

STEFANO POLLASTRELLI

IL TRASPORTO AEREO DI BAGAGLI

Estratto da:

**RIVISTA
DEL
DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE**

2012 – Numero 2



Aracne

IL TRASPORTO AEREO DI BAGAGLI

SOMMARIO: 1. Le fonti normative. – 2. La nozione di bagaglio ed il significato di «oggetti personali» nell'attuale evoluzione normativa comunitaria in tema di sicurezza aerea. – 3. L'efficacia delle misure comunitarie adottate per la sicurezza aerea nei confronti dei passeggeri. Riflessi applicativi sui bagagli. Necessità di un contemperamento degli interessi contrapposti. – 4. Le diverse distinzioni di bagaglio nell'ambito della disciplina del codice della navigazione e nel quadro della normativa internazionale della Convenzione di Montreal. – 5. La natura giuridica del trasporto di bagaglio. – 6. Il regime di responsabilità del vettore per danni al bagaglio. Il principio della limitazione del debito. – 7. Il problema del risarcimento dei danni morali. – 7.1. L'analisi della giurisprudenza italiana. – 7.2. La posizione della Corte di giustizia sul risarcimento del danno morale per perdita del bagaglio. – 7.3. Il trasporto aereo quale componente di un «pacchetto turistico». L'azione diretta nei confronti del terzo fornitore del servizio. La normativa italiana turistica. Il risarcimento del danno da vacanza rovinata. – 8. La fase della riconsegna dei bagagli. Il fenomeno dei bagagli non ritirati. – 9. La constatazione dei danni al bagaglio. La disciplina del reclamo. L'esercizio dell'azione nei confronti del vettore aereo. Decadenza dall'azione e giurisdizione.

1. *Le fonti normative.*

Alla vigente disciplina normativa del trasporto aereo di bagagli, a seguito dell'emanazione del d. lgs. 9 maggio 2005 n. 96 recante la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione e del successivo d. lgs. 15 marzo 2006 n. 151, concernente le disposizioni correttive ed integrative al d. lgs. n. 96/2005⁽¹⁾, provvedono gli artt. 941, 945, 949 *bis*,

(¹) La riforma del codice della navigazione è entrata in vigore il 21 ottobre 2005 (cfr. G. MASTRANDREA, L. TULLIO, *La revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. maritt.*, 2005, 1201 ss.). Successivamente, il d. lgs. 15 marzo 2006 n. 151 (in G.U. 14 aprile 2006, n. 88) ha apportato disposizioni correttive ed integrative al d. lgs. 9 maggio 2005 n. 96 (in G.U. 8 giugno 2005, n. 131, S.O. n. 106) recante la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione, in virtù dell'art. 2, comma 3, l. 9 maggio 2004 n. 265 (cfr. G. MASTRANDREA, L. TULLIO, *Il compimento della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. maritt.*, 2006, 699 ss.). Sul nuovo assetto normativo della navigazione aerea a seguito dell'intervento riformatore del

949 *ter c. nav.* e gli artt. 953 *c. nav.* (relativo alla riconsegna delle cose nel trasporto aereo) e 454, comma 1 e 2, *c. nav.* (riguardante la scaricazione delle merci nel trasporto marittimo di cose determinate), a seguito degli espliciti richiami applicativi di cui al comma 2 dell'art. 941 *c. nav.* e dell'ultimo comma dell'art. 945 *c. nav.*

L'innovato quadro normativo di riferimento del trasporto aereo di persone e di bagagli si è adeguato alle norme comunitarie ed interna zionali in materia annoverando alcune precise disposizioni mirate ad incrementare la tutela del passeggero. L'art. 941 *c. nav.* prescrive che il trasporto aereo di persone e bagagli è regolato dalle norme comunitarie ed internazionali in vigore nella Repubblica. Nello specifico, le norme comunitarie cui fare riferimento sono quelle di cui al reg. Ce n. 889/2002 del 13 maggio 2002 ⁽²⁾, modificativo del reg. Ce n. 2027/1997 del 9 ottobre 1997 sulla responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto dei passeggeri e dei loro bagagli in caso di incidenti ⁽³⁾, il quale ha este-

legislatore al codice della navigazione, si vedano: E. TURCO BULGHERINI, *La riforma del codice della navigazione. Parte aerea*, in *Nuove leggi civili*, 2006, 1341 ss.; M. M. COMENALE PINTO, *La novella del codice della navigazione italiano (modificaciones al código de la navegación de Italia)*, in *Estudios de derecho aeronáutico y espacial*, a cura di M. Folchi, M. J. Guerrero Lebrón, A. Madrid Parra, Madrid, Barcelona, Buenos Aires, 2008, 205 ss. In generale, cfr. B. FRANCHI, S. VERNIZZI (a cura di), *Il diritto aeronautico fra ricodificazione e disciplina comunitaria*, Milano, 2007; M. GRIGOLI, *Profili normativi della navigazione aerea*, Bari, 2008; A. MASUTTI, *Il diritto aeronautico*, ed. II, Torino, 2009.

(2) In G.U.C.E. 30 maggio 2002, L. 140. In argomento, cfr. L. PIERALLINI, *Un nuovo intervento normativo verso l'omogeneizzazione della responsabilità del vettore aereo (Regolamento (CE) n. 889/2002)*, in *Nuove leggi civili*, 2002, 699 ss.; N. PARISI, *La recente disciplina comunitaria in tema di responsabilità del vettore aereo*, in *Dir. turismo*, 2003, 61 ss.; F. TAMBURINI, *Le novità introdotte dal reg. (Ce) n. 889/2002 e le ragioni connesse alla sua adozione*, in *Dir. trasp.*, 2003, 831 ss.; I. ARROYO MARTINEZ, *Curso de derecho aéreo*, Cizur Menor, 2006, 205 ss.; A. MASUTTI, *op. cit.*, 272 ss.

(3) Sul reg. Ce n. 2027/1997 (in G.U.C.E. 17 ottobre 1997, L. 285), si vedano: G. SILINGARDI, *Reg. Ce 2027/97 e nuovo regime di responsabilità del vettore aereo*, in *Dir. trasp.*, 1998, 621 ss.; B. FRANCHI, *Il nuovo regime di responsabilità dei vettori aerei comunitari*, in *Resp. civ. prev.*, 1998, 1244; G. ROMANELLI, *Il regime di responsabilità del vettore aereo per infortunio al passeggero*, in *Studi in memoria di Maria Luisa Corbino*, Milano, 1999, 749 ss.; M. GRIGOLI, *In merito alla regolamentazione comunitaria della responsabilità del vettore aereo*, in *Giust. civ.*, 1999, II, 305 ss.; A. ANTONINI, *La responsabilità del vettore aereo per il trasporto di persone e cose nella più recente evoluzione normativa: protocolli di Montreal, Varsavia-Montreal, Regolamento comunitario*, in *Dir. trasp.*, 2000, 628 ss.; M. M. COMENALE PINTO, *Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo*, in *Dir. maritt.*, 2000, 816 ss.; ID., *La responsabilità del vettore aereo dalla Convenzione di Varsavia del 1929 alla Convenzione di Montreal del*

so l'applicabilità delle disposizioni della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 ⁽⁴⁾ a tutti i trasporti aerei, inclusi quelli che si svolgono in un unico Stato membro, effettuati da vettori comunitari ⁽⁵⁾, mentre quelle

1999, in *Riv. dir. comm.*, 2002, 95 ss.; E. FOGLIANI, *Il trasporto aereo di persone*, in *Il diritto privato nella giurisprudenza*, a cura di P. Cendon, *I nuovi contratti nella prassi civile e commerciale*, XVII, *Trasporto*, Torino, 2004, 24 ss.; P. SIMONE, *Brevi riflessioni in ordine al contenuto dell'allegato riassuntivo al regolamento (Ce) n. 2027/97 e alle conseguenze da esso derivanti per gli utenti del trasporto aereo*, in *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, a cura di L. Masala, E. G. Rosafio, Milano, 2006, 217 ss.

⁽⁴⁾ La Convenzione di Montreal del 1999 è entrata in vigore a livello internazionale il 4 novembre 2003, la cui ratifica da parte del Presidente della Repubblica è stata autorizzata con l. 10 gennaio 2004 n. 12 (in G.U. 26 gennaio 2004 n. 20, S.O. n. 11), ove ne ha disposto anche l'esecuzione nell'ordinamento italiano. Con il conseguente deposito dello strumento di ratifica avvenuto in data 29 aprile 2004, la Convenzione di Montreal sul trasporto aereo internazionale è in vigore per lo Stato italiano dal 28 giugno 2004. In dottrina, si vedano: A. ANTONINI, *op. ult. cit.*, 615 ss.; ID., *La responsabilità del vettore aereo di persone nel trasporto nazionale e in quello internazionale*, in *Dir. maritt.*, 2001, 1180 ss.; E. TURCO BULGHERINI, *La nuova disciplina del trasporto aereo internazionale: l'impronta multidisciplinare e la dimensione pubblicistica del diritto della navigazione*, in *Dir. maritt.*, 2000, 1080 ss.; E. FANARA (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo*, Messina, 2000; A. ZAMPONE, *Le nuove norme sulla responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale di passeggeri*, in *Dir. trasp.*, 2000, 7 ss.; S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001; G. ROMANELLI, *Diritto uniforme dei trasporti e Convenzione di Montreal*, in *Il nuovo diritto aeronautico. In ricordo di Gabriele Silingardi*, Milano, 2002, 581 ss.; M. M. COMENALE PINTO, *La responsabilità del vettore aereo dalla Convenzione di Varsavia del 1929 alla Convenzione di Montreal del 1999*, cit., 67 ss.; ID., *La nuova disciplina del trasporto aereo internazionale*, in *Dir. turismo*, 2004, 5 ss.; E. G. ROSAFIO, *Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999: problemi applicativi*, ivi, 10 ss.; E. FOGLIANI, *op. cit.*, 5 ss.; L. TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, Napoli, 2006; ID., *Trasporto, II) Trasporto nella navigazione marittima e aerea*, in *Enc. giur. it., App.*, XVI, Roma, 2008; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, ed. II, Milano, 2008, 231 ss.; A. FLAMINI, *Trasporto*, in A. FLAMINI, M. V. COZZI, R. LENZI, *Trasporto, Spedizione, Deposito, Noleggio*, Napoli, 2008, 45 ss.; R. TRANQUILLI-LEALI, *Il trasporto aereo di persone*, in *Trasporti e turismo*, a cura di M. Riguzzi, A. Antonini, Torino, 2008, 311 ss.; A. MASUTTI, *op. cit.*, 247 ss.; S. ZUNARELLI, M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, Padova, 2009, 329 ss.; L. ANCIS, *Il contratto di trasporto aereo nella Convenzione di Montreal del 1999*, in *Codice dei trasporti*, a cura di L. Tullio, M. Deiana, Milano, 2011, 911 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, ed. XII, Milano, 2011, 421 e 440 ss.; R. TRANQUILLI-LEALI, E. G. ROSAFIO (a cura di), *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, Milano, 2011; M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, *La disciplina contrattuale*, ed. II, Milano, 2012, 81 ss.

⁽⁵⁾ L'art. 941 c. nav. estende l'applicabilità della normativa della Convenzione di

internazionali si riferiscono alla normativa di diritto materiale uniforme delineata dalla Convenzione di Montreal del 1999, che ha sostituito la Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale e i suoi successivi Protocolli di emendamento ⁽⁶⁾, la quale si applica ai trasporti internazionali i cui punti di partenza e di destinazione sono situati sul territorio di due Stati contraenti oppure sul territorio di un unico Stato contraente purché sia previsto uno scalo in un altro Stato ancorché non contraente, nonché ai trasporti gratuiti effettuati da un'impresa di trasporto aereo (art. 1

Montreal 1999 anche ai trasporti effettuati da vettori non comunitari (cfr. G. MASTRANDREA, L. TULLIO, *La revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, cit., 1229). L'art. 2.1, lett. b), reg. Ce n. 2027/1997, intende per vettore aereo comunitario «qualsiasi vettore aereo munito di valida licenza d'esercizio rilasciata da uno Stato membro in conformità del disposto del reg. CEE n. 2407/92». Quest'ultimo regolamento veniva successivamente abrogato dal reg. Ce n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008, recante norme comuni per prestazione di servizi aerei nella Comunità (in G.U.U.E. 31 ottobre 2008, L 293/3).

⁽⁶⁾ La disciplina internazionale del trasporto aereo risale al 12 ottobre 1929 che segna l'approvazione del testo normativo della Convenzione di Varsavia per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, resa esecutiva con l. 19 maggio 1932 n. 841 ed entrata in vigore in Italia il 15 maggio 1933. La Convenzione di Varsavia veniva emendata con il Protocollo dell'Aja del 28 settembre 1955, reso esecutivo in Italia con l. 30 dicembre 1962 n. 1832 ed entrato in vigore in data 2 agosto 1963. Successivamente, sia la Convenzione di Varsavia che il Protocollo dell'Aja venivano modificati dal Protocollo di Guatemala dell'8 marzo 1971 (reso esecutivo con l. 6 febbraio 1981 n. 43, mai entrato in vigore) e dai quattro Protocolli di Montreal del 25 settembre 1975 (tutti ratificati e resi esecutivi in Italia con l. 6 febbraio 1981 n. 43). Il Protocollo di Montreal n. 3 non è entrato in vigore, mentre i Protocolli di Montreal n. 1, 2 e 4 sono entrati in vigore, precisamente, i primi due il 15 febbraio 1996 e il n. 4 il 14 giugno 1998. La disciplina della Convenzione di Varsavia veniva estesa anche al cosiddetto «vettore di fatto», solidalmente responsabile con il vettore contrattuale, dalla Convenzione di Guadalajara del 18 settembre 1961 (resa esecutiva con l. 11 giugno 1967 n. 459 ed in vigore in Italia dal 13 agosto 1968) che è da considerarsi complementare alla Convenzione di Varsavia. Tutto il sistema normativo della Convenzione di Varsavia, come sopra descritto, è stato sostituito dalla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999. È pur vero che la Convenzione di Varsavia continua ad applicarsi in via del tutto residuale qualora non si applichi la Convenzione di Montreal del 1999 e, cioè, se il trasporto avviene tra Stati che sono parti della Convenzione di Varsavia e almeno uno non è parte della Convenzione di Montreal del 1999 (cfr., sotto tale ultimo aspetto, D. BOCHESE, *Sui problemi interpretativi sollevati dall'art. 55 della Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo internazionale*, in *Dir. trasp.*, 1999, 35 ss.).

