in un determi-

pace Cagliari, 25 marzo 2005), in *Riv. giur. sarda*, 2006, 124. C. ROSSELLO, *Il danno da vacanza rovinata dopo le Sezioni Unite del 2008 sul nuovo statuto del danno non patrimoniale*, in *Nuova giur. civ. comm.*, 2008, II, 502; E. NAVARRETTA, *Funzioni del risarcimento e quantificazione del danno non patrimoniale*, in *Resp. civ. prev.*, 2008, 304. Sulla prova per presunzioni, per la giurisprudenza che specifica che è un mezzo di prova non rilegato dall'ordinamento in grado subordinato nella cerchia delle prove, di cui, perciò, il giudice può far ricorso anche in via esclusiva: Cass., sez. un., 24 marzo 2006, n. 6572, in *Nuova giur. civ. comm.*, 2006, I, 1132, con nota di G. CRICENTI, *Il danno esistenziale da demansionamento*.

⁴⁴⁰ Cass., sez. un., 30 ottobre 2001, n. 13533, in *Foro it.*, 2002, I, 769.

nato ambito spazio-temporale⁴⁴¹, tranne che in caso di danni occasionati dal ritardo aereo. Ulteriormente presunto dalla legge è, poi, il nesso eziologico tra il ritardo ed il danno⁴⁴².

La seconda questione precisata dalle Sezioni Unite del 2008, è che anche il danno non patrimoniale deve essere, sulla base del criterio equitativo (di cui all'art. 1226 cc.), integralmente riparato. Ciò vuol dire che il giudice dovrà accertare l'effettiva consistenza del pregiudizio allegato, a prescindere da nome attribuitogli, individuando quali ripercussioni negative sul valore-uomo si siano verificate e provvedendo alla loro integrale riparazione. A tale scopo, ovviamente, farà uso dei criteri previsti nel nostro codice civile, di cui agli artt. 1223 ss⁴⁴³.

⁴⁴¹ In senso conforme al testo S. GIACOBBE, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, cit., 131, che non attribuisce a carico del danneggiato che agisce per ottenere il ristoro del pregiudizio subito in conseguenza del ritardo la prova che esso si è prodotto all'interno del «periodo del trasporto», coperto dal particolare regime di responsabilità del vettore aereo per ritardo, disposto dall'art. 19 Conv. Montreal del 1999. *Contra* (con riferimento alla Convenzione di Varsavia del 1929), S. BUSTI, *Il ritardo nei trasporti aerei*, cit., 105.

⁴⁴² L. TULLIO, *La prova liberatoria del vettore consistente nelle misure per evitare il danno*, cit., 314.

⁴⁴³ Sul fatto che il danno da ritardo nel trasporto aereo sia retto dai principi del nostro ordinamento, A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, op. cit., 278.

Connessa alla tematica dell'integralità della riparazione è la questione dei limiti risarcitori, previsti all'art. 22 della Convenzione di Montreal del 1999, e fissati, per il danno alla persona dovuto a ritardo aereo, al par. 1°, nella somma di 4.694 DSP. Poiché, secondo l'impostazione da noi seguita, il danno non patrimoniale è risarcibile in applicazione della disciplina internazionaluniforme, dovrà allora essere anch'esso contenuto, insieme al danno patrimoniale, in quel massimale, così come previsto dalla giurisprudenza europea⁴⁴⁴. L'effetto di una tale applicazione, se per parte della dottrina è quello di calmierare quel proliferare di sentenze che, sotto la veste di danno esistenziale, introducono a carico delle compagnie aeree dei veri e propri «*punitive damages*»⁴⁴⁵; per altra è quello di vanificare, dal punto di vista pratico, e quindi di rendere rilevante solo su un piano teorico, la questione della risarcibilità del danno non patrimoniale da contratto aereo, perché comunque il passeggero otterrebbe (meglio: non potrebbe ottenere che) quella somma limite entro cui

⁴⁴⁴ L'applicazione dei limiti risarcitori di cui all'art. 22 Convenzione di Montreal del 1999 in riferimento al danno non patrimoniale è stata pronunciata dalla C. giust. Ue 6 maggio 2010, causa 63/09, cit., precisamente al punto 37.

⁴⁴⁵ Cfr. S. PAGLIANTINI, *Per un'interpretazione comunitariamente orientata dei danni non patrimoniali da contratto*, cit., 738.; V. CORONA, *Sul risarcimento del danno a carico della compagnia di trasporto aereo per negato imbarco del passeggero*, cit., 136.

va contenuta l'esposizione del vettore⁴⁴⁶. In linea di massima si è d'accordo con questa impostazione. Del risarcimento del danno alla persona resta ben poco se esso va contenuto, insieme a quello patrimoniale, entro il massimale previsto; ma se questo è sicuramente palese quando il danno subito dal passeggero attiene la sua sfera fisica e/o mentale, a seguito del verificarsi di un incidente, non lo è altrettanto quando attiene solamente la sua sfera emotiva lesa da un mero ritardo aereo, perché è comunque difficile che da questo derivi un danno particolarmente elevato.

⁴⁴⁶ L'opinione riportata è di E. G. ROSAFIO, *Il danno non patrimoniale nel trasporto aereo di persone*, cit., 252.

BIBLIOGRAFIA

ABBATE I., *Questioni in tema di ripartizione dell'onere della prova nel contratto di passaggio* (nota a Cass., 7 febbraio 1962, n. 244), in *Dir. mar.*, 1962, 559.

ADOBATI E., *La Corte di Giustizia determina il limite di indennizzo dovuto dai vettori aerei ai passeggeri per la perdita del bagaglio* (nota a C. Giust. Ue 6 maggio 2010, causa 63/09), in *Dir. comunit. e scambi internaz.*, 2010, 296.

ADOBATI E., *La Corte si pronuncia ancora nell'ambito del risarcimento del danno a favore dei passeggeri con voli cancellati o arrivati a destinazione con notevole ritardo* (nota a C. Giust. Ue, 26 febbraio 2013, causa 11/11), in *Dir. comunit. sc. internaz.*, 2013, 1-2, 2, 152.

ALPA G., *Responsabilità civile e danno: lineamenti e questioni*, Bologna, 1991.

AMATO C., *Il danno non patrimoniale da contratto*, in *Il nuovo danno non patrimoniale* (a cura di G. Ponzanelli), Padova, 2004.

AMATO G., *Commentario alla Costituzione (sub art. 16)* (a cura di Scialoja-Branca), Bologna, 1977.

AMBROSINI A., *Dolo e colpa grave nella elaborazione delle convenzioni internazionali aviatorie*, in *Nuova riv. dir. comm.*, 1955, I, 83.

ANDREWS C. – NASE V., *Psychiatric injury in aviation accidents under the Warsaw and Montreal Convention: the interface between medicine and law*, in *Journal of air law and commerce*, 1, 2011, 3.

ANELLI F., *Caso fortuito e rischio di impresa nella responsabilità del vettore*, Milano, 1990.

ANTONINI A., *La responsabilità del vettore aereo per il trasporto di persone o cose nella più recente evoluzione normativa: protocolli di Montreal, Varsavia - Montreal, Regolamento comunitario*, in *Dir. trasp.*, 2000, 615.

ANTONINI A., *Il danno risarcibile nel trasporto di persone*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999* (a cura di L. Tullio), Napoli, 2006.

ANTONINI A., *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2008.

ARLOTTA A., *Il contratto di viaggio e le conseguenze al suo inadempimento: «danno da vacanza rovinata» e overbooking*, in *N. giur. civ. comm.*, 2004, II, 456.

ASPRELLA C., *Il giudizio di equità necessario* (nota a C. cost., 6 luglio 2004, n. 206), in *Nuove leggi civ. comm.*, 2004, 1181.

ASQUINI A., *La responsabilità del vettore per infortunio del viaggiatore*, in *Riv. dir. comm.*, 1919, II, 358.

ASQUINI A., *Del contratto di trasporto anche con riguardo alle condizioni ferroviarie 1992 e alla Convenzione di Berma*, Torino, 1925.

ASQUINI A., *Massime non consolidate in materia di responsabilità del trasporto di persone*, in *Riv. dir. comm.*, 1952, II, 2.

AZZARITI G., *In tema di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Riv. dir. civ.*, 1959, II, 469.

BALLARINO T. – BUSTI S., *Diritto aeronautico e spaziale*, Milano, 1988.

BARASSI L., *La teoria generale delle obbligazioni*, Milano, 1964.

BARBERA A., *Commento all'art. 2 della Costituzione*, in *Commentario della Costituzione* (a cura di G. Branca), Bologna-Roma, 1975.

BARGELLI E., *Danno non patrimoniale e di interpretazione costituzionalmente orientata dell'art. 2059 c.c.* (nota a Cass. 31 maggio 2003, n. 8828), in *Resp. civ. prev.*, 2003, 691.

BARILE G., *Costituzione e rinvio mobile al diritto straniero, diritto canonico, diritto comunitario, diritto internazionale*, Padova, 1987.

BELLANTUONO G., *La responsabilità da ritardo del vettore aereo* (nota a Giud. pace Sassari, 4 novembre 1998), in *Danno e resp.*, 1999, 1, 99.

BELLANTUONO G., *Ritardi aerei, risarcimento o regolazione?*, in *Danno e resp.*, 2004, 6, 628.

- BENATTI F., *Osservazioni in tema di doveri di protezione*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1960, 1342.
- BENATTI F., *La costituzione in mora del debitore*, Milano, 1968.
- BENTIVOGLIO L., *International air carriage of passengers and cargo*, in *The-saurus Acroasium*, X, 1981, 328.
- BERLINGIERI F., *Prescrizione marittima ed aeronautica*, in *Nss. D. I.*, XIII, Torino, 1966.
- BERLINGIERI F., *Legittimità costituzionale dell'art. 423 c. nav.* (nota a C. cost., 19 novembre 1987, n. 401) in *Dir. mar.*, 1988, 60.
- BERLINGIERI F., *Limitazione di responsabilità: quando è legittima?* (nota a C. cost., 22 novembre 1991, n. 420), in *Dir. mar.* 1992, 66.
- BERTONICINI M., *Demansionamento ed onere della prova dei danni conseguenti* (nota a Cass., sez. un., 24 marzo 2006, n. 6572), in *Resp. civ. prev.*, 2006, 1047.
- BETTI E., *Sui limiti giuridici della responsabilità aquiliana*, in *Giur. compl. cass. civ.*, 1951, I, 779.
- BETTI E., *Teoria generale delle obbligazioni*, I, Milano, 1953.
- BIANCA C. M., *L'autonomia dell'interprete, a proposito del problema della responsabilità contrattuale*, in *Riv. dir. civ.*, 1964, I, 478.
- BIANCA C. M., *Dell'inadempimento delle obbligazioni*, in *Comm. Scialoja-Branca*, Bologna-Roma, 1979.
- BIANCA C. M., *Diritto civile, IV, L'obbligazione*, Milano, 1992.
- BIANCA C. M., *La responsabilità aeronautica: convergenze e divergenze rispetto ai principi civilistici*, in *Dir. trasp.*, I, 1992, 1.
- BIANCA C. M., *Diritto civile, V, La responsabilità*, Milano, 2001.
- BIANCA C. M., *La tutela risarcitoria del diritto alla vita: una parola nuova della Cassazione attesa da tempo* (nota a Cass. 23 gennaio 2014, n. 1361), in *Resp. civ. prev.*, II, 2014, 493.