Conv. Montreal) ⁽⁷⁾, con esclusione dei trasporti postali (art. 2 Conv. Montreal) ⁽⁸⁾.

Ne consegue che, nel diritto interno, il trasporto aereo di bagagli è soggetto, oggi, alla disciplina della Convenzione di Montreal del 1999, con l'integrazione di alcune specifiche norme contenute nel codice della navigazione, come sopra riferito, che saranno in prosieguo esaminate.

Appare opportuno rilevare che, rispetto al previgente quadro normativo, il legislatore speciale ha eliminato il rinvio contenuto nell'abrogato art. 949 c. nav. alla disciplina di cui agli artt. 397-418 c. nav. sul trasporto marittimo di persone e bagagli ⁽⁹⁾.

Invero, il d. lgs. n. 96/2005 aveva inizialmente mantenuto fermo l'esplicito rinvio all'art. 417 c. nav. sul bagaglio non ritirato dal passeggero (unitamente al rinvio di cui all'art. 414 c. nav. sul trasporto amichevole) ⁽¹⁰⁾, successivamente eliminato dal d. lgs. n. 151/2006 che ha provveduto, in pari tempo, a sostituirlo con il richiamo all'art. 454, comma 1 e 2, c. nav., operato dall'art. 945, comma 4, c. nav., aggiunto, per l'appunto, dall'art. 14 d. lgs. n. 96/2005, volendo ciò nondimeno rendere applicativo, in ambito aeronautico, un istituto tipico di diritto marittimo (sbarco d'ufficio e sbarco d'amministrazione) in cui il momento della liberazione del vettore dagli obblighi di custodia e di riconsegna non si presenta di agevole individuazione, come di seguito verrà analizzato ⁽¹¹⁾.

⁽⁷⁾ Cfr. S. BUSTI, *op. cit.*, 222 ss. In giurisprudenza, sotto la vigenza della Convenzione di Varsavia che conteneva un'analoga disposizione in punto di esclusione dei trasporti a titolo gratuito, cfr. App. Venezia 19 aprile 1986, in *Dir. maritt.*, 1988, 160 ss., con nota di M. M. COMENALE PINTO, *Brevi cenni intorno al vettore aereo di fatto e alla colpa grave di pilotaggio. In margine ad un caso di disapplicazione del sistema di Varsavia*; Cass. 20 aprile 1989 n. 1855, in *Dir. traspt.*, II/1991, 194 ss., con nota di E. FOGLIANI, *Aerotaxi e sistema di Varsavia*.

⁽⁸⁾ Cfr. A. MASUTTI, *Il trasporto di effetti postali*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, cit., 1 ss.

⁽⁹⁾ Cfr. E. G. ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose. Riflessioni sul nuovo regime legale*, Milano, 2007, 179 ss.

⁽¹⁰⁾ In questo caso, quindi, parte della dottrina (A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 198; S. BUSTI, *Il contratto di trasporto di persone*, in *Manuale del diritto del turismo*, a cura di V. Franceschelli, F. Morandi, Torino, 2010, 181) ritiene che al trasporto aereo amichevole sia applicabile l'art. 2043 c.c. non potendo applicarsi l'art. 2054 c.c. riferibile ai soli veicoli stradali.

⁽¹¹⁾ Cfr. R. MANCUSO, *Sbarco di ufficio e sbarco di amministrazione*, in *Studi mar.*, 1981, n. 10, 37 ss.; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, 1-I, Milano, 1987, 829 ss.; F.

Per rimanere sempre nell'ambito delle fonti normative, occorre precisare che la Convenzione di Montreal 1999 è prevalentemente dedicata alla responsabilità del vettore aereo per danni alle persone e ai bagagli (ed anche alle merci) nonché per danni da ritardo, cosicché le restanti questioni inerenti il rapporto contrattuale dovranno essere disciplinate facendo ricorso al diritto internazionale privato che è volto a definire i criteri per l'individuazione della legge applicabile nei casi in cui siano presenti elementi di estraneità. Vertendosi in materia di obbligazioni contrattuali si applica (a decorrere dal 17 dicembre 2009) il reg. Ce n. 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (Roma I) ⁽¹²⁾ che ha pressoché sostituito l'art. 10 c. nav. relativo ai contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile ⁽¹³⁾. Con specifico riguardo al contratto di trasporto di

A. QUERCI, *Diritto della navigazione*, Padova, 1989, 478; E. G. ROSAFIO, *Sbarco di ufficio e sbarco di amministrazione*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, coordinato da A. Antonini, II, Milano, 2008, 293 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *op. cit.*, 491 ss.

⁽¹²⁾ Il reg. Ce n. 593/2008 (in G.U.U.E. 4 luglio 2008, L 177/6) è efficace nei confronti di tutti gli Stati membri, ad eccezione della Danimarca. In dottrina, si vedano, F. FERRARI, S. LEIBLE, *Rome I Regulation*, Munich, 2009; T. BALLARINO, *Dalla Convenzione di Roma del 1980 al Regolamento Roma I*, in *Riv. dir. intern.*, 2009, 40 ss.; L. VILLANI, *Brevi note sul Regolamento della Comunità europea n. 593/2008 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (Roma I)*, in *Resp. civ. prev.*, 2009, 947 ss.; B. UBERTAZZI, *La legge applicabile alle obbligazioni contrattuali nel Regolamento «Roma I»*, in *Diritto internazionale privato e cooperazione giudiziaria in materia civile*, a cura di A. Bonomi, XIV, Torino, 2009, 345 ss.; F. SALERNO, P. FRANZINA, *Regolamento Ce n. 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali («Roma I»)*, in *Nuove leggi civili*, 2009, 521 ss.; N. BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, Torino, 2009. Con specifico riferimento ai contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile, S. TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel regolamento Roma I*, in *Riv. dir. int. proc. civ.*, 2009, 309 ss.; S. M. CARBONE, *La disciplina applicabile al trasporto marittimo di cose tra Roma I e le Rotterdam Rules*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, I, n.s. *Dir. maritt.*, 2010, 281 ss.; P. DELEBECQUE, *Le Règlement Rome I sur la loi applicable aux obligations contractuelles: quelles incidences sur le contrats maritimes?*, *ivi*, 431 ss.; T. NIKAKI, *Contracts of Carriage and the Roma I Regulation: has anything really changed?*, in *J. Int. Mar. Law*, 2010, 85 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *op. cit.*, 683 ss.; M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, I, *Infrastrutture e accesso al mercato*, ed. II, Milano, 2011, 33 ss.

⁽¹³⁾ L'art. 10 c. nav. è da ritenersi implicitamente abrogato e non più applicabile in conseguenza dell'entrata in vigore del Regolamento Roma I (cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *op. cit.*, 683; M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, 38, nt. n. 38). Invero, tale norma era considerata inapplicabile già con

persone (art. 5, comma 2), nei casi in cui la legge applicabile non sia stata scelta dalle parti (art. 3) e nel settore del trasporto aereo tale modalità non trova in pratica reale riscontro negoziale (si pensi ai voli di linea) ⁽¹⁴⁾, la legge applicabile è quella del Paese di residenza abituale del passeggero purché il luogo di partenza o di destinazione sia situato in tale Paese. Se non si ravvisano tali condizioni, si applica la legge del Paese in cui il vettore ha la residenza abituale. Se dal complesso delle circostanze del caso concreto emerge che il contratto presenta collegamenti manifestamente più stretti con un diverso Paese rispetto a quello di residenza abituale del passeggero o del vettore, si applica la legge di tale diverso Paese. Tale specifica disposizione normativa in materia di trasporto di persone, che era assente nella Convenzione di Roma del 19 giugno 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (ora sostituita negli Stati membri dal reg. Ce n. 593/2008) ⁽¹⁵⁾, ove veniva contemplata un'espresa previsione di conflitto per il solo contratto di trasporto di merci ⁽¹⁶⁾, dovrebbe garantire un «adeguato livello di tutela dei passeggeri» (così afferma il considerando n. 32 del regolamento) il cui riferimento ricomprende non

l'entrata in vigore (avvenuta in data 1° aprile 1991) della Convenzione di Roma del 19 giugno 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (cfr. S. M. CARBONE, M. MARESCA, *Trasporto (dir. int. priv.)*, in *Enc. dir.*, XLIV, Milano, 1992, 1244 ss.). Sulla tendenza alla (oramai) progressiva disapplicazione delle norme di conflitto interne, cfr. A. BONOMI, *Il diritto internazionale privato dell'Unione europea: considerazioni generali*, in *Diritto internazionale privato e cooperazione giudiziaria in materia civile*, cit., 27 ss.

⁽¹⁴⁾ Va specificato, ciò nondimeno, che se le parti si avvalgono della facoltà di scelta debbono attenersi ai limiti indicati dall'art. 5, comma 2, e cioè possono scegliere in alternativa la legge applicabile del Paese in cui il passeggero ha la residenza abituale, oppure quella del Paese in cui il vettore ha la residenza abituale, oppure quella del Paese in cui il vettore ha la sua amministrazione centrale, oppure quella del Paese ove è situato il luogo di partenza, oppure, infine, quella del Paese in cui è situato il luogo di destinazione.

⁽¹⁵⁾ Cfr. P. FRANZINA, *Art. 24 – Relazioni con la Convenzione di Roma*, in *Regolamento CE n. 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali* («Roma I»), cit., 931 ss.

⁽¹⁶⁾ Si tratta dell'art. 4, n. 4. Al riguardo, cfr. G. ROMANELLI, *I trasporti aerei ed i trasporti terrestri in relazione alla Convenzione del 1980 sulla legge applicabile*, in *Verso una disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti*, a cura di T. Treves, Padova, 1983, 241; F. BERLINGIERI, *La Convenzione di Roma sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali e il trasporto marittimo*, ivi, 249 ss.; S. TONOLO, *Il contratto di trasporto nella Convenzione di Roma del 19 giugno 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, in *Dir. traspt.*, 1994, 825 ss.; R. ESPINOSA CALABUIG, *La regulación de los contratos internacionales de transporte marítimo de mercancías en el Convenio de Roma de 1980*, in *Dir. maritt.*, 2000, 64 ss.

solo l'incolumità del passeggero ma anche il suo bagaglio (sia quello affidato alla custodia del vettore, sia il c.d. bagaglio a mano e cioè quello, come meglio verrà spiegato in seguito, che rimane nella disponibilità del viaggiatore stesso durante il trasporto) ⁽¹⁷⁾. Rimangono sottratti dalla disciplina dell'art. 5 del reg. Ce n. 593/2008 i trasporti che fanno parte di un viaggio turistico organizzato «tutto compreso» (i cosiddetti *package tours*) ai sensi della dir. 90/314/Cee del Consiglio del 13 giugno 1990 concernente i viaggi, le vacanze e i circuiti «tutto compreso» ⁽¹⁸⁾, per essere disciplinati dal successivo art. 6 in materia di contratti conclusi da consumatori.

⁽¹⁷⁾ In tal senso, condivisibilmente, G. CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, cit., 362, il quale precisa, inoltre, che il reg. Ce n. 589/2008 si applica anche al trasporto delle autovetture al seguito del passeggero (che trova prevalente riscontro nel trasporto marittimo).

⁽¹⁸⁾ Sulla dir. 90/314/Cee (in G.U.C.E. 23 giugno 1990, L 158), cfr. S. ZUNARELLI, *La direttiva Cee n. 90/314 del 13 giugno 1990 concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti «tutto compreso»*, in *La tutela del turista*, a cura di G. Silingardi, V. Zeno Zencovich, Napoli, 1993, 27 ss.; M. DEMARCHI, *La direttiva n. 314/90, del 13 giugno 1990, sui viaggi e vacanze «tutto compreso» e la recezione nel nostro ordinamento mediante il d. lg. 17 marzo 1995, n. 111*, in *I contratti di viaggio e turismo. La disciplina, la giurisprudenza, le strategie*, a cura di C. Vaccà, Milano, 1995, 11 ss.; V. ROPPO, *Viaggi, vacanze e circuiti tutto compreso (d. lgs. 17 marzo 1995, n. 111)*, in *Nuove leggi civili*, 1997, 1 ss.; G. SILINGARDI, F. MORANDI, *La «vendita di pacchetti turistici»*, Torino, 1998. Appare opportuno precisare che la dir. 90/314/Cee veniva attuata in Italia con d. lgs. 17 marzo 1995 n. 111 (in G.U. 14 aprile 1995, n. 83). Tale intervento normativo veniva successivamente abrogato dall'art. 146, lett. e), c. consumo, istituito con d. lgs. 6 settembre 2005 n. 206 (in G.U. 8 ottobre 2005, n. 235, S.O. n. 162) ed entrato in vigore il 23 ottobre 2005 (Per un primo ed analitico commento al codice del consumo, cfr. G. ALPA, L. ROSSI CARLEO (a cura di), *Codice del consumo, Commentario*, Napoli, 2005. Si veda, inoltre, V. CUFFARO (a cura di), *Codice del consumo*, Milano, 2008). Nello specifico ambito, le norme degli artt. 82-100 di cui al d. lgs. 6 settembre 2005 n. 206 (codice del consumo) sono state abrogate dall'art. 3, lett. m), d. lgs. 23 maggio 2011 n. 79 (in G.U. 6 giugno 2011, n. 129, S.O. n. 139) che ha istituito il c.d. codice del turismo (entrato in vigore il 21 giugno 2011), il quale è volto a tutelare maggiormente l'utente dei servizi turistici, prevedendo esplicitamente il risarcimento del danno da vacanza rovinata, e a regolare la disciplina della vendita dei pacchetti turistici apportando alcune modifiche alla disciplina contenuta nel codice del consumo. Sul tema, cfr. N. SOLDATI, *Brevi note a margine del Codice del turismo*, in *Contr.*, 2011, 835 ss.; M. MALO, *I primi dubbi sul codice turismo*, in *Riv. it. dir. turismo*, 2, 2011, 9 ss.; F. MORANDI, *I contratti di viaggio alla prova del codice del turismo*, *ibidem*, 2012, 4, 5 ss. R. SANTAGATA, *Diritto del turismo*, ed. II, Torino, 2012, 3 ss.

Laddove risulterà applicabile la legge italiana (e ciò potrà risultare anche quando il trasporto aereo non sia soggetto alla disciplina della Convenzione di Montreal per i criteri sopra visti) si dovrà fare ricorso alle norme del codice della navigazione e, in via residuale, a quelle del codice civile, dovendosi precisare che l'art. 949 *bis* c. nav., introdotto nel vigente quadro normativo di riferimento dall'art. 17, d. lgs. 9 maggio 2005 n. 96, disciplina specificamente la responsabilità del vettore aereo per mancata esecuzione del trasporto del passeggero e del suo bagaglio, colmando così una lacuna, sul versante del richiamato quadro internazionalistico, avuto riguardo alla circostanza che la Convenzione di Montreal 1999 non si applica ai danni per mancata esecuzione del trasporto ⁽¹⁹⁾.

2. *La nozione di bagaglio ed il significato di «oggetti personali» nell'attuale evoluzione normativa comunitaria in tema di sicurezza aerea.*

Il delineato quadro normativo non contiene una precisa definizione di bagaglio. Difatti, né il codice della navigazione, né il codice civile forniscono un'esatta nozione di bagaglio. Allo stesso risultato si giunge dopo avere analizzato la disciplina di diritto uniforme e quella comunitaria in materia. Spunti ricostruttivi possono essere tratti nello specifico dall'art. 410, comma 2, c. nav., secondo cui «il bagaglio deve contenere esclusivamente oggetti personali del passeggero» e dall'art. 1681 c.c. che, in riferimento ai bagagli, parla di «cose che il viaggiatore porta con sé» ⁽²⁰⁾.

⁽¹⁹⁾ Si ricordi che anche la precedente Convenzione di Varsavia del 1929 non disciplinava la responsabilità per inadempimento del contratto di trasporto, cosicché l'abrogata norma dell'art. 942 c. nav. si applicava sia al trasporto nazionale sia a quello internazionale.

⁽²⁰⁾ Sullo stesso piano, l'art. 944 c. nav. (nella sua precedente versione prima dell'intervenuta riforma introdotta dai d. lgs. n. 96/2005 e n. 151/2006) parlava di «oggetti in genere che il viaggiatore conserva presso di sé». L'art. 4 del testo originario (cioè prima delle modifiche apportate dal Protocollo dell'Aja del 1955) della Convenzione di Varsavia del 1929 si riferiva a piccoli oggetti personali di cui il passeggero conserva la detenzione. L'art. 17.2 Conv. Montreal si limita ad un semplice riferimento agli oggetti personali del passeggero. Sulla definizione di bagaglio, si vedano: D. COLOMBO, F. FOTI, *Il trasporto di bagaglio: caratteri, documenti e prescrizioni contrattuali*, in *Spunti di studio su: Le condizioni generali del trasporto aereo di persone*, a cura di G. Romanelli, L. Tullio, Cagliari, 1997, 57 ss.; E. G. ROSAFIO, *Riflessioni sulla responsabilità del vettore aereo di bagaglio nella disciplina legale*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, cit., 651 ss.

Risulta evidente che, ad un prima considerazione, per bagaglio deve intendersi un complesso di effetti e di oggetti ad uso personale del passeggero, la cui quantità è subordinata dai limiti di peso e di volume richiesti dal vettore, anche a seconda del tipo di viaggio e della capacità dell'aeromobile, od osservati per uso (art. 410 c. nav.) e la cui qualità è soggetta, in maniera prevalente in tutti i viaggi, a norme di ordine pubblico (norme di polizia sanitaria, polizia doganale) ⁽²¹⁾ e, in modo particolare, a quelle che si riferiscono alla sicurezza della navigazione (in particolare nell'accezione di «*security*») ⁽²²⁾. Sotto tale ultimo profilo, in campo ae-

(²¹) Sono tutti quegli oggetti (anche di natura personale) che possono mettere in pericolo la sicurezza della navigazione e che violano le norme di polizia sanitaria e doganale: armi, sostanze pericolose in genere, gas tossici, sostanze e prodotti chimici, materie infiammabili, cose che potenzialmente possono mettere in pericolo i passeggeri, ecc. In argomento, si vedano l'art. 194, comma 1, c. nav. secondo cui «quando sono imbarcate cose di cui il trasporto è vietato da norme di polizia, il comandante della nave deve, secondo i casi, disporre che esse siano sbarcate ovvero rese inoffensive o distrutte, se non sia possibile custodirle convenientemente fino all'arrivo nel primo porto di approdo», e l'art. 816 c. nav. (come sostituito dall'art. 12 d. lgs. 9 maggio 2005 n. 96) che sottopone l'imbarco di armi, munizioni e gas tossici ad una speciale autorizzazione da parte dell'ENAC nel rispetto di norme comunitarie ed internazionali. In caso di violazione degli obblighi previsti dalla normativa di interesse pubblico in materia sanitaria e doganale, l'ENAC vieta la partenza dell'aeromobile (art. 802 c. nav.). Cfr. G. RABAGLIETTI, *Sanità aerea*, in *Nss. dig. it.*, XVI, Torino, 1969, 473 ss.; M. CASANOVA, *Sanità aerea*, in *Dig. disc. priv., sez. comm.*, XIII, Torino, 1996, 146 ss.

(²²) Come è oramai noto, il concetto di sicurezza ricomprende sia quello tradizionale di «*safety*» (sicurezza in senso tecnico) che quello di «*security*» (sicurezza in senso di prevenzione e repressione degli atti di pirateria, sabotaggio e terrorismo). In argomento, cfr. E. TURCO BULGHERINI, *Sicurezza della navigazione*, in *Enc. dir.*, XLII, Milano, 1990, 461 ss.; ID., *La prevenzione degli attentati alla sicurezza della navigazione aerea dopo l'11 settembre 2001*, in *L'analisi economica del diritto: pubblica amministrazione, società, lavoro, trasporti*, a cura di E. Rossi, Bari, 2005, 103 ss.; ID., *Prevenzione e repressione degli attentati contro la sicurezza della navigazione aerea*, in *Il diritto aeronautico a cent'anni dal primo volo*, a cura di A. Antonini, B. Franchi, Milano, 2005, 177 ss.; M. GRIGOLI, *La sicurezza nautica nell'attuale evoluzione del regime comunitario*, Bologna, 2003; ID., *Profili del diritto dei trasporti*, Bologna, 2003, 283 ss.; X. LATOUR (diretto da), *La sécurité et la sûreté des transports aériens*, Paris, 2005; G. CAMARDA, M. COTTONE, M. MIGLIAROTTI (a cura di), *La sicurezza negli aeroporti*, Milano, 2005; R. MANCUSO, N. ROMANA (a cura di), *La sicurezza nella navigazione. Profili di diritto interno, comunitario ed internazionale*, Palermo, 2006; F. PELLEGRINO, *Sicurezza e prevenzione negli incidenti aeronautici nella normativa internazionale, comunitaria e interna*, Milano, 2007; R. TRANQUILLI-LEALI, E. G. ROSAFIO (a cura di), *Sicurezza, navigazione e trasporto*, Milano, 2008; B. FRANCHI, *L'attività di prevenzione nel diritto aeronautico: profili normativi e problematiche giuridiche*, in *Resp. civ. prev.*, 2009, 1231 ss.; A.

ronautico, si è assistito ad una progressiva fioritura normativa volta a scongiurare minacce terroristiche contro la sicurezza dell'aviazione civile in tutta l'Unione europea che ha comportato una sostanziale revisione dell'intero settore del trasporto di bagagli.

A seguito degli avvenimenti dell'11 settembre 2001 negli Stati Uniti, veniva all'uopo adottato il reg. Ce n. 2320/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 dicembre 2002 che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile contro atti di interferenza illecita, applicabile a tutti gli aeroporti situati nei territori degli Stati membri ⁽²³⁾. L'atto normativo in esame è corredato da un allegato in cui si delineano in concreto le misure da adottare in tema di «*security*». Per quanto concerne l'argomento che qui interessa, sono previsti severi controlli di sicurezza sui passeggeri e i bagagli a mano (art. 4) e sui bagagli da stiva (art. 5). Tali misure consistono in controlli sui passeggeri in partenza ⁽²⁴⁾, al fine di evitare l'introduzione di articoli vietati ⁽²⁵⁾ (che vengono immediatamente confiscati laddove rinvenuti oppure deve essere negato al passeggero l'accesso alle «aree sterili» ⁽²⁶⁾ e a bordo dell'aeromobile) e sui bagagli a mano prima di essere introdotti nelle «aree sterili» e all'interno dell'aeromobile. I controlli avvengono mediante ispezione manuale, controllo radiogeno (con aggiunta di ispezione manuale) e controllo radioge-

LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *op. cit.*, 177 ss.; U. LA TORRE, A. L. M. SIA (a cura di), *La sicurezza nel trasporto e nelle infrastrutture della navigazione marittima ed aerea*, Soveria Mannelli, 2011.

⁽²³⁾ In G.U.U.E. 30 dicembre 2002, L. 355.

⁽²⁴⁾ Sono considerati tali i «passeggeri originanti e quelli in transito che non siano stati precedentemente sottoposti a controllo secondo le norme fissate nel presente allegato» (art. 4.1.1).

⁽²⁵⁾ Per «articolo vietato» si deve intendere un «oggetto che può essere utilizzato per commettere un atto di interferenza illecita e che non è stato debitamente dichiarato e assoggettato alle leggi e ai regolamenti vigenti» (art. 1.18 allegato al reg. Ce n. 2320/2002). L'appendice all'allegato contiene le linee guida per la classificazione degli articoli vietati. Sulla questione, cfr. U. LA TORRE, *Sicurezza aerea e oneri del passeggero*, in *Dir. turismo*, 2007, 5 ss.

⁽²⁶⁾ Per «area sterile» si intende «l'area di volo di un aeroporto, il cui accesso è controllato per garantire la sicurezza dell'aviazione civile. Tale area comprende, di norma, anche tutte le aree di partenza passeggeri tra le postazioni di controllo di sicurezza e l'aeromobile, le rampe, le aree di trattamento bagagli, i magazzini merci, i centri postali e i locali dell'area lato volo per le pulizie e il vettovagliamento degli aeromobili» (art. 1.21 allegato al reg. Ce n. 2320/2002).

no ad alta definizione TIP (*Threat Image Projection*)⁽²⁷⁾. I controlli sui bagagli da stiva, siano essi accompagnati che non accompagnati⁽²⁸⁾, avvengono attraverso le modalità di cui all'art. 5 (allegato al reg. Ce n. 2320/2002). Innanzitutto, si devono adottare le misure di «controllo di concordanza» (art. 5.1) consistenti nel munire il bagaglio da stiva di un contrassegno per l'identificazione con il rispettivo passeggero (il quale deve essere registrato per il volo sul quale il bagaglio deve essere trasportato) e per la specificazione e cioè se si tratta di bagaglio accompagnato o non accompagnato e nel redigere un manifesto di carico del bagaglio da stiva avente valore di prova dell'identificazione e dell'avvenuto controllo. Il bagaglio da stiva, prima di essere trasportato a bordo dell'aeromobile è tenuto all'interno di un'area dell'aeroporto il cui accesso è riservato esclusivamente al personale autorizzato. Devono altresì essere prese misure volte a garantire che un bagaglio da stiva dato in custodia ad un vettore da un passeggero che si è registrato per il volo ma non si trovi a bordo dell'aeromobile, venga rimosso dall'aeromobile e non sia trasportato con detto volo. Senza l'adozione delle suddette misure, il bagaglio da stiva non può essere caricato a bordo dell'aeromobile. Le modalità di controllo sui bagagli da stiva avvengono mediante particolari ispezioni previste analiticamente dall'art. 5.2⁽²⁹⁾, mentre la protezione

(27) Si tratta di «un apparato a raggi X per la proiezione dell'immagine di articoli pericolosi TIP (*Threat Image Projection*); è un software che può essere installato su alcuni dispositivi a raggi X. Questo programma proietta le immagini virtuali di articoli pericolosi (ad es. pistole, coltelli, ordigni esplodenti rudimentali) sull'immagine a raggi X del bagaglio esaminato, fornendo all'operatore del dispositivo a raggi X un riscontro immediato sulla sua abilità a riconoscere tali immagini» (art. 1.27 allegato al reg. Ce n. 2320/2002).

(28) Per bagaglio da stiva accompagnato si intende «il bagaglio accettato per il trasporto nella stiva dell'aeromobile sul quale è imbarcato il passeggero che ha registrato detto bagaglio» (art. 1.1), mentre il bagaglio da stiva non accompagnato è «il bagaglio accettato per il trasporto nella stiva dell'aeromobile sul quale non è imbarcato il passeggero che ha registrato detto bagaglio» (art. 1.24).

(29) I bagagli da stiva accompagnati sono controllati prima di essere caricati a bordo dell'aeromobile e le misure adottate consistono nell'ispezione manuale, oppure nel controllo radiogeno convenzionale. Almeno il 10% dei bagagli così come controllati debbono essere anche sottoposti a ispezione manuale, a controllo mediante EDS (*Explosive Detection System* – apparecchiatura di rivelazione di esplosivi) o EDDS (*Explosive Device Detection System* – apparecchiatura di rivelazione di ordigni esplodenti) o PEDS (*Primary Explosive Detection System* – apparecchiatura primaria di rivelazione di esplosivi) oppure mediante controllo radiogeno convenzionale mediante TIP, oppure controllo

dei bagagli da stiva è garantita da ulteriori misure di cui all'art. 5.3, finalizzate ad evitare qualsiasi manomissione non autorizzata dal momento della registrazione dei bagagli fino alla partenza dell'aeromobile sul quale debbono essere trasportati ⁽³⁰⁾.