BILOTTA F., *Inadempimento contrattuale e danno esistenziale* (nota a Giud. pace Milano, 18 dicembre 2000), in *Giur. it.*, 2001, fasc. 6, 1159.

BILOTTA F., *Attraverso il danno esistenziale, oltre il danno esistenziale* (nota a Cass., sez. un., 24 marzo 2006, n. 6572), in *Resp. civ. prev.*, 2006, 1051.

BOBBIO N., *L'età dei diritti*, Torino, 1997.

BOCCHIOLA M., *Perdita di una «chance» e certezza del danno*, in *Riv. trim.*, 1976, 55.

BONA M., voce *Danno esistenziale*, in *Dig. disc. priv. sez. civ. (agg.)*, vol. I, Torino, 2003.

BONFANTONI C., *Ancora sulla responsabilità dell'impresa aeroportuale* (nota a Cass., 11 settembre 1990, n. 9357), in *Dir. trasp.*, II, 1991, 260.

BONILINI G., *Il danno non patrimoniale*, Milano, 1983.

BONILINI G., voce *Danno morale*, in *Dig. disc. priv. sez. civ.*, vol. V, Torino, 2008.

BORDON R., *L'imprimatur delle Sezioni Unite al danno esistenziale* (nota a Cass., sez. un., 24 marzo 2006, n. 6572), in *Giur. it.*, 2006, 1359.

BOTACCHI S., *Condotta temeraria e consapevole e decadenza del vettore aereo dal beneficio della limitazione del debito* (nota a Cass., 19 giugno 2001, n. 8328), in *Dir. mar.*, 2002, 1288.

BRIGNARDELLO M., *In tema di responsabilità del vettore aereo nel trasporto di cose* (nota a Trib. Milano, 7 settembre 2005), in *Giur. it.*, 2006, 894.

BRIGNARDELLO M., *Problematiche relative alla firma e alla ratifica della Convenzione di Montreal del 1999 da parte della Comunità europea*, in *Dir. mar.*, 2011, 3.

BRIGNARDELLO M., *I diritti dei passeggeri nel trasporto marittimo e nelle altre modalità: uniformità e differenze*, in *Dir. mar.*, 2012, 786.

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

BUFFA F., *Un infortunio letale sul lavoro consente alla Suprema Corte di rielaborare (sia pur in parte) i principi in tema di danno tanatologico* (nota a Cass., 7 giugno 2010, n. 13672), in *Giust. civ.*, 6, 2011, I, 1560.

BUONOCORE V., *I contratti di trasporto e di viaggio*, Torino, 2003.

BUSNELLI F. D., *Perdita di una chance e risarcimento del danno*, in *Foro it.*, 1965, IV, 47.

BUSNELLI F. D., *Un clamoroso «revirement» della Cassazione: dalla «questione di Superga» al «caso Meroni»* (nota a Cass., sez. un., 26 gennaio 1971, n. 174) in *Foro it.*, 1971, 1284.

BUSNELLI F. D., *Le nuove frontiere della responsabilità civile*, in *Jus*, 1976, 41.

BUSNELLI F. D., *Verso un possibile riavvicinamento tra responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Resp. civ. prev.*, 1977, 748.

BUSNELLI F. D., *Riflessioni sul «Projet Tunc» per una riforma del sistema di indennizzo delle vittime della strada*, in *Resp. civ. prev.*, 1981, 311.

BUSNELLI F. D., *Limitazioni risarcitorie, diritto dei trasporti, codice civile*, in *Dir. trasp.*, 1993, 647.

BUSNELLI F. D., *Chiaroscuri d'estate, la Corte di Cassazione e il danno alla persona* (nota a Cass. 31 maggio 2003, n. 8827), in *Danno e resp.*, 2003, 826.

BUSNELLI F. D., *Le Sezioni Unite e il danno non patrimoniale*, in *Riv. dir. civ.*, 2009, II, 101.

BUSTI S., *Il ritardo nei trasporti aerei*, in *Annali dell'Istituto di diritto aeronautico*, II, Milano 1970-1971.

BUSTI S., *Problemi innovativi nella documentazione del contratto di trasporto aereo di persona*, in A.A.V.V., *Studi in memoria di M. L. Corbino*, Milano, 1999.

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

BUSTI S., *Nuovi documenti del trasporto aereo*, in *Dir. trasp.*, 2001, 345.

BUSTI S., *Nuovi documenti del trasporto aereo*, in AA. VV., *Il nuovo diritto aeronautico*, Milano, 2002.

BUSTI S., *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo* (a cura di L. Tullio), Napoli, 2006.

BUSTI S., *La responsabilità per danni alla persona nel trasporto aereo*, in *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea* (a cura di L. Masala, E. G. Rosafio), Milano, 2006.

BUSTI S., *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007.

CAMARDA G. - COTTONE M. - MIGLIORATTI M., *La responsabilità civile del vettore aereo nel trasporto di persone e di merci – Casi e materiali*, I, Milano, 2006.

CANNATA C. A., *L'oggetto dell'obbligazione*, in *Tratt. dir. priv.* (diretto da P. Rescigno), Torino, 1999.

CANNIZZARO V., *Il risarcimento del danno nel trasporto aereo*, I, *Il danno alla persona del passeggero*, Padova, 1980.

CARADONNA P., *Concorso di colpa contrattuale e d'extracontrattuale*, in *Riv. dir. comm.*, 1922, I, 262.

CARBONE S. M., *La risarcibilità del danno alle merci ed i criteri della sua limitazione*, *Dir. mar.*, 1988, 321.

CARBONE S. M. - IVALDI P., *Carattere ed operatività nell'ordinamento italiano del diritto internazionale uniforme dei trasporti*, in *Dir. mar.*, 1990, 899.

CARBONE V., *Vettore per caso* (nota a Cass., 20 aprile 1989, n. 1855), in *Foro it.*, I, 1990, 1971.

CARBONE V., *La responsabilità del medico ospedaliero come responsabilità da contatto* (nota a Cass. 22 gennaio 1999, n. 589), in *Danno e resp.*, 1999, 299.

CAREDDA V., *Adempimento ritardato e riduzione della controprestazione* (nota a Giud. pace Sassari, 4 novembre 1998), in *Giur. it.*, 2000, 316.

CARLUCCI F., *La cooperazione nel settore dell'aviazione civile: l'International Air Transport Association*, in *Trasp.*, 1994, 137.

- CARNELUTTI F., *Il diritto come antistoria*, in *Riv. dir. proc.*, 1952, 253.
- CASTRONOVO C., *Obblighi di protezione e tutela del terzo*, in *Jus*, 1976, 123.
- CASTRONOVO C., *La nuova responsabilità civile. Regola e metafora*, Milano, 1991.
- CASTRONOVO C., *La nuova responsabilità civile*, 3, Milano, 2006.
- CASTRONOVO C., *Quadro comune di riferimento e acquis comunitario: conciliazione o incompatibilità?*, in *Eur. dir. priv.*, 2007, 275.
- CASTRONOVO C., *Danno esistenziale: il lungo addio*, in *Danno e resp.*, I, 2009, 5.
- CASTRONOVO C., *Il giovane Arturo Dalmaltello e il danno non patrimoniale contrattuale*, in *Jus*, 2009, 210.
- CATAUDELLA A., *La tutela civile nella vita privata*, Milano, 1972, 69.
- CECCHERINI G., *Salta il limite di responsabilità del vettore marittimo per le case trasportatrici* (nota a C. cost., 26 maggio 2005, n. 199), in *Danno e resp.*, 2005, 1066.
- CENDON P., *Danno imprevedibile ed illecito dannoso*, in AA. VV., *Risarcimento del danno contrattuale ed extracontrattuale* (a cura di G. Visintini) Milano, 1984.
- CENDON P., *Anche se gli amanti si perdono l'amore non si perderà. Impressioni di lettera su Cass. 8828/2003* (nota a Cass. 31 maggio 2003, n. 8828), in *Resp. civ. prev.*, 2003, 865.
- CENDON P., *Danno esistenziale: segreti e bugie* (nota a Cass. 15 luglio 2005, 15022), in *Resp. civ. prev.*, 2006, 91.
- CENDON P., *Voci lontane, sempre presenti sul danno esistenziale* (nota a Cass., sez. un., 24 marzo 2006, n. 6572), in *Foro it.*, 2006, I, 1344.
- CENDON P., *Danno esistenziale ed ossessioni negazioniste* (nota a Cass. 9 novembre 2006, n. 23918), in *Resp. civ. prev.*, 2007, 284.

CENDON P., *Ma il biologico saprà fare la sua parte?* (nota a Cass. 20 aprile 2007 n. 9510), in *Resp. civ. prev.*, 2007, 1558.

CENDON P.– ZIVIZ P., *Vincitori e vinti (... dopo la sentenza n. 233/2003 della Corte Costituzionale)* (nota a C. cost., 11 luglio 2003, n. 233), in *Giur. it.*, 2003, 1777.

CERVELLI R., *Convenzione di Varsavia e regresso fra vettori* (nota a Cass. 4 maggio 1995 n. 4852), in *Dir. trasp.* 1997, 479.

CHINDEMI D., *Danno esistenziale quale autonoma voce di danno distinta dal danno biologico e dal danno morale* (nota a Cass. 6 febbraio 2007, n. 2546), in *Resp. civ. prev.*, 2007, 1281.

CHINDEMI D., *Il danno bagatellare contrattuale*, in *Resp. civ. prev.*, 2008, 12, 2450.

CHINDEMI D., *Una nevicata su un campo di grano* (nota a Cass., sez. un., 11 novembre 2008, nn. 26972, 26973, 26974, 26975), in *Resp. civ. prev.*, 2009, 219.

CICCARELLO S., voce *Indennità* (dir. priv.), in *Enc. dir.*, 1971, XI, 99.

CICCARELLO S., *Dovere di protezione e valore della persona*, Milano, 1988.

CIMMINO M., *Responsabilità del vettore aereo, esonero dall'obbligo della compensazione pecuniaria e nozione di circostanze eccezionali* (nota a C. Giust. Ce, 22 dicembre 2008, causa 549/07), in *Giur. it.*, 2010, 304.

CITARELLA G., *Danno non patrimoniale e contratto* (nota a Cass., sez. un., 11 novembre 2008, nn. 26972, 26973, 26974, 26975) in *Resp. civ. prev.*, 2009, 434.

COCUCCIO M., *Sul danno «tanatologico»* (nota a Cass., 7 giugno 2010, n. 13672), in *Dir. fam.*, III, 2011, 1165.

COLETTA C., *In tema di responsabilità dell'operatore di handling per la custodia delle cose trasportate dal vettore* (nota a App. Roma 20 febbraio 1990), in *Dir. trasp.*, 1992, 175.

COLOMBO C., *Responsabilità civile sanitaria e l. 8 novembre 2012, n. 189*, in *Diritto@storia*, D&Innovazione, n. 11, 2013.

COLOMBO D. – FOTI F., *Il trasporto di bagaglio: caratteri, documenti e prescrizioni contrattuali*, in *Spunti di studio su: Le condizioni generali del trasporto nel trasporto di persone* (a cura di G. Romanelli – L. Tullio), Cagliari, 1997.

COMANDÈ G., *L'ordinanza n. 293 del 22 luglio 1996 ed il nodo irrisolto dell'art. 2059 c.c.* (nota a C. cost., 22 luglio 1996, n. 293), in *Giur. it.*, 1997, I, 1, 314.

COMENALE PINTO M. M., *Brevi cenni intorno al vettore aereo di fatto e alla colpa grave di pilotaggio* (nota ad App. Venezia, 19 aprile 1986), in *Dir. mar.*, 1988, 160.

COMENALE PINTO M. M., *Brevi considerazioni sul limite del debito del vettore marittimo e sulla sua legittimità costituzionale* (nota a C. cost., 19 novembre 1987, n. 401), in *Dir. trasp.*, II, 1988, 196.

COMENALE PINTO M. M., *Trasporto aereo e consegna della merce a persona diversa dal destinatario* (nota a Cass., 18 luglio 1991, n. 7977), in *Dir. trasp.*, 1992, 165.

COMENALE PINTO M. M., *La nozione di «preposto» nel trasporto aereo*, in *Dir. trasp.*, 2001, 371.

COMENALE PINTO M. M., *La responsabilità del vettore aereo dalla Convenzione di Varsavia del 1929 alla Convenzione di Montreal del 1999*, in *Riv. dir. comm.*, I, 2002, 67.

COMENALE PINTO M. M., *Il contratto di trasporto di persone*, in *I contratti turistici* (a cura di F. Morandi, M. M. Comenale Pinto, M. La Torre), Milano, 2004.

COMENALE PINTO M. M., *L'epilogo della querelle sulla rilevanza di dolo e colpa grave nella limitazione del vettore marittimo di cose* (nota a C. cost., 26 maggio 2005, n. 199) in *Dir. turismo*, 2005, 364.

COMENALE PINTO M. M., *Il termine dell'esercizio dell'azione nel trasporto aereo fra prescrizione e decadenza (e fra vecchio e nuovo testo del codice della navigazione)*, in *Giust. civ.*, 2007, 383.

COMENALE PINTO M. M., *Spunti in tema di prescrizione dei diritti nel trasporto aereo e specialità del diritto della navigazione*, in *Giust. civ.*, 2007, 634.

COMENALE PINTO M. M., *Obblighi del vettore e diritti del passeggero nei casi di impossibilità del trasporto, con specifico riferimento al caso delle ceneri vulcaniche del 2010*, in *Cuestiones actuales del Derecho aéreo* (a cura di M. J. Guerrero Lebrón), Madrid, 2012.

COMPORI M., *Esposizione al pericolo e responsabilità civile*, Napoli, 1965.

CONTE G., *Considerazioni critiche dell'applicazione del paradigma risarcitorio ricavato dall'art. 2059 c.c. anche al danno non patrimoniale contrattuale*, in *I Contratti*, 2010, 7, 712.

COQUOZ R., *Droit privé international aérien*, Paris, 1938.

CORAIN M., *I documenti del trasporto aereo (internazionale e nazionale)*, in *I nuovi contratti. Trasporto*, vol. XVII (a cura di P. Cendon), Torino, 2004.

CORDOPATRI F., *Appunti in tema di allegazione, di prova e di presunzione* (nota a Cass., sez. un., 24 marzo 2006, n. 6572), in *Giust. civ.*, 2007, I, 679.

CORONA V., *La natura delle prestazioni di assistenza del vettore aereo in caso di ritardo* (nota a C. Giust. Ce, 10 gennaio 2006, causa 344/04), in *Dir. trasp.*, 2006, 866.

CORONA V., *Sul risarcimento del danno a carico della compagnia di trasporto aereo per negato imbarco del passeggero* (nota a Giud. pace Cagliari, 25 marzo 2005), in *Riv. giur. sarda*, 2006, 124.

CORONA V., *Le circostanze eccezionali e le prestazioni del vettore aereo in caso di cancellazione del volo* (nota a C. Giust. Ce, 22 dicembre 2008, causa 549/07), in *Dir. trasp.*, 2009, 808.

CORONA V., *La compensazione pecuniaria per il ritardo aereo tra diritto positivo e giurisprudenza interpretativa della Corte di Giustizia* (nota a C. Giust. Ce 19 novembre 2009, causa 402/07 e causa 432/07), in *Dir. trasp.*, 2010, 123.

CORONA V., *Il risarcimento per l'inadempimento degli obblighi di assistenza del vettore aereo* (nota a C. Giust. Ue, 13 ottobre 2011, causa 83/10), in *Dir. trasp.*, 2012, 193.

COSENTINO F., *Trasporto di merci su strada e limitazione della responsabilità: osservazioni in chiave di analisi economica del diritto* (nota a C. cost., 22 novembre 1991, n. 420) in *Foro it.*, 1992, I, 643.

COSSU B., *Rilevanza del danno esistenziale per mancato imbarco e omessa informazione del passeggero* (nota a Giud. pace Alghero), 4 agosto 2004, in *Dir. tur.*, 2005, 373.

COSTANZA M., *Danno non patrimoniale e responsabilità contrattuale*, in *Riv. crit. dir. priv.*, 1987, 127.

COSTANZA M., *Rifiuto legittimo della prestazione da parte del creditore e gravità dell'inadempimento* (nota a Cass., sez. un., 6 giugno 1997, n. 5086), in *Giust. civ.*, 1997, I, 2767.

COTTINO G., *Il trasporto e la spedizione*, in *Trattato di diritto civile e diritto pubblico dell'economia* (diretto da F. Galgano), XVI, *Contratti commerciali*, Padova, 1991.

CRICENTI G., *Il danno esistenziale da demansionamento* (nota a Cass., sez. un., 24 marzo 2006, n. 6572), in *Nuova giur. civ.*, 2006, I, 1132.

CRICENTI G., *Alcune questioni sul danno non patrimoniale a seguito della sentenza delle Sezioni Unite n. 26972 del 2008*, in *Altalex Quotidiano d'informazione giuridica* n. 2565 del 22 luglio 2009.

D'AMBROSIO R., *In tema di negato imbarco e di ritardo del volo* (nota a Giud. pace Civitavecchia, 21 luglio 2009), in *Dir. trasp.*, 2010, 814.

D'ORAZIO B., *In tema di responsabilità extracontrattuale dell'operatore di handling in solido col vettore aereo* (nota a Cass., 19 gennaio 1996 n. 418), in *Dir. trasp.*, 1997, 153.

DAGNINO P., *Osservazioni in tema di responsabilità del vettore aereo e del preposto della Convenzione di Varsavia del 1929* (nota a Cass., 19 gennaio 1996 n. 418), in *Dir. mar.*, 1998, 80.

DAMIANO P., *Responsabilità civile del comandante di aeromobile – Evoluzione socio-giuridica del problema*, in *Dir. aereo.*, 1976, 133.

DANIELE L., *Novità in tema di efficacia delle direttive comunitarie non attuate* (nota a C. Giust. Ce, 13 novembre 1990, causa 106/89), in *Foro it.*, 1992, IV, 173.

DE CUPIS A., *Dei fatti illeciti*, in *Commentario del codice civile* (a cura di A. Scialoja – G. Branca), Roma, 1971.

DE CUPIS A., *Il danno. Teoria generale della responsabilità civile*, I, Milano, 1979.

DE CUPIS A., *Il risarcimento della perdita di una «chance»* (nota a Cass. 19 dicembre 1985, n. 6506), in *Giur. it.*, I, 1, 1985, 1181.

DE GIORGI M. V., *Principi «Acquis» e altro*, in *Eur. e dir. priv.*, 2008, 649.

DE JUGLART M., *Traitee de droit aerien*, Paris, 1989.

DE LA OLIVA A., (voce) *Mora*, in *Diccionario de Derecho Privado*, vol. XI, Barcellona, 1966.

DE MARCO C., *La R.C. nel trasporto di persone e cose*, Milano, 1985.

DE MARZI C., *Concorrenza di prescrizione del diritto e decadenza dall'azione nel trasporto aereo internazionale* (nota ad App. Roma 25 settembre 2003), in *Dir. trasp.*, III, 2004, 888.

DE MARZO G., *Brevi note sulla nozione di danno psichico* (nota a C. cost., 22 luglio 1996, n. 293), in *Foro it.*, 1996, I, 2963.

DE MATTEIS R., *La responsabilità medica tra scientia iuris e regole di formazione giurisprudenziale* (nota a Cass. 22 gennaio 1999, n. 589), in *Danno e resp.*, 1999, 781.

DEIANA M., *Diritto della navigazione*, Milano, 2010.

DEL PUNTA R., *Il danno non patrimoniale dopo le Sezioni Unite del 2008: riflessioni di sistema e ricadute lavoristiche*, in *Giur. it.*, 2009, 1038.

DELLA CASA M., *«Bianco Natale ... ma in aeroporto»: la tutela del passeggero tra danno esistenziale e rimedi sinallagmatici* (nota a Giud. pace Milano, 23 luglio 2002), in *Danno e resp.*, 2003, 301.