Successivamente, alla luce di una maturata esperienza nel settore della sicurezza aerea, veniva ravvisata la necessità di semplificare ed armonizzare le norme in vigore per la protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita commessi nei confronti di aeromobili civili. Veniva così adottato il reg. Ce n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2008 che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il precedente reg. Ce n. 2320/2002, al fine di migliorare i livelli di sicurezza attraverso la creazione di un sistema di sicurezza unico (*one-stop security*) per tutti i voli che si svolgono all'interno dell'Unione europea ⁽³¹⁾. Tale atto normativo comunitario riguarda le misure di sicurezza che si applicano a bordo degli aeromobili che appartengano a vettori aerei comunitari, ferme restando le disposizioni di cui alla Convenzione di Tokyo del 14 settembre 1963 sui reati e su altri atti compiuti a bordo di aeromobili, alla Convenzione dell'Aja del 16 dicembre 1970 sulla repressione del sequestro illecito di aeromobili e alla Convenzione di Montreal del 23 settembre 1971 sulla repressione degli atti illeciti nei confronti della sicurezza dell'aviazione civile ⁽³²⁾. Il reg. Ce n. 300/2008 è corredato da un allegato in cui vengono riportate le norme comuni fondamentali sulla sicurezza aerea. I passeggeri origi-

mediante EDS o EDSS oppure mediante PEDS o mediante applicazione di rilevatore di tracce a bagaglio aperto. I bagagli di stiva non accompagnati sono parimenti controllati prima di essere caricati a bordo e tali controlli avvengono con le modalità EDS, oppure PEDS a più livelli, oppure mediante controllo radiogeno convenzionale, oppure mediante ispezione manuale supportata da un rilevatore di tracce a bagaglio aperto, a meno che i bagagli, già sottoposti ai controlli di cui sopra, non siano stati separati dal passeggero per motivi indipendenti dalla sua volontà e presi in consegna dal vettore.

⁽³⁰⁾ I bagagli da stiva, prima di essere caricati sull'aeromobile, sono tenuti in apposite aree di trattamento bagagli o in aree di deposito dell'aeroporto il cui accesso è riservato esclusivamente al personale autorizzato. Qualsiasi persona che entri in dette aree senza essere stata autorizzata viene accompagnata fuori. I bagagli da stiva registrati per la prima volta ed in transito nonché quelli in transito bordo a bordo non vengono lasciati incustoditi sulla rampa o sottobordo prima di essere caricati sull'aeromobile. È garantita protezione anche agli uffici dei bagagli smarriti.

⁽³¹⁾ In G.U.U.E. 9 aprile 2008, L. 97/72.

⁽³²⁾ Cfr. G. RINALDI BACCELLI, *Studi di diritto aeronautico*, Milano, 1977, 109 ss.

nanti e in transito e i loro bagagli a mano sono sottoposti a controllo (*screening*) al fine di impedire l'introduzione di articoli pericolosi nelle aree sterili e a bordo degli aeromobili. Tale controllo è previsto anche per i bagagli da stiva a meno che non provengano da uno Stato membro oppure da uno Stato terzo purché abbia livelli di sicurezza che siano riconosciuti equivalenti alle norme fondamentali comuni secondo una particolare procedura detta di regolamentazione ⁽³³⁾. Per utilizzare i diversi metodi di *screening* negli aeroporti dell'Unione europea, si rendeva necessario l'adozione del reg. Ce n. 272/2009 della Commissione del 2 aprile 2009 volto ad integrare le norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile stabilite, come sopra visto, nell'allegato al reg. Ce n. 300/2008 ⁽³⁴⁾.

Dal 29 aprile 2011 si deve applicare il reg. Ue n. 297/2010 della Commissione del 9 aprile 2010 di modifica al reg. Ce n. 272/2009 che impone negli aeroporti dell'Unione europea l'introduzione di metodi e tecnologie per una rapida rilevazione di esplosivi liquidi ⁽³⁵⁾. Al fine di consentire una graduale introduzione di un sistema di controllo su liquidi negli aeroporti dell'Unione europea, il reg. Ue n. 720/2011 della Commissione del 22 luglio 2011 modifica l'allegato al reg. Ce n. 272/2009 ⁽³⁶⁾. Viene, così, prevista l'introduzione di liquidi, aerosol e gel nelle aree sterili e a bordo degli aeromobili a condizione che i prodotti siano sottoposti a controllo o che ne siano dispensati in conformità dei requisiti adottati di cui il reg. Ce n. 300/2008.

Difatti, si deve precisare che contro il rischio di introduzione a bordo di aeromobili di esplosivi sotto forma di sostanze liquide ⁽³⁷⁾ è sta-

⁽³³⁾ Sul punto, si vedano gli artt. 4 e 5 dell'allegato al reg. Ce n. 300/2008.

⁽³⁴⁾ In G.U.U.E. 3 aprile 2009, L 91/7. Sui diversi metodi di *screening* consentiti sui passeggeri, bagagli a mano e bagagli da stiva, si veda l'allegato (parte A) al reg. Ce n. 272/2009. Cfr., in argomento, I. PALANDRI, *Utilizzo dei body scanner negli aeroporti dell'Unione*, in *Riv. it. dir. turismo*, 4, 2012, 123 ss.

⁽³⁵⁾ In G.U.U.E. 10 aprile 2010, L 90/1. Entro il 29 aprile 2013 tutti gli aeroporti devono controllare liquidi, aerosol e gel in conformità delle disposizioni di cui al reg. Ce n. 300/2008.

⁽³⁶⁾ In G.U.U.E. 23 luglio 2011, L 193.

⁽³⁷⁾ Il 10 agosto 2006 il servizio segreto britannico (MI5) riuscì a sventare un piano criminale volto ad introdurre a bordo di dieci aerei, in partenza dall'aeroporto di Londra con destinazione USA, materiale esplosivo composto da sostanze liquide contenute in bagagli a mano.

to emanato il reg. Ce n. 1546/2006 ⁽³⁸⁾ della Commissione del 4 ottobre 2006 recante modifica al reg. Ce n. 622/2003 del 4 aprile 2003 ⁽³⁹⁾ della Commissione alla stregua del principio costitutivo di cui al già citato reg. Ce n. 2320/2002 in base al quale la Commissione è tenuta ad adottare misure di attuazione delle norme di base comuni per la sicurezza dell'aviazione in tutta l'Unione europea, le quali misure sono state secrete per necessari motivi di prevenzione contro atti di interferenza illecita ⁽⁴⁰⁾.

L'entrata in vigore (6 novembre 2006) del reg. Ce n. 1546/2006, che si applica a tutti i voli in partenza da aeroporti dell'Unione europea (ma anche della Svizzera, dell'Islanda e della Norvegia), compresi i voli nazionali, qualunque sia la destinazione, ha inevitabilmente influito sulle modalità di trasporto aereo del bagaglio, limitando fortemente gli oggetti personali che il passeggero può (ed era abituato a) portare con sé a bordo dell'aeromobile sia sotto il profilo qualitativo che quantitativo.

Successivamente, veniva emanato il reg. Ce n. 820/2008 dell'8 agosto 2008 della Commissione che stabilisce talune misure di applicazione delle norme di base comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile ⁽⁴¹⁾. Con tale atto normativo comunitario, si è provveduto ad abrogare il reg. Ce n. 622/2003 della Commissione (si deve precisare che tale regolamento veniva modificato ben quattordici volte dalla sua adozione) e a stabilire misure necessarie per l'applicazione e l'adeguamento tecnico delle norme di base comuni riguardanti la sicurezza dell'aviazione (art. 1). Tali misure riguardano procedure dettagliate relative all'ispezione di aeromobili e alla perquisizione di passeggeri, e, in modo particolare, al controllo del bagaglio a mano nonché quello destinato alla stiva mediante sistemi per il rilevamento di esplosivi.

L'allegato al reg. Ce n. 820/2008, che si pone sulla scia dell'allegato al reg. Ce n. 2320/2002, seguendone la stessa struttura e numerazione, fornisce un lungo e dettagliato elenco di articoli proibiti cioè articoli che i passeggeri non sono autorizzati a portare nelle «aree sterili», né a bordo degli aeromobili (art. 4). Il passeggero potrà essere esonerato dal rispetto

⁽³⁸⁾ In G.U.U.E. 17 ottobre 2006, L. 286/6.

⁽³⁹⁾ In G.U.U.E. 5 aprile 2003, L. 89.

⁽⁴⁰⁾ Sull'argomento, cfr. U. LA TORRE, *Il regolamento comunitario n. 1546 del 4 ottobre 2006*, in *Sicurezza, navigazione e trasporto*, cit., 75 ss.; M. GRIGOLI, *Profili normativi della navigazione aerea*, cit., 366 ss.

⁽⁴¹⁾ In G.U.U.E. 19 agosto 2008, L. 221/08.

dei requisiti richiesti di cui all'elenco degli articoli proibiti, purché l'autorità competente sia stata informata in anticipo ed abbia autorizzato il trasporto degli articoli proibiti ed il comandante dell'aeromobile sia stato informato sia del passeggero che degli articoli proibiti portati a bordo dell'aeromobile per il trasporto ⁽⁴²⁾. Le autorità competenti possono comunque proibire l'introduzione di altri articoli a bordo oltre a quelli contenuti nel predisposto elenco e a rifiutare l'accesso a bordo dell'aeromobile a qualsiasi passeggero in possesso di un articolo non inserito all'art. 4.1.1.3 ma che appare sospetto ⁽⁴³⁾.

I liquidi che costituiscono, sovente, parte del bagaglio a mano e sono tra gli articoli più diffusi che i passeggeri sono soliti portare a bordo e quelli di un utilizzo comune (bevande, sciroppi, profumi, gel per capelli, lozioni, schiume da barba, dentifrici, ecc.), oltre ai liquidi trasportati come bagagli a mano, prima di essere introdotti a bordo dell'aeromobile, sono esaminati ai punti di sicurezza aeroportuale ⁽⁴⁴⁾ e gli indumenti (giacche, cappotti, ecc.) dei passeggeri sono controllati come bagaglio a mano distinto. L'art. 5 contempla regole relative al bagaglio destinato alla stiva, sia esso accompagnato che non accompagnato ⁽⁴⁵⁾, e parimenti contiene un preciso elenco di articoli che non possono essere contenuti nel bagaglio destinato alla stiva. Anche in tale ambito, le autorità competenti possono proibire il trasporto di altri articoli oltre a quelli dell'elenco di cui all'art. 5.2.3 e rifiutare il trasporto di un articolo che risulti sospetto ⁽⁴⁶⁾. All'occorrenza i

⁽⁴²⁾ Sui poteri del comandante dell'aeromobile, cfr. F. A. QUERCI, *La figura giuridica del comandante di nave e di aeromobile*, Milano, 1964; U. LA TORRE, *Comando e comandante nell'esercizio della navigazione*, Napoli, 1997.

⁽⁴³⁾ Il controllo di bagagli a mano avviene a mezzo di apparecchiatura radioscopica ad alta definizione dotata di TTP (si veda, *retro*, nt. n. 29).

⁽⁴⁴⁾ I liquidi sono vietati a meno che essi non siano contenuti in recipienti individuali di capacità massima cento ml o equivalente e contenuti in un sacchetto di plastica trasparente richiudibile di capacità non superiore a un litro. Esiste un sotto-elenco di cui all'art. 4.1.1.1, lett. f), di esenzioni al divieto di portare liquidi (casi di necessità medica, regime dietetico speciale, alimenti per neonati; oppure il liquido è stato acquistato nelle aree sterili dell'aeroporto oppure a bordo di un vettore comunitario).

⁽⁴⁵⁾ Art. 5.2.1: «Il vettore aereo garantisce che ogni passeggero viaggi sullo stesso volo su cui è stato stivato il rispettivo bagaglio registrato. In caso contrario, il bagaglio destinato alla stiva in questione deve essere considerato come bagaglio non accompagnato».

⁽⁴⁶⁾ Il controllo dei bagagli destinati alla stiva avviene a mezzo di apparecchiature

passaggeri possono accedere al bagaglio destinato alla stiva di loro proprietà purché siano sorvegliati costantemente onde garantire che nessun articolo proibito venga introdotto nello stesso bagaglio di stiva, né prelevato e portato a bordo dell'aeromobile.

Da ultimo è stato emanato il reg. Ue n. 185/2010 della Commissione del 4 marzo 2010 che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni per la sicurezza dell'aviazione civile, il cui allegato contiene severe disposizioni sulla sicurezza degli aeroporti, degli aeromobili e un elenco di articoli vietati che i passeggeri non possono introdurre a bordo dell'aeromobile nei loro bagagli a mano (appendice 4-C dell'allegato) ⁽⁴⁷⁾.

3. *L'efficacia delle misure comunitarie adottate per la sicurezza aerea nei confronti dei passeggeri. Riflessi applicativi sui bagagli. Necessità di un contemperamento degli interessi contrapposti.*

Queste normative, come sopra riferito, rappresentano una necessaria applicazione delle misure stabilite per la sicurezza dell'aviazione civile ma pongono il problema della loro efficacia vincolante nella parte in cui mirano ad imporre obblighi ai privati. La questione si pone limitatamente a quelle misure necessarie per l'applicazione delle norme comunitarie nei casi in cui siano contenute in allegati a regolamenti comunitari ma che non sono pubblicati nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea in quanto debbono rimanere segrete. Sul punto, la Corte di giustizia Ce, sollecitata ad intervenire a seguito di rimessione in via pregiudiziale della questione sottoposta al Tribunale amministrativo regionale indipendente dell'Austria inferiore da parte di un privato cittadino che veniva fatto scendere dall'aeromobile poiché il suo bagaglio a mano conteneva articoli vietati di cui agli artt. 4.1 e 4.3 dell'allegato al reg. Ce n. 2320/2000, non-

di rilevamento esplosivi (EDS) e di apparecchiatura radioscopica ad alta definizione dotata di TIP (si veda, *retro*, nt. n. 29).