DELLA MONACA V., *Risarcimento del danno da vacanza rovinata a causa dello smarrimento del bagaglio* (nota a Trib. Marsala, 5 aprile 2007), in *Nuova giur. civ.*, 2008, I, 277.

DELLE MONACHE S., *Interesse non patrimoniale e danno da inadempimento*, in *Contratti*, 2010, 7, 723.

DESIDERIO G. – COMENALE PINTO M. M., *Condizioni generali di contratto e condizioni di trasporto*, in *Arch. giur.*, 1988, 51.

DI CIOMMO F., *Note critiche sui recenti orientamenti giurisprudenziali in tema di responsabilità del medico ospedaliero* (nota a Cass. 22 gennaio 1999, n. 589), in *Foro it.*, 1999, I, 3333.

DI GIOVANNI G. – PERRONE P., *Le prestazioni accessorie del contratto aereo di persone e l'art. XIII delle Condizioni generali*, in *Spunti di studio su: Le condizioni generali del trasporto nel trasporto di persone* (a cura di G. Romanelli – L. Tullio), Cagliari, 1997.

DI MAJO A., *Profili dei diritti della personalità*, in *Riv. trim. dir. e proc. civ.*, 1972, 100.

DI MAJO A., *Obbligazioni in generale*, Bologna, 1985.

DI MAJO A., *Delle obbligazioni in generale, art. 1173-1176, sub art. 1176*, in *Commentario del codice civile* (a cura di A. Scialoja - G. Branca), Bologna - Roma, 1988.

DI MAJO A., voce, *Reponsabilità contrattuale*, in *Dig. disc. priv., sez. civ.*, Torino, 1998.

DI MAJO A., *L'obbligazione senza prestazione approda in Cassazione* (nota a Cass. 22 gennaio 1999, n. 589), in *Corr. giur.*, 1999, 441.

DI MAJO A., *Le tutele contrattuali*, Torino, 2009.

DI PALMA C., *Responsabilità del vettore aereo in caso di cancellazione del volo: i problemi tecnici non sempre escludono il diritto al risarcimento del passeggero* (nota a C. Giust. Ce, 22 dicembre 2008, causa 549/07), in *Danno e resp.*, 2009, 827.

DONATI A., *I diritti inviolabili della persona nel quadro dell'art. 2 Cost.*, in *Studi in onore di Davide Messinetti* (a cura di F. Ruscello), Napoli, 2008.

DRION H., *Limitation of Liabilities in international air Law*, The Hague, 1954.

FADDA E., *Riflessioni sulla disciplina della responsabilità del vettore stradale alla luce dell'intervento della Corte costituzionale* (nota a C. cost., 22 novembre 1991, n. 420), in *Dir. mar.* 1992, 66.

- FANARA E., *Le assicurazioni aeronautiche*, I, Reggio Calabria, 1976.
- FERRI G., *Manuale di diritto commerciale*, Torino, 2010.
- FERRI G. B., *Les temps retrouvés dell'art. 2059 c.c.* (nota a C. cost., 11 luglio 2003, n. 233), in *Giur. cost.*, 2003, 1981.
- FINOCCHIARO G., *Con l'osservanza dei criteri «informativi» resa più difficile la decisione dei non togati* (nota a C. cost., 6 luglio 2004, n. 206), in *Guida al dir.*, 2004, 29, 50.
- FINOCCHIARO G., *L'improbabile «quadratura» costituzionale dell'equità necessaria* (nota a C. cost., 6 luglio 2004, n. 206), in *Giur. it.*, 2005, 539.
- FIorentino A., *I contratti navali*, Napoli, 1959.
- FLAMINI A., *Osservazioni critiche sulla responsabilità contrattuale ed extra-contrattuale*, in *Dir. trasp.*, 2002, 813.
- FLAMINI A., *I contratti di utilizzazione dei veicoli*, Napoli, 2003.
- FOFFA R., *Il danno da morte va in Paradiso (con il danneggiato)* (nota a Cass., 7 giugno 2010, n. 13672), in *Danno e resp.*, 2011, 1, 29.
- FOGLIANI E., *La limitazione della responsabilità del vettore aereo internazionale di persone nel giudizio della Corte costituzionale* (nota a C. cost., 6 maggio 1985, n. 132), in *Dir. mar.*, 1985, 751.
- FOGLIANI E., *Aerotaxi e sistema di Varsavia* (nota a Cass., 20 aprile 1989, n. 1855), in *Dir. trasp.*, II, 1991, 194.
- FOGLIANI E., *Incostituzionale il limite di responsabilità del vettore marittimo nazionale di merci nel caso di dolo e colpa grave* (nota a C. cost., 26 maggio 2005, n. 199), in *Dir. trasp.*, 2005, 964.
- FOGLIANI E., *La decadenza dell'azione*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commentario della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999* (a cura di L. Tullio), Napoli, 2006.
- FOGLIANI E., *La decadenza dall'azione nel trasporto aereo: l'illusione dell'uniformità*, in *Nuovi profili di responsabilità e di assicurazione del diritto aeronautico* (a cura di L. Tullio), Napoli, 2009.

FOGLIANI E., *La prescrizione dell'azione risarcitoria*, Convegno di studi su la responsabilità del vettore di persone: trasporto marittimo ed aereo a confronto, Lecce, 15 e 16 giugno 2012, in www.fog.it/articoli-relazione-120616.htm.

FORZIATI M., *La responsabilità contrattuale del medico dipendente: il «contatto sociale» conquista la Cassazione* (nota a Cass. 22 gennaio 1999, n. 589), in *Resp. civ. prev.*, 1999, 661.

FRAGOLA M., *Prime note sul Regolamento CE n. 261/2004 che istituisce nuove norme comuni in materia di «overbooking» aereo*, in *Dir. comunit. sc. internaz.*, 2005, 129.

FRAGOLA M., *Convenzione di Montreal e norme comunitarie sull'overbooking: La Corte di Giustizia riconosce la legittimità dei principi «chiave» dell'ordinamento comunitario* (nota a C. Giust. Ce, 10 gennaio 2006, causa 344/04), in *Dir. comunit. scambi intern.*, 2006, 51.

FRANCHI B., *Trasporto aereo: profili di responsabilità per il danno da ritardo*, in *Resp. civ. prev.*, 2000, 445.

FRANCHI B., *Blacklist e vettore di fatto: più informazioni agli utenti del trasporto aereo*, in *Resp. civ. prev.*, 2006, 413.

FRANCISSETTI BROLIN M. M., *Il danno non patrimoniale contrattuale: il modello tedesco e quello italiano*, in *Contratto e Impresa/Europa*, 2010, 1, 421.

FRANCISSETTI BROLIN M. M., *La corte di giustizia riconosce (limitatamente) il danno morale per perdita del bagaglio nel trasporto aereo*, in *Contratto e Impresa/Europa*, 2010, 2, 881.

FRANCISSETTI BROLIN M. M., *Ritardo nel trasporto aereo e danno esistenziale: riflessioni sul danno non patrimoniale da contratto e libertà di circolazione*, in *Riv. it. dir. tur.*, 4, 2012, 20.

FRANZONI M., *La responsabilità contrattuale (a proposito di un libro recente)*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1981, 2, 1266.

FRANZONI M., *Colpa presunta e responsabilità del debitore*, Padova, 1988.

FRANZONI M., *La sentenza della corte costituzionale sul danno alla morte dei sopravvissuti* (nota a C. cost., 27 ottobre 1994, n. 372), in *Dir. ed ec. delle ass.*, 1995, 258.

GAETA D., *Responsabilità del vettore aereo e responsabilità dell'impresa aeroportuale* (nota a Cass., 20 aprile 1989, n. 1855), in *Dir. aereo*, 1983, 141.

GAETA D., *Del trasporto in generale*, in *Dir. trasp.*, 1993, 1.

GAGGIA A., *Osservazioni sulle novità introdotte dal Regolamento 261/2004 in tema di ritardo nel trasporto aereo di persone, in Studi su negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo* (a cura di M. Deiana), Cagliari, 2005.

GALGANO F., *Danno non patrimoniali e diritti dell'uomo*, in *Contr. e impr.*, 2009, 890.

GANDOLFI G., *Il progetto «pavese» di un codice europeo dei contratti*, in *Riv. dir. civ.*, 2001, I, 455.

GAZZARA M., *Danno non patrimoniale da inadempimento: le SS. UU. e le prime applicazioni nella giurisprudenza di merito*, in *Danno e resp.*, 2009, 279.

GAZZONI F., *Dall'economia del dolore all'economia dell'infelicità*, in *Rass. dir. civ.*, 2002, 861.

GENTILE A., *La prescrizione nel trasporto di persone. Concorso di norme e non di azioni*, in *Resp. civ. prev.*, 1950, 314.

GENTILI A., *La risoluzione parziale*, Napoli, 1990.

GIACOBBE S., *Sulla legittimazione del vettore all'azione contro l'impresa di handling* (nota a Cass., 9 ottobre 1997, n. 9810), in *Dir. trasp.*, 1998, 495.

GIACOBBE S., *Il ritardo nel trasporto aereo (e ferroviario) di passeggeri e la giurisprudenza dei giudici di pace* (nota a Giud. pace Venezia, 8 giugno 2000), in *Dir. trasp.*, 2001, 815.

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.

GIANDOMENICO G., *Il danno non patrimoniale per negato imbarco o ritardato imbarco*, in *Dir. trasp.*, 2005, 1.

GIANNINI A., *Saggi di diritto aeronautico*, Milano, 1932.

GIANNINI A., *Nuovi saggi di diritto aeronautico*, Milano, 1940.

GIARDINA F., *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale: significato attuale di una distinzione tradizionale*, Milano, 1993.

GIARDINA F., *La distinzione tra responsabilità contrattuale e responsabilità extracontrattuale*, in *Trattato della responsabilità contrattuale. Inadempimenti e rimedi* (a cura di G. Visintini), I, Padova, 2009.

GIORGIANNI M., voce *Inadempimento (dir. priv.)*, in *Enc. dir.*, XX, Milano, 1970.

GIORGIANNI M., *L'inadempimento: corso di diritto civile*, Milano, 1975.

GIUCCIARDI E., *Contratto di trasporto. Responsabilità del vettore per sinistro. Azione per colpa contrattuale o extracontrattuale*, in *Foro it.*, 1958, IV, 238.

GODFROID M., *La notion de préposé dans la Convention de Varsovie et la recevabilité de l'action intentée contre le transporteur aérien* (nota a Trib. comm. Bruxelles 15 maggio 1981), in *Rev. fr. dr. aér.*, 1983, 373.

GOEDHIUS D., *La Convention de Varsovie*, La Haye, 1933, 166.

GRIGOLI M., *Il trasporto*, in *Trattato di diritto privato* (diretto da P. Rescigno), XI, 3, Torino, 1984.

GRIGOLI M., *Luci ed ombre della sentenza della Corte costituzionale sulla parziale illegittimità delle leggi di esecuzione della Convenzione di Varsavia e del protocollo dell'Aja, relativi al trasporto aereo internazionale* (nota a C. cost., 6 maggio 1985, n. 132), in *Giust. civ.*, 1985, I, 2456.

GRIGOLI M., *Sulla parziale illegittimità costituzionale del comma 1 dell'art. 423 c. nav.* (nota a C. cost., 26 maggio 2005, n. 199), in *Giust. civ.*, 2006, I, 271.

GRISI G., *Il danno (di tipo) esistenziale e la nomofilachia creativa delle Sezioni Unite*, in *Eur. dir. priv.*, 2009, 379.

GROSSI P., *Introduzione ad uno studio sui diritti inviolabili nella Costituzione italiana*, Padova, 1972.

GUERINONI E., *Obbligazione da «contatto sociale» e responsabilità contrattuali nei confronti dei terzi* (nota a Cass. 22 gennaio 1999, n. 589), in *Contratti*, 1999, 1007.

GUERRIERI G., *In tema di responsabilità nel trasporto aereo internazionale* (nota ad App. Milano 21 giugno 1974), in *Resp. civ. prev.*, 1977, 110.

GUERRIERO F., *La revisione dei limiti*, in *Studi su Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, (a cura di M. Deiana) Cagliari, 2005.

HEINITZ A. E., *Responsabilità contrattuale e responsabilità aquiliana*, in *Foro it.*, 1936, I, 1562.

IANNOLO B., *La risoluzione del contratto per impossibilità sopravvenuta*, in *Nuova Giur. civ. comm.*, II, 1987, 82.

IANNUZZI M., *Del trasporto*, sub art. 1681-1682, II ed., Bologna, 1970.

IMPRODA A., *I termini di decadenza dell'art. 26 della Convenzione di Varsavia e la perdita parziale delle merci trasportate* (nota a Cass., 21 giugno 1996 n. 5768), in *Dir. trasp.*, 1997, 513.

JANNARELLI A., *Il «sistema» della responsabilità civile proposto dalla Corte costituzionale ed i «problemi» che ne derivano* (nota a C. cost., 27 ottobre 1994, n. 372), in *Giur. it.*, 1995, 407.

LA MATTINA A., *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in *Dir. mar.*, 2012, 798.

LA ROSA A., *Una norma di diritto uniforme sulla «faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage», efficace ed esaustiva, ricondotta, nell'ordinamento italiano, ad una ipotesi di colpa con previsione* (nota a Cass., 19 giugno 2001, n. 8328), in *Giur. it.*, 2, 2002, 262.

LA TORRE U., *La definizione del contratto di trasporto*, Napoli, 2000.

LACOMBE P. – SAPORTA G., *La responsabilité du transporteur aerien pour retard*, in *Rev. gén. air*, 1950, 681.

LANA A., *Brevi considerazioni su un svista del nostro S.C.: in ordine all'applicazione delle convenzioni uniformi e delle norme di diritto internazio-*

nale privato in materia di trasporto aereo (nota a Cass. 4 maggio 1995 n. 4852), in *Nuova giur. civ. comm.*, 1996, I, 702.

LANOTTE A., *L'obbligazione del medico dipendente è un'obbligazione senza prestazione o una prestazione senza obbligazione?* (nota a Cass. 22 gennaio 1999, n. 589), in *Foro it.*, 1999, I, 3338.

LEFEBVRE D'OVIDIO A., *Studi per il codice della navigazione*, Milano, 1951.

LEFEBVRE D'OVIDIO A. – PESCATORE G. – TULLIO L., *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2013.

LIBERATOSCIOLI N., *Nel caso di perdita di bagagli, il massimale di responsabilità del vettore aereo comprende i danni sia materiali sia morali* (nota a C. Giust. Ue, 6 maggio 2010, causa 63/09), in *Riv. dir. nav.*, 2011, 267.

LIBERTATI A., *Il danno non patrimoniale da inadempimento*, Padova, 2004.

LIGATO E., *Profili di vessatorietà dell'art. 9 delle condizioni generali di trasporto dell'Alitalia* (nota a Giud. pace Trieste, 16 dicembre 2002), in *Dir. trasp.*, 2004, 220.

LITVINE M., *Droit aérien*, Bruxelles, 1970.

LOPEZ DE GONZALO M., *La tutela del passeggero nel regolamento CE n. 261/2004*, in *Riv. it. dir. pubb. comm.*, 2006, 203.

LUMINOSO A., *I contratti per l'esecuzione di opere o di servizi*, in *Manuale di diritto commerciale*, (a cura di V. Buonocore), Torino, 2013.

LUNA C., *Sulla responsabilità del vettore aereo di merci in rapporto all'operatore di handling ed alla valutazione della colpa temeraria* (nota a Trib. Busto Arsizio, 22 aprile 2003), in *Dir. trasp.*, 2004, 917.

MACARIO F. – SCOGNAMIGLIO C., *Il danno non patrimoniale contrattuale*, in *I contratti*, 2010, 7, 701.

MAGDALÉNAT J. L., *Le fret aérien – réglementation responsabilités*, Montreal, 1979.

MAGGIOLO M., *Overbooking, ritardo e cancellazione del volo: contratto, compensazione, responsabilità, in Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea* (a cura di L. Masala, E. G. Rosafio), Milano, 2006.

MAIELLO U., *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Rass. dir. civ.*, 1988, 121.

MAIORCA C., voce *Colpa civile (Teoria generale)*, in *Enc. dir.*, VII, Milano, 1960.

MAJELLO U., *Custodia e deposito*, Napoli, 1958.

MAJELLO U., *Altri aspetti problematici della regola del cumulo*, AA. VV., *Risarcimento del danno contrattuale ed extracontrattuale* (a cura di G. Visintini), Milano, 1984.

MALZANI F., *Il danno da demansionamento professionale e le Sezioni unite* (nota a Cass., sez. un., 24 marzo 2006, n. 6572), in *Resp. civ. prev.*, 2006, 852.

MANCKIEWICZ R. H., *The liability Regime of the international air carrier*, Deventer, 1981.

MARELLA M. R., *Le conseguenze non patrimoniali dell'inadempimento*, in AA. VV., *Colloqui in ricordo di Michele Giorgianni*, Napoli, 2007.

MARESCA A., *Il diritto dei trattati (la Convenzione codificatrice di Vienna del 23 maggio 1969)*, Milano, 1971.

MASALA L., *Ritardo, rimborso del prezzo al di là del risarcimento, Ritardo, rimborso del prezzo al di là del risarcimento* (nota a Giud. pace Sassari, 4 novembre 1998), in *Dir. trasp.*, 1999, 1, 297.

MASSARI M., *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale del vettore ordinario e ferroviario per i danni subiti dai viaggiatori nel corso del trasporto*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1953, 825.

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

MASUTTI A., *Il ritardo nel trasporto aereo ed i rimedi del legislatore comunitario*, in *Dir. mar.*, 2007, 1038.

- MASUTTI A., *Il diritto aeronautico. Lezioni, casi e materiali*, Torino, 2009.
- MATEESCO MATTE N., *Traité de droit aérien-aéronautique*, Paris, 1964.
- MAZZAMUTO S., *Il contratto di pacchetto turistico*, in *Manuale di diritto privato europeo* (a cura di C. Castronovo - M. Mazzamuto), Milano, II, 2007.
- MEDICI C., *Morte immediata della vittima e aporie della responsabilità civile: verso la caduta di un dogma* (nota a Cass., 8 aprile 2010, n. 8360), in *Danno e resp.*, 2010, 11, 1011.
- MEDICI C., *Battuta d'arresto per il riconoscimento del danno tanatologico* (nota a Cass., 7 giugno 2010, n. 13672), in *Danno e resp.*, 2011, 3, 256.
- MELI M., *Armonizzazione del diritto contrattuale europeo e quadro comune di riferimento*, in *Eur. e dir. priv.*, 2008, 70.
- MENGONI L., *Obbligazioni di risultato e obbligazioni di mezzi (studio critico)*, Milano, 1954.
- MENGONI L., voce *Responsabilità contrattuale*, in *Enc. Dir.*, XXXIX, Milano, 1988.
- MERCER A., *Liability of air carriers for mental injury under the Warsaw Convention*, in *Air & Space Law*, 2003, 147.
- MESSINEO F., *Manuale di diritto civile e commerciale*, III, IX ed., Milano, 1959.
- MESSINEO F., *Il contratto in genere*, t. I, Milano, 1972.
- MONATERI P. G., *Cumulo di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale (analisi comparata del problema)*, Padova, 1989.
- MONATERI P. G., *Sezioni Unite: le nuove regole in tema di danno esistenziale e il futuro della responsabilità civile* (nota a Cass., sez. un., 24 marzo 2006, n. 6572), in *Corr. giur.*, 2006, 6, 787.
- MONATERI P. G., *Il pregiudizio esistenziale come voce del danno non patrimoniale* (nota a Cass., sez. un., 11 novembre 2008, nn. 26972, 26973, 26974, 26975), in *Resp. civ. prev.*, 2009, 56.