⁽⁴⁷⁾ In G.U.U.E. 5 marzo 2010, L 55/1. Con tale ultimo atto normativo comunitario, si è provveduto ad abrogare i reg. Ce n. 1217/2003 del 4 luglio 2003, n. 1486/2003 del 22 agosto 2003, n. 1138/2004 del 21 giugno 2004 e n. 820/2008 dell'8 agosto 2008 che avevano tutti attuato il reg. Ce n. 2320/2002. Da ultimo il reg. Ue n. 173/2012 della Commissione del 29 febbraio 2012 ha apportato modifiche all'Allegato del reg. Ue n. 185/2010.

ché elencati nell'allegato al reg. Ce n. 622/2003, sotto il profilo riguardante l'efficacia vincolante dell'atto normativo comunitario ai privati cittadini che non sono posti nella condizione di conformarsi a tale normativa dal momento che l'allegato non veniva pubblicato, ha affermato il principio che tutte le misure adottate riguardanti l'elenco degli articoli vietati figuranti nell'allegato all'atto comunitario non possono essere opposte ai privati se non vengono pubblicate nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea ⁽⁴⁸⁾. Difatti, dal tenore letterale dell'art. 254, n. 1 e 2, tr. Ce, emerge che i regolamenti comunitari per produrre effetti giuridici e per avere efficacia vincolante devono essere pubblicati nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea ⁽⁴⁹⁾ di modo che gli interessati siano messi in grado di conoscere la portata degli obblighi che la specifica normativa comunitaria impone loro e, quindi, di potersi conformare ⁽⁵⁰⁾. In caso contrario, viene violato il diritto del cittadino privato dell'Unione relativo all'accesso ai documenti delle istituzioni comunitarie, ai sensi del reg. Ce del Parlamento europeo e del Consiglio del 30 maggio 2001 n. 1049 ⁽⁵¹⁾.

L'analisi condotta dalla Corte di giustizia nella pronuncia in esame ha fatto risaltare la «manifesta incoerenza» della normativa comunitaria dettata in materia di sicurezza dell'aviazione civile, in quanto da una parte (nello specifico il reg. Ce n. 2320/2002, il reg. Ce n. 622/2003 ed il reg. Ce n. 1546/2006) prevede espressamente la necessità di mantenere segrete le misure di sicurezza relative agli articoli vietati e dall'altra (nello specifico, il reg. Ce n. 68/2004 della Commissione del 15 gennaio 2004) ⁽⁵²⁾ fa riferimento alla necessità di redigere un elenco armonizzato, accessibile al pubblico, di detti articoli vietati che i passeggeri non possono introdurre nelle aree sterili, né a bordo degli aeromobili. Invero, bisogna precisare che la Commissione delle Comunità europee aveva già avvertito come molte delle misure contenute nell'allegato al reg. Ce n. 622/2003 non dovevano necessariamente rimanere segrete e, a seguito di un preci-

⁽⁴⁸⁾ Cfr. C. giust. Ce 10 marzo 2009, causa 345/06, *Gottfried Heinrich*, in *Dir. trasp.*, 2010, 89 ss., con nota di M. BASILE, *Presupposti di efficacia nei confronti dei privati della normativa europea in tema di sicurezza aerea*.

⁽⁴⁹⁾ Cfr. C. giust. Ce 11 dicembre 2007, causa 161/06, *Skoma-Lux Sro*, in *Racc. giur. C. giust.*, 2007, I-10841.

⁽⁵⁰⁾ Cfr. C. giust. Ce 21 giugno 2007, causa 158/06, *Rom-projecten*, in *Racc. giur. C. giust.*, 2007, I-5103.

⁽⁵¹⁾ In G.U. 31 maggio 2001, L 145.

⁽⁵²⁾ In G.U.C.E. 16 gennaio 2004, L 10/14.

so riesame delle stesse, ha ritenuto che debbono essere pubblicate nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea. Al contempo, però, la stessa Commissione ritiene fondamentale tenere segrete altre misure «da cui divulgazione potrebbe agevolare l'elusione e favorire atti di interferenza illecita» (così si legge nel considerando n. 5, reg. Ce n. 820/2008). Appare, quindi, manifesta la questione sul contemperamento degli interessi contrapposti: da un lato il principio della certezza del diritto che esige che una normativa comunitaria consenta agli interessati di conoscere la portata degli obblighi che essa impone loro e dall'altro il principio della sicurezza della aviazione civile che non può essere eluso dalla divulgazione di misure necessarie per garantire la protezione dei cittadini nella Comunità europea.

In conformità delle normative comunitarie sopra delineate, l'Ente nazionale dell'aviazione civile (ENAC)⁽⁵³⁾, ai fini di salvaguardare i diritti dei passeggeri aerei, ha provveduto a diffondere un documento informativo che contiene da un lato la sintesi dei principali elementi dei vigenti atti comunitari che pongono restrizioni al trasporto di bagagli, e dall'altro chiarimenti e prescrizioni sugli articoli che possono essere introdotti in cabina e, in particolare, sui liquidi presenti nel bagaglio a mano e sui prodotti di analoga consistenza ai liquidi⁽⁵⁴⁾.

Ne consegue che il trasporto di bagagli (in particolare del c.d. bagaglio a mano), risulta fortemente condizionato al rispetto di severe e precise regole di sicurezza, cui il passeggero dovrà attenersi, pena il suo mancato accesso alle «aree sterili» o, se del caso, a bordo dell'aeromobile,

⁽⁵³⁾ Cfr. G. MASTRANDREA, *L'ENAC e il riassetto organizzativo dell'aviazione civile*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, cit., 533 ss.

⁽⁵⁴⁾ Il documento in questione diffuso dall'ENAC nel 2008 è stato sviluppato sulla base dell'informativa «*New EU Security Rules at Airports – A Brief Guide to help you*» ed elaborato dalla Commissione europea, dall'Associazione delle compagnie aeree europee e dall'Associazione internazionale degli aeroporti. È interessante notare come al passeggero sia consentito portare con sé in cabina un solo bagaglio di dimensioni non superiori a centoquindici cm e una serie di articoli (borsetta, pc portatile, apparecchio telefonico mobile, fotografico e videocamera o lettore cd, ombrello, impermeabile, culla/passeggino portatile, latte e necessario per bambini, medicinali). Particolare attenzione è data ai liquidi che sono contenuti all'interno del bagaglio a mano e che sono consentiti in piccole quantità. Non vi sono limiti alle sostanze liquide acquistate nelle aree poste oltre i punti di controllo o a bordo di aeromobili che sono utilizzati da compagnie aeree appartenenti all'Unione Europea. Per le prescrizioni sulla preparazione del bagaglio che deve contenere sostanze liquide, si rinvia, *retro*, nt. n. 44.

e di particolari indicazioni e/o restrizioni imposte dalle singole compagnie aeree sulla base delle condizioni generali di contratto di trasporto, le quali prevalentemente si riportano alla normativa comunitaria ed internazionale in vigore, come sopra riferito ⁽⁵⁵⁾.

Di fronte ad un quadro normativo arricchitosi di sostanziali novità

⁽⁵⁵⁾ L'analisi delle condizioni generali di contratto di trasporto aereo di persone e bagagli delle principali compagnie aeree consente di affermare, in prima analisi, una raggiunta elevata uniformità nel settore dei bagagli. Ogni compagnia aerea, sulla base della vigente normativa improntata sulla sicurezza aerea, ha maggiormente specificato le modalità di trasporto sia del bagaglio a mano sia di quello consegnato al vettore. Le principali compagnie di navigazione aerea esaminate si riservano comunque il diritto di rifiutare l'accettazione del bagaglio secondo il loro ragionevole apprezzamento qualora ritengano che il bagaglio non sia adatto per il trasporto, per motivi operativi, perché suscettibile di arrecare pregiudizio agli altri passeggeri oltre che per motivi di sicurezza. Le condizioni generali di contratto di trasporto aereo passeggeri e bagaglio della compagnia aerea Alitalia stabiliscono che il passeggero può portare in cabina un solo bagaglio a mano di dimensioni non superiori i centoquindici centimetri (art. VIII). È previsto un dettagliato elenco di oggetti che non possono essere contenuti nel bagaglio (art. IX). Le vigenti condizioni generali di contratto di trasporto aereo passeggeri e bagaglio della compagnia *British Airways* pongono il generale divieto di inserire nel bagaglio (sia esso registrato che non registrato) oggetti proibiti dalle normative e dai regolamenti della stessa compagnia aerea nonché oggetti che il vettore ragionevolmente ritiene che non siano adatti per il trasporto a seconda anche del tipo di aeromobile impiegato (art. 8). Le condizioni generali di contratto di trasporto aereo passeggeri e bagaglio della compagnia aerea francese *Air France* e di quella tedesca *Lufthansa* contengono, in generale, i medesimi criteri e principi di quelli appena sopra analizzati, facendo particolare attenzione a specificare gli oggetti proibiti per il trasporto aereo. Si presentano interessanti, ai fini della presente indagine, i termini e le condizioni di viaggio della *Ryanair* che prevedono tassativamente il trasporto di un solo bagaglio a mano con un peso di dieci kg e con dimensioni massime di cinquantacinque per quaranta per venti cm e specificano che borse, ventiquattro ore, sacchetti con acquisti e fotocamere rientrano nell'unico pezzo di bagaglio a mano consentito. Inoltre, per motivi di salute e di sicurezza gli articoli superiori a trentadue kg e con dimensioni di ottantuno cm di altezza, centodiciannove cm di lunghezza e centodiciannove cm di profondità non sono accettati per il trasporto. In dottrina, sulle condizioni generali di trasporto aereo, si vedano: G. ROMANELLI, L. TULLIO (a cura di), *Spunti di studio su: Le condizioni generali del trasporto aereo di persone*, Cagliari, 1997; E. FOGLIANI, *Le condizioni generali di contratto di trasporto aereo*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, cit., 677 ss.; D. BOCCHESI, *La conoscibilità delle condizioni generali praticate nel trasporto aereo di persone*, in *Il diritto aeronautico a cent'anni dal primo volo*, a cura di A. Antonini, B. Franchi, Milano, 2005, 225 ss.; V. ZENO-ZENCOVICH, *Le nuove condizioni generali di contratto nel trasporto aereo*, in *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, cit., 23 ss.

e di precetti fortemente restrittivi, rimane, quindi, da capire quali possono essere le cose che ricadono nella categoria di «oggetti personali» di cui alla vigente normativa. In prima analisi, rientrano in essa tutti gli effetti e le cose di uso personale del passeggero e cioè, tutti quegli oggetti, indipendentemente dal fatto che essi siano di proprietà o meno del trasportato, che per loro natura siano destinati a soddisfare le esigenze del passeggero sia durante il viaggio che nel luogo di permanenza (indumenti, biancheria, libri, ecc.). La giurisprudenza, al riguardo, ha specificato che debbono essere considerati «oggetti personali» anche i preziosi, purché non in numero rilevante, cose di uso comune (macchina fotografica, ecc.) e una certa quantità di danaro ⁽⁵⁶⁾, mentre, ne rimangono fuori gli oggetti di natura squisitamente commerciale del passeggero, ma non anche i documenti e le carte ⁽⁵⁷⁾, nonché gli «strumenti ed attrezzi di lavoro di rilevante valore» ⁽⁵⁸⁾. Diversamente sembra porsi la dottrina che, sulla constatazione di un uso invalso nella pratica dei trasporti, ritiene di ricomprendere nella nozione di «oggetti personali» gli oggetti di uso per la professione (carte d'affari, strumenti di lavoro, campionari, ecc.) e le cose destinate al commercio «purché in piccole quantità o di piccole dimensioni, e sempreché tali da non presentare particolari inconvenienti e in quanto contenute entro debiti imballaggi» ⁽⁵⁹⁾, dovendosi precisare che alcuni specifici attrezzi utilizzati per la professione sono vietati (art. 4.1.1, allegato al reg. Ce n. 820/2008). Tale ultimo rilievo coglie un aspetto significativo della questione in quanto sono proprio i documenti, le carte di affari, e, in genere, gli strumenti inerenti alla professione del passeggero a costituire la zona di discriminazione tra ciò che può o non può essere considerato «oggetto personale». Secondo un orientamento giurisprudenziale, in materia di trasporto marittimo di bagagli, gli oggetti strettamente inerenti alla professione del passeggero rientrano nella categoria di «oggetti personali» che vanno a costituire, dunque, il bagaglio del passeggero.

⁽⁵⁶⁾ Cfr. Trib. Genova 6 febbraio 1959, in *Dir. maritt.*, 1961, 301 ss., con nota adesiva di C. MEDINA, *In tema di «bagaglio abusivo» del passeggero marittimo*.

⁽⁵⁷⁾ Cfr. A. FIORENTINO, *Il contratto di passaggio marittimo*, Firenze, 1940, 120.

⁽⁵⁸⁾ Così Trib. Venezia 17 ottobre 2005, in *Dir. traspt.*, 2007, 168 ss., con nota di E. FRANCESCHINIS, *Bagaglio smarrito: ancora su deposito a favore di terzo tra vettore-stipulante e handler-promittente*.