- MOSCATI E., voce *Pena (dir. priv.)*, in *Enc. dir.*, XXXII, Milano, 1982.
- NARDULLI G., *Perdita di chances: verso l'ampliamento dell'area del danno risarcibile* (nota App. Roma 17 febbraio 1988), in *Giur. it.*, 1991, I, 2, 640.
- NASTI I., *Vacanza rovinata: risponde il venditore del pacchetto turistico* (nota a Giud. pace Venezia, 1° giugno 2000), in *Danno e resp.*, 2000, 1220.
- NATOLI U., *L'attuazione del rapporto obbligatorio*, II, Milano, 1974.
- NAVARRETTA E., *La Corte costituzionale e il danno alla persona «in fieri»* (nota a C. cost., 11 luglio 2003, n. 233), in *Foro it.*, 2003, I, 2201.
- NAVARRETTA E., *Funzioni del risarcimento e quantificazione del danno non patrimoniale*, in *Resp. civ. prev.*, 2008, 304.
- NAVARRETTA E., *Il valore della persona nei diritti inviolabili e la complessità dei danni non patrimoniali* (nota a Cass., sez. un., 11 novembre 2008, nn. 26972, 26973, 26974, 26975) in *Resp. civ. prev.*, 2009, 63.
- NAVARRETTA E., *Il danno non patrimoniale*, in *Responsabilità civile: danno non patrimoniale* (a cura di S. Patti), Torino, 2010.
- NAVARRETTA E. – POLETTI D., *I danni non patrimoniali nella responsabilità contrattuale*, in *I danni non patrimoniali. Lineamenti sistematici e guida alla liquidazione* (a cura di E. Navarretta), Milano, 2004.
- OSTI G., *Revisione critica della teoria sull'impossibilità della prestazione*, in *Riv. trim. dir. civ.*, 1918, 209.
- OSTI G., *Scritti giuridici* (a cura di P. Rescigno), I, Milano, 1973.
- PACE A., *Iniziativa privata e governo pubblico nell'economia*, in *Giur. cost.*, 1979, 1217.
- PADOVAN M., *La decadenza del vettore dal beneficio del limite risarcitorio in caso di accertata colpa con previsione dei suoi dipendenti* (nota a Trib. Busto Arsizio 18 aprile 2008), in *Dir. trasp.*, 2009, 492.
- PAGLIANTINI S., *Per un'interpretazione comunitariamente orientata dei danni non patrimoniali da contratto*, in *I contratti*, 2010, 7, 736.

PALMIERI A., *Risarcimento del danno non patrimoniale subito dal passeggero per i disagi conseguenti a disservizi imputabili al vettore aereo* (nota a Giud. pace Catanzaro, 19 settembre 2006), in *Il giud. p.*, I, 2008, 56.

PANZA G., *Contributo allo studio della prescrizione*, Napoli, 1984.

PATTI S., *Prove. Disposizioni generali. Art. 2697-2698, sub art. 2697*, in *Commentario del codice civile* (a cura di A. Scialoja - G. Branca), Bologna - Roma, 1987.

PERETTI GRIVA D. R., *Inammissibilità del concorso dell'azione aquiliana e contrattuale con particolare riguardo alla responsabilità del proprietario dell'edificio*, in *Resp. civ. prev.*, 1933, 214.

PERETTI GRIVA D. R., *Concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Giur. it.*, 1951, I, 2, 289.

PERETTI GRIVA D. R., *In tema di cumulabilità dell'azione contrattuale ed extracontrattuale nel trasporto di persone*, in *Foro pad.*, 1959, 1145.

PERLINGIERI P., *La personalità umana nell'ordinamento giuridico*, Napoli, 1972.

PERLINGIERI P., *Il diritto civile nella legalità costituzionale*, Napoli, 1991.

PERLINGIERI P., *Diritto comunitario e legalità costituzionale. Per un sistema italo-comunitario delle fonti*, Napoli, 1992.

PERLINGIERI P., *Equità e ordinamento giuridico* (nota a C. cost., 6 luglio 2004, n. 206), in *Rass. dir. civ.*, 2004, 1143.

PERRONE P., *In tema di consegna coattiva delle merci all'impresa aeroportuale* (nota a Cass., 14 luglio 1992, n. 8531), in *Dir. trasp.*, 1993, 905.

PESCATORE G., *Codice civile e codice della navigazione: valore dei richiami reciproci*, in *Riv. dir. nav.*, 1959, I, 221.

PESCATORE G., *Diritto della navigazione e principi generali*, in *Foro it.*, 1994, 434.

PESCATORE G., *Principi speciali (in materia di navigazione) e principi generali*, in *Dir. trasp.*, 2000, I, 1.

PESCATORE G., *Spunti sulla disciplina del limite di responsabilità del vettore marittimo* (nota a C. cost., 26 maggio 2005, n. 199), in *Foro it.*, 2005, 2264.

PETIT LAVALL M. V., *La responsabilidad por danos en el transporte aéreo internacional de mercancías*, Granada, 2007.

PICCOROSSO S., *La decadenza del vettore aereo internazionale di persone dal beneficio della limitazione del debito* (nota a Trib. Busto Arsizio, 10 gennaio 1996), in *Dir. trasp.*, 1997, 174.

PIRAS M., *L'assistenza a terra nel trasporto aereo – Profili privatistici*, Torino, 1999.

PIRAS M., *Il rifiuto di trasportare e il ritardo del vettore aereo nella nuova disciplina comunitaria*, in *Studi su: Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo* (a cura di M. Deiana), Cagliari, 2005.

PIRAS M., *Il danno non patrimoniale nel trasporto aereo*, in *Cuestioned actuales del Derecho aéreo* (a cura di M. J. Guerrero Lebrón), Madrid, 2012.

POLETTI D., *La dualità del sistema risarcitorio e l'unicità della categoria dei danni non patrimoniali* (nota a Cass., sez. un., 11 novembre 2008, nn. 26972, 26973, 26974, 26975), in *Resp. civ. prev.*, 2009, 76.

POLLASTRELLI S., *La tutela del passeggero nel trasporto aereo di bagagli*, Macerata, 2013.

POLLASTRINI S., *Riflessioni sull'art. 26 della Convenzione di Varsavia nei casi di perdita parziale della merce* (nota a Cass., 21 giugno 1996 n. 5768), in *Dir. mar.*, 1998, 685.

PONZANELLI G., *Danno non patrimoniale e danno alla salute: due sentenze della Corte Costituzionale* (nota a C. cost., 26 luglio 1979, nn. 87-88), in *Resp. civ. prev.*, 1979, 698.

PONZANELLI G., *Il concorso di responsabilità: le esperienze italiana e francese a confronto*, in *Resp. civ. prev.*, 1984, 36.

PONZANELLI G., *Limitazione di responsabilità, analisi economica del diritto e giudizio di costituzionalità* (nota a C. cost., 22 novembre 1991, n. 420) in *Foro it.*, 1992, I, 643.

PONZANELLI G., *La Corte Costituzionale e il danno da morte* (nota a Corte cost., 27 ottobre 1994, n. 372), in *Foro it.*, 1994, I, 3297.

PONZANELLI G., *L'art. 2059 resiste: ma quanti problemi ancora!* (nota a C. cost., 22 luglio 1996, n. 293), in *Danno e resp.*, 1996, 679.

PONZANELLI G., *Ricomposizione dell'universo non patrimoniale, le scelte della Corte di Cassazione* (nota a Cass. 31 maggio 2003, n. 8827), in *Danno e resp.*, 2003, 829.

PONZANELLI G., *Il «nuovo» danno non patrimoniale*, Padova, 2004.

PONZANELLI G., *Il danno esistenziale e la Corte di Cassazione* (nota a Cass. 12 giugno 2006, n. 13546), in *Danno resp.*, 2006, 849.

PONZANELLI G., *La irrilevanza costituzionale del principio di integrale riparazione del danno in La responsabilità civile nella giurisprudenza costituzionale* (a cura di M. Bussani), Napoli, 2006.

PONZANELLI G., *La prova del danno non patrimoniale e i confini tra danno esistenziale e danno non patrimoniale* (nota a Cass., sez. un., 24 marzo 2006, n. 6572), in *Foro it.*, 2006, I, 2334.

PONZANELLI G., *Risarcimento giusto e certo tra giudici e legislatori*, in *Riv. dir. civ.*, 2010, II, 553.

PONZANELLI G., *Gli attacchi al principio di integrale riparazione del danno*, in *Resp. civ. e prev.*, 2012, 5, 1415.

POTETTI D., *Sintesi, elaborazione osservazioni sulla sentenza delle Sezioni Unite Civili, n. 26972 del 2008, in tema di danno non patrimoniale*, in www.csm.it.

POURCELET M., *Transport aérien international et responsabilité*, Montreal, 1964.

POZZI C., *Tipologia e quantificazione del danno da ritardo nel trasporto aereo* (nota a Giud. pace Carinola, 26 febbraio 2006), in *Resp. civ. prev.*, 2007, 157.

PRINCIGALLI A. M., *La responsabilità civile*, in *Trattato di diritto privato europeo*, IV (a cura di N. Lipari), Padova, 2003.

PROCIDA MIRABELLI DI LAURO A., *L'art. 2059 c.c. va in paradiso* (nota a Cass. 31 maggio 2003, n. 8827), in *Danno e resp.*, 2003, 831.

PUGLIATTI S., *Codice della navigazione e codice civile*, in *Riv. dir. nav.*, 1943-48, I, 7.

PUGLIATTI S., *Responsabilità civile*, II, Milano, 1968.

PURELLI S., *Risarcibilità del danno esistenziale in caso di ritardo nella riconsegna dei bagagli* (nota a Giud. pace Mestre, 30 gennaio 2006), in *Dir. trasp.*, 2007, 899.

RABITTI M., *Il danno non patrimoniale da inadempimento*, in *Resp. civ. prev.*, 2004, II, 340.

RAGAZZONI D., *Osservazioni sulla prova del fatto impeditivo della responsabilità del vettore aereo fra il sistema di Varsavia ed il codice della navigazione* (nota a Cass., 27 ottobre 2004, n. 20787), in *Dir. trasp.*, 2005, 1034.

RAVAZZONI A., *La costituzione in mora del debitore*, Milano, 1957.

RAVAZZONI A., *La riparazione del danno non patrimoniale*, Milano, 1962.

RESCIGNO P., *Contratto (in generale)*, in *Enc. giur.*, IX, Roma, 1988.

RESCIGNO P., *Introduzione al codice civile*, 7° ed., Bari, 2001.

RIGHETTI G., *La responsabilità del vettore marittimo per i danni da causa ignota o non privata*, in *Riv. dir. nav.*, 1959, I, 48.

RIGHETTI G., *La responsabilità del vettore nel sistema dei pericoli accentuati*, Padova, 1960.

RIGHETTI G., *Per un inquadramento sistematico della responsabilità del vettore*, in *Riv. dir. civ.*, 1964, I, 56.

RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo*, I, 2, Milano, 1990.

RIGUZZI M., *In tema di colpa temeraria e consapevole prevista all'art. XIII del Protocollo dell'Aja del 1955* (nota ad App. Milano 21 giugno 1974), in *Dir. aereo*, 1974, 246.

RIGUZZI M., *L'impresa aeroportuale*, Milano, 1984.

RIGUZZI M., *Le imprese di handling*, in *Gli operatori aeroportuali: competenze e responsabilità (Atti del Convegno di Modena 9 maggio 1996)* (a cura di G. Silingardi, A. Antonini, B. Franchi), Milano, 1996.

RIGUZZI M., *Il contratto di trasporto stradale*, in *Trattato di diritto privato* (diretto da M. Bessone), XIV, Torino, 2000.

RINALDI BACCELLI G., *Analisi critica del Protocollo di Guatemala del 1971*, in *Dir. Aereo*, 1971, 192.

RINALDI BACCELLI G., *La responsabilità extracontrattuale del costruttore di aeromobile*, Padova, 1987.

RINALDI BACCELLI G., *L'exploitant de l'assistance aéroportuaire comme préposé du transporteur aérien*, in *Annals of air and space law*, 1990, 30.

RINALDI BACCELLI G., *Per un inquadramento sistematico del diritto alla persona nel trasporto pubblico*, in *Riv. dir. civ.*, 1991, II, 21.

RINALDI BACCELLI G., *La mobilità come diritto fondamentale della persona*, in *Continuità territoriale e servizi di trasporto aereo*, atti del convegno di Sassari-Alghero, 15-16 ottobre 1999, Torino, 2002.

RIZZO N., *Inadempimento e danno da ritardo tra diritto comune e diritto privato europeo*, in *Riv. dir. civ.*, 4, 2013, 827.

ROBERTI S., *Il preteso assurdo cumulo di azioni nel contratto di trasporto*, in *Foro it.*, 1960, IV, 266.

RODIERE R., *Droit des transports terrestres et aérien*, Paris, 1990.

RODOTÀ S., *Il problema della responsabilità civile*, Milano, 1964.

ROMANELLI G., *Il trasporto aereo di persone: nozione e disciplina*, Padova, 1959.

ROMANELLI G., *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, in *Il Cinquantenario del codice della navigazione*, Cagliari, 1993.

ROMANELLI G., *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul diritto dei trasporti*, in *Dir. trasp.*, 1993, 301.

ROMANELLI G., *Principi comuni nelle convenzioni internazionali in materia di trasporto*, in *Dir. mar.*, 1, 1999, 197.

ROMANELLI G. - SILINGARDI G., voce *Trasporto: I, terrestre*, in *Enc. giur.*, XXXI, Roma, 1994.

ROPPO V., *Il contratto*, in *Trattato di diritto privato* (a cura di G. Iudica e P. Zatti), Milano, 2001.

ROSAFIO E. G., *In tema di ammissibilità di azioni risarcitorie da parte del passeggero al di fuori della Convenzione di Varsavia* (nota a Corte Suprema degli Stati Uniti, *El Al Israel Airlines, Ltd., c. Tsui Yuan Tseng*, 12 gennaio 1999), in *Dir. trasp.*, 2000, 222.

ROSAFIO E. G., *Brevi riflessioni sull'applicabilità dell'art. 29 della Convenzione di Varsavia ai preposti del vettore aereo e sulla nozione di «preposto»* (nota a Cassazione, 25 settembre 2001, n. 12015), in *Giust. civ.*, 2002, 1, 2849.

ROSAFIO E. G., *Riflessioni sulla responsabilità del vettore aereo di bagaglio nella disciplina legale*, in AA. VV., *Il nuovo diritto aeronautico - In ricordo di Gabriele Silingardi*, Milano, 2002.

ROSAFIO E. G., *Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999: problemi applicativi*, in *Dir. tur.*, 2004, 10.

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, 469.

ROSAFIO E. G., *L'azione extracontrattuale*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo* (a cura di L. Tullio), Napoli, 2006.

ROSAFIO E. G., *Riflessioni a margine dell'art. 29 della Convenzione di Montreal del 1999*, in *Dir. tur.*, 2006, 2, 133.

ROSAFIO E. G., *Il trasporto aereo di cose. Riflessioni sul regime legale*, Milano, 2007.

ROSAFIO E. G., *Il danno non patrimoniale nel trasporto di persone*, in XXXIV *Journadas latinoamericanas de derecho aeronautico y especial* (a cura di M. O. Folchi, M. M. Comenale Pinto, U. La Torre, F. Morandi, R. Tranquilli Leali), Padova, 2010.

ROSSELLO C., *Ancora sulla autonomia dei servizi di handling aeroportuale rispetto al trasporto aereo: inapplicabilità della Convenzione di Varsavia e legittimazione concorrente del destinatario della merce e del vettore aereo depositante nei confronti del gestore del servizio* (nota a Cass., 9 ottobre 1997, n. 9810) in *Dir. mar.*, 1998, 1113.

ROSSELLO C., *Concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Nuova giur. civ. comm.*, 1985, II, 318.

ROSSELLO C., *Il danno da vacanza rovinata dopo le Sezioni Unite del 2008 sul nuovo statuto del danno non patrimoniale*, in *Nuova giur. civ. comm.*, 2008, II, 502.

ROSSETTI M., *Danno esistenziale, una questione lontana dall'essere risolta* (nota a Cass., sez. un., 24 marzo 2006, n. 6572), in *Resp. civ. prev.*, 2006, 1477.

ROSSETTI M., *Post nubilia phoebus, ovvero gli effetti concreti della sentenza n. 26972/08 delle Sezioni Unite in tema di danno non patrimoniale*, in *Assic.*, 2008, II, 2, 481.

ROSSI CARLEO L.– DONA M., *Il contratto di viaggio turistico*, in *Tratt. dir. civ. del CNN* (diretto da P. Perlingieri), Napoli, 2010.

ROSSO G., *Responsabilità del vettore per i danni ai viaggiatori durante il trasporto*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1951, 17.

ROVELLI R., *La responsabilità civile da fatto illecito*, Torino, 1964.

ROVELLI R., *Il trasporto di persone*, Torino, 1970.

RUFFOLO U., *La responsabilità vicaria*, Milano, 1976.

RUHWEDEL E., *Der Luftbeförderungsvertrag*, 2nd ed., Frankfurt, 1987, 162.

RUSSO E., *L'interpretazione dei testi normativi comunitari*, Milano, 2008.

RUSSO R., *Concorso dell'azione aquiliana con la contrattuale nel contratto di trasporto*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1950, 565.

RUSSO R., *Concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale e fatto illecito dei commessi*, in *Foro it.*, 1951, I, 1190.

SACCO R., *Concorso delle azioni contrattuali ed extracontrattuali*, in *Risarcimento del danno contrattuale ed extracontrattuale* (a cura di G. Visintini), Milano, 1984.

SALVI C., voce *Responsabilità extracontrattuale*, in *Enc. dir.*, XXXIX, Milano, 1988.

SALVI C., voce *Risarcimento del danno*, in *Enc. dir.*, XL, Milano, 1989.

SBISÀ G., *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale: realtà contrapposte o convergenza di presupposti e di scopi?*, in *Resp. civ. prev.*, 1977, 723.

SCANNICCHIO N., *Il diritto privato europeo nel sistema delle fonti*, in *Diritto privato europeo*, I (a cura di N. Lipari) Padova, 1997.

SCHLESINGER P., *Riflessioni sulla prestazione dovuta nel rapporto obbligatorio*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1959, 1296.

SCIALOJA A., *Sistema del diritto della navigazione*, Napoli, 1922.

SCOGNAMIGLIO C., *Il sistema del danno non patrimoniale dopo le Sezioni Unite* (nota a Cass., sez. un., 11 novembre 2008, nn. 26972, 26973, 26974, 26975) in *Resp. civ. prev.*, 2009, 261.

SCOGNAMIGLIO C., *Responsabilità precontrattuale e danno non patrimoniale*, in *Resp. civ. prev.*, 2009, 1450.

SCOGNAMIGLIO C., *Il danno non patrimoniale contrattuale. Introduzione ai temi del dibattito*, in *Contratti*, 2010, 702.

SCOGNAMIGLIO R., *Responsabilità per fatto altrui*, in *Noviss. dig. it.* XV, Torino, 1968.

SCOGNAMIGLIO R., voce *Indennità*, in *Nss. dig. it.*, VIII, Torino, 1968.

SCOGNAMIGLIO R., voce *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Noviss. dig. it.*, XV, Torino, 1968.

SCOGNAMIGLIO R., voce *Risarcimento del danno*, in *Nss. D. I.*, XVI, Torino, 1969.

SCOGNAMIGLIO R., *Le Sezioni Unite sull'allegazione e a prova dei danni cagionati da demansionamento o dequalificazione* (nota a Cass., sez. un., 24 marzo 2006, n. 6572), in *Riv. it. dir. lav.*, 2006, 687.

SESSELI J., *La notion de faute dans la Convention de Varsovie*, Lausanne, 1961.

SILINGARDI P., *L'istituto del limite risarcitorio: controllo di costituzionalità ed autonomia delle parti*, in *Dir. trasp.*, II, 1992, 362.

SPASIANO E., *Concorso tra azione contrattuale ed extracontrattuale*, in *Dir. mar.*, 1986, 598.

STOLFI M., *Appalto-trasporto*, in *Tratt. dir. civ.* (diretto da G. Grosso, F. Santoro Passarelli), II ed., Milano, 1966.

STUCCHI M., *Il ritardo del volo per guasto tecnico all'aeromobile* (nota a Giud. pace Modugno, 18 marzo 2009), in *Dir. trasp.*, 2009, 901.

STUCCHI M., *La Corte di Giustizia interviene sui diritti dei passeggeri in caso di ritardo del volo* (nota a C. Giust. Ue, 13 ottobre 2011, causa 83/10), in *Dir. mar.*, 2011, 109.

SUNDBERG J., *Air Charter*, Stockolm, 1961.

SUNDBERG J., *Quelques aspects de la responsabilité pour retard en droit aérien*, in *Rev. fr. dr. aér.*, 1966, 139.

TESCARO M., *I punitive damages nordamericani: un modello per il diritto italiano?*, in *Contratto e impresa/Europa*, 2, 2012, 599.

TESCIONE F., *Il danno non patrimoniale da contratto*, Napoli, 2008.

TESCIONE F., *Il danno non patrimoniale da contratto: le apparenti asimmetrie sistemiche*, in *Danno e Resp.*, 2009, 373.

THIENE A., *La Cassazione ammette la configurabilità di un rapporto obbligatorio senza l'obbligo primario di prestazione* (nota a Cass. 22 gennaio 1999, n. 589), in *Nuova giur. civ. comm.*, 2000, 343.

TIZZANO A., *La Corte Costituzionale e il diritto comunitario vent'anni dopo ...* (nota a C. cost., 8 giugno 1984, n. 170), in *Foro it.*, 1984, I, 2063.