⁽⁵⁹⁾ Così G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1959, 60. In tal senso, anche, G. COTTINO, *Il trasporto e la spedizione*, in *Trattato di diritto commerciale e di diritto pubblico dell'economia*, diretto da F. Galgano, XVI, *Contratti commerciali*, Padova, 1991, 766.

gero ⁽⁶⁰⁾. Per contro, su un piano più specifico, emerge una diversa prospettiva che denota come la giurisprudenza sia divisa. I documenti di affari che il passeggero ha incluso nel bagaglio non consegnato al vettore sono ritenuti oggetti non personali, configurandosi un caso di «bagaglio abusivo» o «irregolare». Ne consegue che i danni lamentati dal passeggero per la perdita e per l'avaria del bagaglio «irregolare» vanno analizzati sotto il regime di responsabilità del vettore nel trasporto marittimo di cose (artt. 422 e 423 c. nav.) e quindi sottratti alla disciplina peculiare dettata dal legislatore per la responsabilità dei bagagli (art. 412 c. nav.) ⁽⁶¹⁾. La profilata decisione è in linea con il dettato della norma secondo cui se nel bagaglio vi sono «oggetti di altra natura», cioè diversi da quelli considerati personali, il passeggero deve il doppio del prezzo della tariffa per il trasporto delle cose stesse, oltre il risarcimento dei danni (art. 410, comma 2, c. nav.). A ben vedere, però, la norma in esame non sembra dettare un'esclusione nella determinazione di bagaglio degli oggetti diversi da quelli personali piuttosto porre una sanzione di natura pecuniaria a carico del passeggero inadempiente che porta con sé bagagli che contengono oggetti non prettamente personali. L'inciso, quindi, non vale in modo assoluto. Si aprono delle varianti in quanto vi sono molti oggetti che possono essere considerati in pari tempo di natura personale e di natura

⁽⁶⁰⁾ Cfr. Trib. Genova 26 marzo 1956, n. 463, in *Temi gen.*, 1956, 349.

⁽⁶¹⁾ Cfr. Trib. Genova 6 febbraio 1959, *cit.*, 301 ss. La responsabilità del vettore non potrà mai comprendere il mancato guadagno per la non avvenuta conclusione di contratti a causa della perdita di documenti inclusi nel bagaglio, poiché si tratta di danni mediati ed indiretti e quindi non risarcibili *ex art.* 1223 c.c. I danni per la perdita dei documenti sono limitati alle spese necessarie per la duplicazione dei documenti stessi. In tal senso, anche, Trib. Venezia 17 ottobre 2005, *cit.*, 168, secondo cui ai sensi dell'art. 410 c. nav. la perdita di strumenti ed attrezzi di lavoro contenuti nel bagaglio perduto durante il trasporto aereo non è risarcibile in quanto il bagaglio deve contenere esclusivamente oggetti personali del passeggero.

L'orientamento giurisprudenziale italiano estende il regime di responsabilità del vettore marittimo di cose anche al trasporto dell'autovettura al seguito del passeggero, contrariamente alla normativa internazionale della Convenzione di Atene del 1974 (entrata in vigore nell'ordinamento internazionale il 28 aprile 1987, più volte emendata nel corso degli anni dai Protocolli di Londra del 1976, 1990 e 2002, ma non ratificata dallo Stato italiano, il cui contenuto è stato recepito dal reg. Ce n. 392/2009 del 23 aprile 2009 che è applicabile dal 31 dicembre 2012) che considera il veicolo al seguito del passeggero come bagaglio. Sul punto, cfr. S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2008, 258 ss.; S. ZUNARELLI, A. ROMAGNOLI, *Contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2012, 441 ss.

commerciale (gioielli, dipinti, oggetti d'oro e d'argento) e molti oggetti che vengono considerati come «bagaglio» dietro espresso consenso del vettore (le attrezzature sportive oppure gli strumenti musicali di notevoli dimensioni) ⁽⁶²⁾. Con il che sembra difficile addivenire ad una precisa definizione di bagaglio. La portata della nozione di «oggetto personale» del passeggero va intesa in senso ampio (e così lascerebbe intendere l'art. 71.2 Convenzione di Montreal) in quanto varia dalla natura dell'oggetto destinato a soddisfare personali esigenze del passeggero nel corso del viaggio, dall'uso dell'oggetto stesso, dalla professione o dall'arte esercitata dal passeggero, che può viaggiare anche per ragioni di servizio ⁽⁶³⁾, e dalla volontà negoziale del vettore aereo (come, ad esempio, per il trasporto di animali vivi) ⁽⁶⁴⁾.

⁽⁶²⁾ Le condizioni generali di contratto di trasporto aereo passeggeri e bagaglio di Alitalia prevedono che gli strumenti musicali possono essere accettati per il trasporto soltanto in cabina passeggeri se c'è spazio disponibile e sempre secondo le modalità indicate dal vettore (art. VIII). L'art. 8j3 delle condizioni generali di contratto di trasporto aereo passeggeri e bagaglio della compagnia inglese *British Airways* stabilisce i termini per il trasporto in cabina di strumenti musicali di dimensioni superiori a quelle previste per l'accettazione di bagagli in cabina. L'art. 7 b) delle condizioni generali di contratto di trasporto aereo passeggeri e bagaglio di *Air France* stabilisce che il trasporto in cabina di strumenti musicali è subordinato all'autorizzazione concessa dal vettore e sempre dietro richiesta da parte del passeggero. Più particolareggiate, in argomento, si presentano i termini e condizioni di viaggio della *Ryanair* che affermano il principio in base al quale le attrezzature sportive di grandi dimensioni e gli strumenti musicali ugualmente di grandi dimensioni non sono adatti per essere trasportati da compagnie aeree che effettuano servizi rapidi (come *Ryanair*). Tuttavia, tali strumenti possono essere trasportati nella stiva dell'aeromobile dietro pagamento di una tariffa speciale. Gli strumenti musicali di dimensioni più ridotte (chitarra, violino, ecc.) possono essere accettati in cabina prenotando un posto a sedere dietro pagamento della tariffa prevista.

⁽⁶³⁾ Si consideri il c.d. «bagaglio diplomatico» oppure il caso di passeggeri appartenenti alle forze armate dello Stato. In argomento, cfr. G. DE STEFANI, *Diritto aereo*, Roma, 2002, 252.

⁽⁶⁴⁾ Le condizioni generali di contratto di trasporto aereo passeggeri e bagaglio delle compagnie aeree sopra esaminate si differenziano per le modalità del trasporto di animali vivi. Le condizioni generali di contratto di *British Airways* affermano che su alcuni servizi gli animali vivi non possono essere trasportati. Sempre dietro espresso consenso del vettore, gli animali possono essere trasportati con diverse prescrizioni a seconda se il volo sia nazionale o internazionale. È previsto comunque che gli animali domestici siano trasportati come bagaglio registrato in base alla politica del momento del vettore. Le condizioni generali di contratto di trasporto aereo passeggeri e bagaglio di *Air France* prevedono che il trasporto di animali domestici è sottoposto all'accet-

In conclusione, per bagaglio del passeggero si deve intendere un insieme di cose mobili, ad esclusione di quegli oggetti vietati dalle norme di polizia sanitaria, doganale, di sicurezza della navigazione e, in generale, da inderogabili previsioni normative, che viene trasportato dall'aeromobile, sia in cabina passeggeri sia nella stiva, e sia di peso, forma e dimensioni ragionevoli (e comunque entro i limiti previsti dal vettore) e posto in contenitori adatti al trasporto e alla movimentazione (valigie, borse, zaini, *trolley*), ma che può comprendere anche cose che il passeggero acquista a bordo dell'aeromobile, purché utilizzato da compagnie aeree dell'Unione europea, o presso i *duty-free shops* negli scali di transito, purché comunitari oppure extracomunitari di aeroporti siti in Paesi che abbiano misure di sicurezza equiparabili a quelle adottate dall'Unione europea⁽⁶⁵⁾, durante il tragitto, il cui contenuto è di varia natura personale e commerciale e può dipendere da espresso accordo negoziale con il vettore.

tazione esplicita del vettore al momento della prenotazione e dietro esibizione di idonei certificati sanitari e di permessi di entrata o di transito a seconda della destinazione. Parimenti le condizioni generali di contratto di trasporto aereo passeggeri e bagaglio di *Lufthansa* subordinano il trasporto di piccoli animali da compagnia all'approvazione del vettore ed imponendo precise prescrizioni. Le condizioni generali di contratto di Alitalia affermano il diritto del passeggero al trasporto di animali domestici purché gli stessi siano sistemati in appositi contenitori indicati dal vettore e muniti di certificati sanitari. Gli animali domestici al seguito del passeggero possono essere trasportati in cabina oppure considerati bagagli registrati in eccedenza (art. I). Le condizioni generali di contratto della compagnia aerea *Easyjet* non consentono il trasporto di animali. Tutte le condizioni generali di contratto di cui sopra prevedono il trasporto di cani-guida per persone disabili in cabina in forma gratuita. Sul tema, cfr. G. DE STEFANI, *op. cit.*, 253; N. LANZA, *Keeping the «Live» in Live Animal Air Cargo Transport*, in *J. Air Law Comm.*, 2011, 229 ss. In giurisprudenza, si veda Trib. Catania 11 gennaio 2008, in *Dir. trasp.*, 2009, 873 ss., con nota di G. DI GIANDOMENICO, *Responsabilità del vettore aereo ed oneri probatori*.

⁽⁶⁵⁾ Si precisa che i liquidi acquistati presso *duty-free shops* di aeroporti extracomunitari (e anche al di fuori della Norvegia, Svizzera e Islanda) possono essere confiscati negli scali di transito comunitari, a meno che il Paese terzo interessato non abbia raggiunto un'intesa con l'Unione europea al fine di equiparare le misure di sicurezza a quelle adottate negli scali comunitari, previa attenta verifica da parte della Commissione (tale equiparazione è avvenuta per l'aeroporto di Singapore e per gli aeroporti della Croazia). Sul punto, si vedano: reg. Ce n. 915/2007 della Commissione del 31 luglio 2007 (in G.U.U.E. 1° agosto 2007, L 200/3) e reg. Ce n. 1477/2007 della Commissione del 13 dicembre 2007 (in G.U.U.E. 14 dicembre 2007, L 392/22), recanti modifiche del reg. Ce n. 622/2003 che stabilisce talune misure di applicazione delle norme di base comuni sulla sicurezza dell'aviazione.

4. *Le diverse distinzioni di bagaglio nell'ambito della disciplina del codice della navigazione e nel quadro della normativa internazionale della Convenzione di Montreal.*

Le precedenti osservazioni consentono di meglio affrontare il problema delle diverse distinzioni che si rinvencono in materia di bagagli prospettate dalla dottrina, utilizzate dal legislatore e quelle in uso nella prassi aeronautica, che, se non correttamente spiegate in chiari criteri di classificazione, possono condurre l'interprete ad un diverso inquadramento giuridico dell'istituto in esame. Il riferimento, ai fini di un'opportuna verifica dei caratterizzanti rilievi e di una corretta comparazione, è alle seguenti distinzioni: «bagaglio registrato» e «bagaglio non registrato»; «bagaglio consegnato» e «bagaglio non consegnato»; «bagaglio a mano» e «bagaglio destinato alla stiva»; «bagaglio in franchigia» e «bagaglio con pagamento di separato nolo»; «bagaglio in franchigia» e «bagaglio in eccedenza». Dopo di che si pone il problema di verificare se tali distinzioni riescono a mantenere fermi i principi comuni all'intera categoria del trasporto di bagaglio rispetto alla disciplina del trasporto aereo di cose a sua volta oggetto di profonda modifica da parte della già citata riforma della parte aeronautica al codice della navigazione ⁽⁶⁶⁾.

Tuttavia, preliminarmente, appare utile per affrontare la non agevole questione delle diverse distinzioni di bagagli, dare conto della disciplina normativa dettata per il trasporto marittimo di bagagli. In ossequio alle vigenti norme del codice della navigazione, va precisato che per «bagaglio non registrato» si deve intendere il bagaglio il cui corrispettivo è compreso nel prezzo del passaggio in base «ai limiti di volume e di peso prestabiliti dal vettore od osservati per uso» (art. 410, comma 1, c. nav.). Si tratta del bagaglio che il passeggero normalmente porta con sé a bordo e che viene comunemente detto bagaglio a mano (oppure bagaglio di cabina). Il «bagaglio non registrato» è anche quello di cui al comma 2 dell'art. 410 c. nav. e cioè il bagaglio che non contiene oggetti esclusivamente personali ma di altra natura e per cui il passeggero è tenuto al pagamento del doppio del prezzo di tariffa per il trasporto delle cose stesse, oltre al risarcimento del danno. Il «bagaglio registrato» è il bagaglio che ugualmente il passeggero può portare con sé a mano ma che eccede i li-

⁽⁶⁶⁾ Cfr. E. G. ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose*, cit., 1 ss.

miti di cui all'art. 410 c. nav. In tal caso, l'art. 411 c. nav. prevede che «il vettore, su richiesta del passeggero, è tenuto a compilare, in duplice esemplare, un bollettino con l'indicazione del luogo e della data di emissione, del luogo di partenza e di quello di destinazione, del proprio nome e domicilio, del numero e del peso dei colli, dell'eventuale valore dichiarato e del prezzo di trasporto». Il passeggero deve pagare un corrispettivo supplementare rispetto al prezzo del trasporto che non è tenuto a versare se il proprio bagaglio non è registrato. Difatti, il vettore nel trasporto del «bagaglio registrato» è tenuto a consegnare al passeggero un esemplare firmato del bollettino (art. 411, ultimo comma, c. nav.) che non deve, invece, rilasciare nel trasporto del «bagaglio non registrato»⁽⁶⁷⁾.

La distinzione appena sopra delineata, esplicitamente riferibile al trasporto marittimo, è applicabile al trasporto aereo e coincide con la distinzione prospettata in dottrina tra «bagaglio in franchigia» e «bagaglio con pagamento di separato nolo»⁽⁶⁸⁾ che è ravvisabile, sia pure con una parziale differenza terminologica, nelle condizioni generali di contratto di trasporto aereo («bagaglio in franchigia» e «bagaglio in eccedenza»)⁽⁶⁹⁾, non deve essere confusa con quella tra «bagaglio consegnato» e «bagaglio non consegnato». Difatti, il «bagaglio consegnato» è quello che il passeggero, al momento del controllo, materialmente consegna alla custodia del vettore, mentre il «bagaglio non consegnato» è il bagaglio che il passeggero tiene con sé e non viene affidato al vettore. Pertanto, la registrazione del бага-

(67) In argomento, cfr. S. POLLASTRELLI, *op. cit.*, 236 ss.; S. ZUNARELLI, A. ROMAGNOLI, *op. cit.*, 402 ss.

(68) Cfr. G. ROMANELLI, *op. ult. cit.*, 67, nt. n. 87, che ritiene preferibile parlare di «bagaglio in franchigia» e «bagaglio con pagamento di separato nolo» piuttosto che di «bagaglio registrato» e «bagaglio non registrato». Si veda, anche, M. STOLFI, *Appalto – trasporto*, in *Trattato di diritto civile*, diretto da G. Grosso, F. Santoro Passarelli, Milano, 1966, 107.

(69) Le condizioni generali di contratto di trasporto passeggeri e bagagli delle principali compagnie aeree, precedentemente esaminate (cfr., *retro*, nt. n. 55), utilizzano la distinzione tra «bagaglio in franchigia e bagaglio in eccedenza»: il primo è il bagaglio ammesso senza ulteriore costo e viene indicato nel biglietto; il secondo è il bagaglio che supera la c.d. franchigia, determinata dal vettore aereo, e il passeggero è tenuto al pagamento di un'apposita tariffa supplementare. In tale ipotesi viene rilasciato un «biglietto eccedenza bagaglio». Di diverso contenuto si presentano le condizioni generali di contratto di *Ryanair*. I bagagli a mano che superano le misure indicate saranno rifiutati all'imbarco e se possibile verranno imbarcati nella stiva dell'aeromobile dietro pagamento di una tariffa supplementare pari a cinquanta sterline inglesi.

glio non attiene alla consegna dello stesso al vettore, ma al pagamento del suo trasporto ad un prezzo separato rispetto a quello versato per il viaggio. Cosicché, vi possono essere casi in cui il bagaglio sia registrato ma non venga consegnato al vettore in quanto tenuto dal passeggero con sé, così come è possibile la consegna al vettore di un bagaglio non registrato. È pur vero che nella realtà trasportistica, in genere, il passeggero porta con sé un bagaglio non consegnato e non registrato, e cioè il cosiddetto bagaglio a mano, mentre quello consegnato, in linea di massima, viene anche registrato ma può anche non esserlo e ciò dipende se si superano o meno i limiti di peso per i quali sono previsti corrispettivi aggiuntivi.

Dall'analisi sopra svolta sembrerebbe emergere come le linee normative tracciate integrino una rigida schematicità delle diverse distinzioni in materia di bagagli. A questo riguardo, tuttavia, è invece, da osservare come nella specifica normativa internazionale della Convenzione di Montreal del 1999 ⁽⁷⁰⁾ e nella prassi dei trasporti aerei la distinzione tra «bagaglio registrato» e «bagaglio non registrato» normalmente coincide con quella tra «bagaglio consegnato» e «bagaglio non consegnato» ⁽⁷¹⁾. Cosicché, il c.d. bagaglio a mano (o di cabina) corrisponde al «bagaglio non registrato».

Ciò quindi che rileva nella disciplina dei bagagli è l'elemento della consegna al vettore aereo.

L'art. 3.3 Conv. Montreal stabilisce che il vettore è tenuto a rilasciare al passeggero uno scontrino identificativo (*identification tag; fiche d'identification*) per ogni bagaglio consegnato (e cioè registrato: *checked baggage; bagages enregistrés*) ⁽⁷²⁾, la cui inosservanza non pregiudica l'esistenza,

⁽⁷⁰⁾ Così anche la precedente Convenzione di Varsavia del 1929 distingue tra «*bagages enregistrés e non enregistrés*». Tale distinzione viene riportata nella rel. min. c. nav., n. 594. In argomento, si vedano: A. LEFEBVRE D'OVIDIO, *Studi per il codice della navigazione*, Milano, 1951, 160; P. CHAUVEAU, *Droit aérien*, Paris, 1951, 157 ss.; M. LITVINE, *Droit aérien*, Bruxelles, 1970, 223 ss.; R. ROVELLI, *Il trasporto di persone*, Torino, 1970, 220 ss.; T. BALLARINO, S. BUSTI, *Diritto aeronautico e spaziale*, Milano, 1988, 587 ss.; G. SILINGARDI, *Trasporto aereo*, in *Enc. dir.*, XLIV, Milano, 1992, 1188 ss.; D. COLOMBO, F. FOTI, *op. cit.*, 70 ss.; S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, cit., 202 ss.

⁽⁷¹⁾ Cfr. R. TRANQUILLI-LEALI, *Il trasporto aereo di persone*, cit., 330; L. TULLIO, *Trasporto, II*, *Trasporto nella navigazione marittima e aerea*, cit., 3; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 218; V. CORONA, *Trasporto del bagaglio*, in *Diritto della navigazione*, a cura di M. Deiana, Milano, 2010, 502.

⁽⁷²⁾ M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, I, *La disciplina contrattuale*, cit., 144, nt. n. 160, osservano che nelle convenzioni internazionali in materia di trasporto vengono utilizzati i termini «*checked*» e «*unchecked baggage*» che

né la validità del contratto di trasporto, il quale resta sempre assoggettato alle norme della Convenzione di Montreal ivi comprese quelle riguardanti la limitazione della responsabilità (art. 3.5) di cui meglio si dirà in seguito ⁽⁷³⁾. Si assiste ad una chiara semplificazione in materia di documentazione del trasporto aereo rispetto al regime giuridico previsto dalla precedente Convenzione di Varsavia del 1929 (come emendata dal Protocollo dell'Aja del 1955) ⁽⁷⁴⁾. Quest'ultima prevedeva un rigido collegamento tra il biglietto di passaggio (art. 3) e il bollettino di bagagli (art. 4) che il vettore era tenuto a rilasciare per il trasporto di bagagli registrati (o meglio consegnati). Detto bollettino, se non era combinato con un biglietto di passaggio o non era incluso in tale biglietto, doveva contenere le medesime indicazioni previste dall'art. 3, oltre a quelle specifiche per il trasporto di bagagli (art. 4). La normativa internazionale antecedente a quella in vigore conferiva al bollettino di bagagli la stessa valenza giuridica del biglietto di passaggio, cui potevano conseguire precisi effetti giuridici in capo al vettore stesso in caso di inosservanza delle prescritte disposizioni normative. Difatti, nel caso in cui il vettore avesse accettato la custodia dei bagagli senza rilasciare il bollettino, o se il bollettino non era combinato con il biglietto di passaggio conforme alle indicazioni di cui all'art. 3, o non era incluso nel biglietto stesso oppure non conteneva l'avviso prescritto dall'art. 3, comma 1, lett. c), il vettore sarebbe stato considerato decaduto dal beneficio della limitazione prevista dall'art. 22 (art. 4.2 Conv. Varsavia) ⁽⁷⁵⁾. La *ratio* degli artt. 3 e 4 (ed anche dell'art. 9 sulla lettera di trasporto aereo) della Convenzione di Varsavia era ispirata a garantire, attraverso l'obbligo in capo al vettore di emettere i documenti

corrispondono ai concetti di bagaglio consegnato e bagaglio non consegnato.

⁽⁷³⁾ Un'analoga disposizione era già stata prevista dall'art. II del Protocollo di Guatemala dell'8 marzo 1971 (di emendamento alla Convenzione di Varsavia del 1929 e al Protocollo dell'Aja del 1955), che, come è noto, non è entrato mai in vigore. In argomento, cfr. G. RINALDI BACCELLI, *Analisi critica del protocollo di Guatemala 1971*, in *Dir. aereo*, 1971, 181 ss.

⁽⁷⁴⁾ Per una comparazione tra la disciplina della Convenzione di Varsavia e quella di Montreal in materia di documentazione, cfr. M. M. COMENALE PINTO, *Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo*, cit., 816 ss.

⁽⁷⁵⁾ L'art. 22 della Convenzione di Varsavia, come modificato dall'art. XI del Protocollo dell'Aja del 1955, prevedeva i limiti di massimale della responsabilità del vettore aereo in caso di danni alle persone, ai bagagli e alle merci. Sulla questione, si veda, *infra*, paragrafo 5.

del traffico aereo, principi di uniformità e certezza nei rapporti giuridici riguardanti il contratto di trasporto aereo di persone, bagagli e merci, e il mantenimento della garanzia di tali esigenze veniva assicurato dalla sanzione posta a carico del vettore consistente nella perdita del beneficio della limitazione ⁽⁷⁶⁾. Il regime normativo della Convenzione di Varsavia aveva creato «un sistema documentale del traffico aereo pressoché universale del trasporto aereo» ⁽⁷⁷⁾, che la vigente normativa internazionale uniforme (recepita ed applicabile in Italia, come si è avuto modo di riferire) sembra avere reso meno rigido, limitandosi a prevedere il rilascio di uno scontrino di identificazione, non più ancorato al biglietto di passaggio, né ai suoi contenuti precettivi, consistente, nella pratica, in un'etichetta posta su ogni bagaglio consegnato al vettore avente valore probatorio dell'avvenuta consegna, senza altre formalità e senza alcuna conseguenza sanzionatoria (nella specie, il riferimento è alla decadenza dal beneficio della limitazione) in caso di inosservanza, cui corrisponde un tagliando (*claim check*) rilasciato dal vettore che viene applicato sul biglietto di passaggio ⁽⁷⁸⁾. La copia del bollettino o la ricevuta bagaglio rilasciata al passeggero è il documento di legittimazione in capo al possessore del ritiro del bagaglio affidato al vettore.

La prassi dei trasporti aerei richiede per la riconsegna del bagaglio registrato la presentazione dell'etichetta di identificazione (e se è stata emessa anche la ricevuta bagaglio), che apparirebbe essere uno strumento materiale di identificazione del bagaglio, consentendo la possibilità al passeggero di fornire altri elementi identificativi, diversi dall'etichetta, pena la mancata consegna da parte del vettore ⁽⁷⁹⁾.

Si deve ulteriormente precisare che la registrazione del bagaglio, che, come si ripete, corrisponde alla consegna del bagaglio al vettore aereo, non deve essere confusa con il pagamento di un'apposita tariffa

⁽⁷⁶⁾ Cfr. G. RINALDI BACCELLI, *In tema di responsabilità del vettore aereo*, in questa *Rivista*, 1966, II, 189 ss. (commento alla sentenza U.S. Court of Appeals, *J. Lisi / Alitalia*, 6 dicembre 1966); S. BUSTI, *op. ult. cit.*, 333 ss.

⁽⁷⁷⁾ Così, chiaramente, G. RINALDI BACCELLI, *op. ult. cit.*, 218.

⁽⁷⁸⁾ Cfr. S. BUSTI, *op. ult. cit.*, 339; J. NAVEAU, M. GODFROID, P. FRÜLING, *Précis de droit aérien*, Bruxelles, 2006, 343; D. BOCCHESI, *Il biglietto di passaggio e lo scontrino di identificazione del bagaglio*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, cit., 23 ss.

⁽⁷⁹⁾ In tal senso, S. BUSTI, *op. ult. cit.*, 342 ss. Si vedano, in argomento: art. 9 condizioni generali di contratto di *Air France*; art. 8, lett. k), condizioni generali di contratto di *British Airways*; art. 9.8 condizioni generali di contratto di Alitalia.

supplementare relativa all'eccedenza di bagaglio consegnato (*excess baggage*) che non rientra nella franchigia consentita dal vettore aereo (e cioè il c.d. bagaglio in franchigia: *baggage allowance*) e per il quale viene rilasciato un biglietto c.d. «eccedenza bagaglio» che va ad integrare il biglietto passeggeri e la ricevuta di bagaglio. In tali casi, alcune compagnie aeree, in virtù dell'art. 2.2 della Convenzione di Montreal, consentono al passeggero di effettuare una dichiarazione di valore (anche detta «dichiarazione speciale di interesse») del bagaglio registrato superiore alla franchigia prevista per la quale il passeggero è tenuto al pagamento di una tariffa addizionale ⁽⁸⁰⁾. Con ciò quindi il bagaglio affidato alla custodia del vettore è sempre registrato sia che rientri nella franchigia prevista sia che si presenti in eccedenza.

Si percepisce nella vigente realtà normativa e negoziale il senso di una chiara demarcazione in materia di documentazione dei bagagli tra il trasporto aereo e quello marittimo. L'art. 3.3 della Convenzione di Montreal disciplina l'emissione del bollettino per il bagaglio che viene affidato alla custodia del vettore, mentre l'emissione del bollettino ai sensi dell'art. 411 c. nav., come sopra visto in materia di trasporto marittimo, è riferibile al bagaglio che eccede i limiti di peso e di volume richiesti dal vettore e prescinde dalla consegna del bagaglio al vettore stesso. In tale ambito, difatti, la dottrina ha osservato che il bollettino può essere emesso per un bagaglio non consegnato ⁽⁸¹⁾. Qui, si tratta di vedere la reale funzione del bollettino di cui all'art. 411 c. nav. Quando il bagaglio è registrato ma non consegnato al vettore, il bollettino ha il valore di una semplice ricevuta di quanto il passeggero abbia pagato per la registrazione del proprio bagaglio. Quando, invece, il bagaglio è registrato e consegnato, il bollettino equivale ad una dichiarazione confessoria *ex* art. 2730 c.c. ⁽⁸²⁾. A ben vedere, però, il bollettino può assumere anche una diversa natura nel caso del diritto alla riconsegna del bagaglio. Sotto un primo profilo, se sul

⁽⁸⁰⁾ Di solito, le compagnie aeree si riservano il diritto di accettare la dichiarazione di valore se non v'è un adeguamento del valore dichiarato con quello del bagaglio e del contenuto, oppure se parte del trasporto venga effettuato da un altro vettore che non offra analoga possibilità al passeggero. Si veda, *infra*, § 5.

⁽⁸¹⁾ Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *op. cit.*, 436.