TOMARCHIO V., *Danno non patrimoniale da inadempimento*, Napoli, 2009.

TOSI J. P., *L'affrètement aérien*, Paris, 1977.

TOSI J. P., *Responsabilité aérienne*, Paris, 1978.

TRANQUILLI LEALI R., *Il trasporto aereo di persone*, in *Trasporto e Turismo* (a cura di M. Riguzzi, A. Antonini) Torino, 2008.

TRAVAGLINO G., *Le nuove categorie del danno non patrimoniale* (nota a Cass., sez. un., 24 marzo 2006, n. 6572) in *Corriere merito*, 2006, 1165.

TRAVAGLINO G., *Causalità civile e penale: modelli a confronto* (nota a Cass., sez. un., 11 gennaio 2008, n. 576), in *Corriere merito*, 2008, 694.

TRIMARCHI P., *Rischio e responsabilità oggettiva*, Milano, 1961.

TRIMARCHI P., (voce) *Illecito (dir. priv.)*, in *Enc. dir.*, XX, Milano, 1970.

TRIMARCHI P., *Sul significato economico dei criteri di responsabilità contrattuale*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1970, I, 512.

TRIMARCHI P., *Sulla responsabilità del terzo per pregiudizio al diritto di credito*, in *Riv. dir. civ.*, 1983, I, 217.

TULLIO L., *Overbooking, cancellazione e ritardi*, in *Studi su negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo* (a cura di M. Deiana), Cagliari, 2005.

TULLIO L., *Interventi interpretativi della Corte di Giustizia europea sul reg. (ce) n. 261/2004*, in *Dir. trasp.*, 2009, 367.

TULLIO L., *Il danno risarcibile nel trasporto aereo: il danno morale*, in *Dir. trasp.*, 2011, 777.

TULLIO L., *Prescrizione e decadenza nel trasporto aereo, fra traduzioni sbagliate e massime giurisprudenziali scorrette*, in *Dir. trasp.*, 2011, 236.

TULLIO L., *La prova liberatoria del vettore consistente nelle misure per evitare il danno*, in *ALADA, Liber Amicorum en Honor a la Dra. Angela Marina Donato* (a cura di R. Cobran, sotto la direzione di M. O. Folchi), Buenos Aires, 2014.

TURCO BULGHERINI E., *Il limite di risarcimento ed ipotesi di superabilità in tema di trasporto aereo di persone*, *Studi in onore di A. Lefebvre d'Ovidio*, II, Milano, 1995.

TURCO BULGHERINI E., voce *Prescrizione marittima ed aeronautica*, in *Dig. disc. priv. sez. comm.*, XI, Torino, 1995.

TURCO BULGHERINI E., *Evoluzione del negato imbarco, della cancellazione del volo e del ritardo*, in *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme* (a cura di R. Tranquilli Leali, E. G. Rosafio), Milano, 2011.

VALERINI F., *La compagnia aerea risponde del ritardo dovuto a «problemi tecnici»* (nota a C. Giust. Ce, 22 dicembre 2008, causa 549/07), in *Dir. e giust.*, 2009, 98.

VALERINI F., *La sofferenza della vittima che lucidamente assiste allo spegnersi della propria vita rappresenta un danno morale risarcibile* (nota a Cass., 7 giugno 2010, n. 13672), in *Dir. e giust.*, 2010, 312.

VAN HOUTTE J., *Responsabilité civile dans les transports aérien intérieurs et internationaux*, Paris, 1940.

VERDERA SERVER R., *Inadempimento e risoluzione del contratto*, Padova, 1994.

VERNIZZI S., *La cancellazione del volo: considerazioni generali e indicazioni emergenti dalle recenti innovazioni legislative* (nota a Cass., 6 aprile 2006, n. 8075), in *Resp. civ. prev.*, 2006, 1655.

VERNIZZI S., *Perdita del bagaglio consegnato: il vettore aereo risponde (limitatamente) del pregiudizio non patrimoniale conseguente al suo inadempimento contattuale?* (nota a Trib. Marsala, 5 aprile 2007), in *Resp. civ. prev.*, 2007, 1903.

VERNIZZI S., *Brevi considerazioni in materia di ritardo nel trasporto aereo di persone, contenuto della prova liberatoria a carico del vettore e danno non patrimoniale* (nota a Trib. Mondovì, ord. 22 maggio 2008), in *Resp. civ. prev.*, 2009, 404.

VERNIZZI S., *Perdita del bagaglio: responsabilità del vettore e della società di gestione dei servizi aeroportuali*, in *I diritti del consumatore e la nuova class action* (a cura di P. G. Demarchi), Bologna, 2010.

VERNIZZI S., *La responsabilità del vettore aereo per ritardo* (nota a C. Giust. Ce 19 novembre 2009, causa 402/07 e causa 432/07), in *Dir. tur.*, 2011, 51.

VERNIZZI S., *La corte di giustizia ed un caso di volo interrotto* (nota a C. Giust. Ue, 13 ottobre 2011, causa 83/10), in *Resp. civ. prev.*, 2012, 1, 99.

VETTORI G., *Danno non patrimoniale e diritti inviolabili*, in AA. VV., *Il danno non patrimoniale*, Milano, 2009.

VIDELA ESCALADA F. N., *Manual de derecho aeronautico*, Buenos Aires, 1996.

VIGLIANISI FERRARO A., *Il danno non patrimoniale e i diritti inviolabili dell'uomo secondo la recente giurisprudenza delle Sezioni unite della Corte di cassazione*, in *Dir. comunit. sc. internaz.*, 2009, 881.

VILLA G., *Danno e risarcimento contrattuale*, in *Tratt. Roppo*, V, t. 2, *Rimedi*, Milano, 2006.

VISINTINI G., *La responsabilità contrattuale per fatto degli ausiliari*, Padova, 1965.

VISINTINI G., *La responsabilità contrattuale*, Napoli, 1979.

VISINTINI G., *Inadempimento e mora del debitore*, Milano, 1987.

VISINTINI G., *Responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Enc. giur.*, XXVI, Roma, 1991.

VISINTINI G., *Trattato breve della responsabilità civile. Fatti illeciti. Inadempimento. Danno risarcibile*, Padova, 1999.

VISINTINI G., *Inadempimento e mora del debitore (art. 1218-1222)*, in *Il codice civile. Commentario* (a cura di P. Schlesinger – F. D. Busnelli), Milano, 2006.

VITUCCI P., *La prescrizione, Il codice civile. Commentario* (a cura di P. Schlesinger, e poi continuato da e F. D. Busnelli), Milano, 1990.

ZACCARIA A., *L'adempimento da parte di un terzo di un debito prescritto*, in *Studium iuris*, 1998, 1, 11.

ZAMPONE A., *In tema di colpa temeraria e consapevole del vettore di merci* (nota ad App. Napoli 8 ottobre 1990), in *Dir. trasp.*, 1992, 563.

ZAMPONE A., *La condotta temeraria e consapevole nel diritto uniforme dei trasporti (Ipotesi di illecito tra dolo e colpa)*, Padova, 1999.

ZAMPONE A., *Trasporto aereo e clausole vessatorie*, in *Dir. trasp.*, 2001, 501.

ZAMPONE A., *Sulla risarcibilità del danno psichico nel trasporto aereo internazionale di persone* (nota a Camera dei Lords nei casi riuniti *King v. Bristol Helicopters* e *Morris v. KLM*) in *Dir. trasp.*, 2003, 976.

ZAMPONE A., *La responsabilità del vettore aereo per negato imbarco e cancellazione del volo*, in *Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo* (a cura di M. Deiana), Cagliari, 2005.

ZAMPONE A., *La limitazione del debito del vettore*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 1999* (a cura di L. Tullio), Napoli, 2006.

ZANUTTIGH L., *Lo scandalo dell'equità a «canone inverso»* (nota a C. cost., 6 luglio 2004, n. 206), in *Corr. giur.*, 2005, 497.

ZARDO F., *Danno non patrimoniale: profili critici delle sentenze dell'11 novembre 2008 e spunti riflessivi*, in *Assic.*, 2009, I, 4, 527.

ZENO ZENCOVICH V., *Il danno per perdita della possibilità di una utilità futura* (nota a Cass. 19 dicembre 1985, n. 6506), in *Riv. dir. comm.*, 1986, 213.

ZIVIZ P., *Brevi riflessioni sull'ingiustizia del danno non patrimoniale* (commento a Cass. 19 agosto 2003, n. 12124 e App. Milano, 11 novembre 2003), in *Resp. civ. prev.*, 2003, 1341.

ZIVIZ P., *E poi non rimase nessuno* (nota a Cass. 31 maggio 2003, n. 8828), in *Resp. civ. prev.*, 2003, 703.

ZIVIZ P., *Il nuovo volto dell'art. 2059 c.c.* (nota a C. cost., 11 luglio 2003, n. 233), in *Resp. civ. prev.*, 2003, 1041.

ZIVIZ P., *La fine dei dubbi in materia di danno esistenziale* (nota a Cass. 12 giugno 2006, n. 13546) in *Resp. civ. prev.*, 2006, 1446.

ZIVIZ P., *La sindrome del vampiro* (nota a Cass. 9 novembre 2006, n. 23918), in *Giur. it.*, 2007, 1112.

ZIVIZ P., *Il danno non patrimoniale: istruzioni per l'uso* (nota a Cass., sez. un., 11 novembre 2008, nn. 26972, 26973, 26974, 26975), in *Resp. civ. prev.*, 2009, 94.

ZIVIZ P., *La sfuggente identità dei danni bagatellari*, in *Resp. civ. prev.*, 2009, 12, 2462.

ZIVIZ P., *Le «magnifiche sorti e progressive» dell'impianto teorico delle Sezioni Unite* (nota a Cass., sez. un., 16 febbraio 2009, n. 3677), in *Resp. civ. prev.*, 2009, 4, 754.

ZOPPINI A., *La pena contrattuale*, Milano, 1991.

ZUNARELLI S., *La nozione di vettore (contracting carrier ed actual carrier)*, Milano, 1987.

ZUNARELLI S., voce *Trasporto marittimo*, in *Enc. dir.*, XLIV, Milano, 1992, 1202.

ZUNARELLI S., *La decadenza del vettore dal beneficio della limitazione della responsabilità*, Atti del Convegno di Modena, 2-3 aprile 1993, Milano, 1994.

ZUNARELLI S. – COMENALE PINTO M. M., *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, Padova, 2013.