⁽⁸²⁾ Sul valore probatorio del bollettino in un caso di smarrimento di bagaglio consegnato al vettore, cfr. Giud. Pace Palermo 11 settembre 2002, in *Dir. trasp.*, 2003, 641 ss., con nota di L. ANCIS, *Sui mezzi di prova del trasporto aereo del bagaglio e sulla clausola limitativa del debito del vettore*.

bollettino non è indicato il nome del passeggero va considerato «contrassegno di legittimazione»; mentre, sotto un secondo profilo, se sul bollettino compare il nome del passeggero assume valore di documento probatorio. Nel primo caso, il vettore si libererà dalla sua obbligazione di custodia consegnando il bagaglio al possessore del documento, mentre nel secondo caso, il vettore dovrà accertarsi di consegnare il bagaglio al soggetto avente diritto alla riconsegna ⁽⁸³⁾.

Relativamente, invece, ai bagagli non consegnati (e cioè non registrati: *unchecked baggage*; *bagages non enregistrés*), bensì conservati dal passeggero durante tutto il viaggio (e cioè il c.d. bagaglio a mano: *hand baggage*; *bagages à main*, inclusi gli effetti personali), la disciplina internazionale della Convenzione di Montreal non prevede in capo al vettore alcun rilascio di documentazione (così, del resto, anche nella Convenzione di Varsavia del 1929), ma fa seguire un diverso regime di responsabilità che di seguito verrà analizzato.

Infine, gli oggetti che sono appartenuti a persone morte o scomparse durante il viaggio aereo devono essere custoditi dal comandante dell'aeromobile fino al luogo di primo approdo ed ivi consegnate all'autorità competente, con segnalazione all'autorità di pubblica sicurezza (art. 818 c. nav., così come sostituito dall'art. 12 d. lgs. n. 96/2005).

5. *La natura giuridica del trasporto di bagaglio.*

A seguito della stipulazione del contratto di trasporto il vettore è tenuto ad una serie di prestazioni accessorie che si pongono accanto alla prestazione principale del trasferimento, nonché a quella ugualmente essenziale di salvaguardia dell'incolumità fisica dei passeggeri ⁽⁸⁴⁾. Tra le

⁽⁸³⁾ Cfr. A. FIORENTINO, *I contratti navali*, Napoli, 1959, 61-62.

⁽⁸⁴⁾ Sull'obbligazione di protezione del passeggero a carico del vettore, si vedano: A. ASQUINI, *Il contratto di trasporto terrestre di persone*, Padova, 1915, 39; A. FIORENTINO, *Diritto della navigazione*, Napoli, 1954, 186; U. MAJELLO, *Custodia e deposito*, Napoli, 1958, 103 ss.; G. ROMANELLI, *op. ult. cit.*, 46; A. VENDITTI, *Sulla natura dell'obbligo del vettore di trasferire incolume il viaggiatore*, in *Giust. civ.*, 1959, I, 1605 ss.; P. MANCA, *Studi di diritto della navigazione*, II, Milano, 1961, 134; G. RIGHETTI, *Per un inquadramento sistematico della responsabilità del vettore*, in *Riv. dir. civ.*, 1964, 56 ss.; F. A. QUERCI, *Diritto della navigazione*, cit., 442; G. SILINGARDI, *Trasporto aereo*, cit., 1186 ss.; G. ROMANELLI, G. SILINGARDI, *Trasporto, II, Trasporto terrestre*, in *Enc. giur.*, XXXI, Roma,

obbligazioni accessorie del vettore si inquadra il trasporto dei bagagli ⁽⁸⁵⁾. Non si è quindi in presenza di un contratto autonomo ma di una prestazione accessoria, relativa al trasferimento dei bagagli, rispetto a quella principale del trasporto del passeggero. Ciò che rileva è che il trasporto di bagaglio non può prescindere dall'esistenza del contratto di trasporto di persone e ne segue le sorti. Non si è tuttavia mancato di rilevare che la natura accessoria dovrebbe essere conferita al solo trasporto del bagaglio a mano (cioè, del bagaglio non consegnato che normalmente è anche non registrato), mentre il trasporto del «bagaglio registrato» (che in linea di fatto è consegnato al vettore) configura un autonomo contratto disciplinato dalle norme sul trasporto di cose ⁽⁸⁶⁾. Tale prospettazione non è

1994, 6; S. CICCARELLO, *Dovere di protezione e valore della persona*, Milano, 1988, 104 ss.; G. MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo*, Padova, 1994, 53 ss.; S. BUSTI, *op. ult. cit.*, 163 ss.; A. FLAMINI, *I contratti di utilizzazione dei veicoli*, Napoli, 2003, 248; F. GALGANO, *Diritto civile e commerciale*, II, Padova, 2004, 106; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 211; M. RIGUZZI, *Il trasporto stradale di persone*, in *Trasporti e turismo*, cit., 54 ss.; TRANQUILLI-LEALI, *op. ult. cit.*, 326 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *op. cit.*, 423.

⁽⁸⁵⁾ La dottrina prevalente considera il trasporto di bagaglio nell'ambito delle prestazioni accessorie del vettore: P. MANCA, *op. cit.*, 139; A. TORRENTE, *L'impresa ed il lavoro nella navigazione. I contratti di utilizzazione della nave o dell'aeromobile*, Milano, 1964, 127; R. ROVELLI, *op. cit.*, 66; M. IACUANIELLO BRUGGI, L. F. PAOLUCCI, *Il contratto di trasporto*, in *Giurisprudenza sistematica di diritto civile e commerciale*, fondata da W. Bigiavi, Torino, 1979, 34 ss.; T. BALLARINO, S. BUSTI, *op. cit.*, 587; G. SILINGARDI, *op. cit.*, 1188; A. ANTONINI, *La responsabilità del vettore aereo per il trasporto di persone e cose nella più recente evoluzione normativa: protocolli di Montreal, Varsavia-Montreal, Regolamento comunitario*, cit., 620; S. BUSTI, *op. ult. cit.*, 216; E. FOGLIANI, *Il trasporto aereo di persone*, cit., 32; E. G. ROSAFIO, *Riflessioni sulla responsabilità del vettore aereo di bagaglio nella disciplina legale*, cit., 651; M. M. COMENALE PINTO, *Il contratto di trasporto di persone*, in F. MORANDI, M. M. COMENALE PINTO, M. E. LA TORRE, *I contratti turistici*, Milano, 2004, 167 ss.; M. RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 57; L. TULLIO, *Trasporto*, II), *Trasporto nella navigazione marittima e aerea*, cit., 3; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *op. cit.*, 429; S. ZUNARELLI, A. ROMAGNOLI, *op. cit.*, 413. In tal senso, la giurisprudenza: Cass. 7 dicembre 2000, n. 15536, in *Danno resp.*, 2001, 592 ss.; Cass. 11 novembre 2003, n. 16938, *ivi*, 2004, 403 ss.

⁽⁸⁶⁾ Cfr. E. VOLLI, *Trasporto marittimo e aereo*, in *Nss. dig. it.*, XIX, Torino, 1973, 601; F. A. QUERCI, *op. ult. cit.*, 470; U. ADORNO, *Profili sistematici del trasporto del bagaglio da parte del vettore aereo*, in *In iure presentia*, 1992, 279 ss.; G. DE STEFANI, *op. cit.*, 250; W. D'ALESSIO, *Diritto dei trasporti*, Milano, 2003, 239. Per una diversa teoria, cfr. A. FLAMINI, *op. ult. cit.*, 254, il quale afferma che tra le prestazioni accessorie non rientra il trasporto di bagaglio in quanto si tratta di un vero e proprio elemento naturale del trasporto di persone.

condivisa da chi ritiene che il trasporto dei bagagli rimanga assorbito nell'ambito del contratto di trasporto di persone. La rilevata teoria muove da una visione del trasporto del bagaglio in un'unica categoria nella quale operano delle «sottodistinzioni» (bagagli consegnati e non consegnati; bagagli registrati e non registrati, ecc.) che non sono capaci di mutare le caratteristiche proprie del trasporto di bagagli che è legato al trasporto di persone e che per sua natura si presenta ben diverso dal contratto di trasporto di cose ⁽⁸⁷⁾.

Il quadro normativo vigente della Convenzione di Montreal depone a favore della natura accessoria del trasporto di bagagli che è sempre più ancorato al trasporto di passeggeri. L'art. 17 Conv. Montreal disciplina unitamente la responsabilità del vettore per danni alla persona del passeggero e quella per danni ai bagagli, segnando quindi una netta separazione dalla disciplina del trasporto di cose contrariamente a quanto avveniva sotto il sistema di Varsavia-L'Aja in cui i bagagli registrati venivano equiparati alle merci (art. 18) ⁽⁸⁸⁾. In tal senso, anche il reg. Ce n. 2027/1997, come sostituito dal reg. Ce n. 889/2002, si occupa della responsabilità del trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli, lasciando fuori la materia del trasporto di merci, confermando la tendenza del superamento dell'equiparazione normativa dei bagagli alle merci trasportate.

Il legislatore italiano del codice della navigazione, allo stesso modo, disciplina (Parte II, Libro III, Capo III) in un'unica sezione il trasporto di

Sull'obbligazione di trasporto del bagaglio, si vedano M. GRIGOLI, *Il trasporto*, in *Trattato di diritto privato*, diretto da P. Rescigno, 11, *Obbligazioni e contratti*, III, Torino, 1984, 770 ss.; U. LA TORRE, *La definizione del contratto di trasporto*, Napoli, 2008, 248.

⁽⁸⁷⁾ Cfr., G. ROMANELLI, *op. ult. cit.*, 67 ss. Sulla questione, A. FIORENTINO, *op. ult. cit.*, 122, osserva che la configurazione del trasporto di bagagli in un autonomo contratto di trasporto di cose può essere ammessa solamente nei casi in cui il bagaglio del passeggero sia spedito come merce (sia nella medesima nave ove viaggia il passeggero sia in un'altra nave) e in tal caso dovrà essere trattato giuridicamente in quanto tale, con rilascio di un titolo rappresentativo delle merci.

⁽⁸⁸⁾ Cfr. M. M. COMENALE PINTO, *Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo*, cit., 825; E. G. ROSAFIO, *op. ult. cit.*, 662; M. RIGUZZI, *La responsabilità del vettore per perdita o avaria dei bagagli*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, cit., 97 ss. Si deve puntualizzare che il Protocollo aggiuntivo n. 4 di Montreal del 25 settembre 1975 (di modifica alla Convenzione di Varsavia del 1929) aveva già determinato il distacco della disciplina del bagaglio registrato da quella del trasporto di cose. Sull'argomento, V. R. CERVELLI, F. GIUSTIZIERI, *C'è qualcosa di nuovo oggi nell'aria, anzi d'antico: l'entrata in vigore del Protocollo n. 4 di Montreal 1975*, in *Dir. trasp.*, 1999, 35 ss.

passaggeri e di bagagli riservando per il trasporto di cose una separata sezione (artt. 950-955 c. nav.). Ciò nondimeno, per espresso riferimento normativo, al trasporto di bagagli, come meglio si vedrà in seguito, si applicano gli artt. 953 (riconsegna delle cose nel trasporto aereo) e 454, comma 1 e 2, c. nav. (scaricazione delle merci nel trasporto marittimo di cose determinate). Se il riferimento all'art. 953 c. nav. sembra costituire il logico collegamento con le operazioni di assistenza ai bagagli (c.d. *handling* aeroportuale) ⁽⁸⁹⁾ complementari al trasporto aereo (nella specie: le operazioni di smistamento, caricazione, scaricazione, registrazione di bagagli, ecc.) oramai sempre più necessarie a seguito del progressivo movimento di passeggeri e bagagli in ambito aeroportuale, altrettanto non sembra possa dirsi per il richiamo all'art. 454, comma 1 e 2, c. nav. che crea un disarmonico collegamento con un complesso sistema normativo, conosciuto al grande traffico marittimo, per i casi di mancato ritiro a destinazione dei bagagli, ove, il vecchio richiamo all'art. 417 c. nav. («il vettore può depositare in luogo idoneo il bagaglio non ritirato, dandone avviso al passeggero») ⁽⁹⁰⁾, eliminato dal d. lgs. n. 151/2006, come è stato

⁽⁸⁹⁾ Cfr. F. SALERNO, *Handling aeroportuale e liberalizzazione comunitaria*, in *Studi in onore di Antonio Lefebvre D'Ovidio in occasione dei cinquant'anni del diritto della navigazione*, a cura di E. Turco Bulgherini, II, Milano, 1995, 1069 ss.; M. RIGUZZI, *Le imprese di handling: competenze e responsabilità*, in *Gli operatori aeroportuali*, a cura di G. Silingardi, A. Antonini, B. Franchi, Milano, 1996, 15 ss.; G. RINALDI BACCELLI, *L'assistenza aeroportuale*, in *Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione, dei trasporti e del turismo*, a cura di G. Silingardi, A. Antonini, F. Morandi, Milano, 1996, 211 ss.; A. MASUTTI, *Servizi aeroportuali (groundhandling)*, in *Dir. disc. pubbl., Agg. II*, Torino, 2005, 680 ss.; L. TULLIO, *Liberalizzazione dell'handling e servizio pubblico*, in *Dir. trasp.*, 2000, 323 ss.; M. PIRAS, *Assistenza aeroportuale – Handling*, in *Diritto della navigazione*, a cura di M. Deiana, cit., 53 ss.; A. POLICE, *Liberalizzazione e concorrenza per i servizi di handling aeroportuale*, in questa *Rivista*, 2010, 255 ss.; A. FACCO, *Il contratto di handling*, in *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, cit., 511 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *op. cit.*, 159 ss.; M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti, I, Infrastrutture e accesso al mercato*, cit., 180 ss.; F. SALERNO, *Le gestioni aeroportuali*, Napoli, 2011; S. ZUNARELLI, A. ROMAGNOLI, A. CLARONI, *Lineamenti di diritto pubblico dei trasporti*, Bologna, 2011, 188 ss. Il servizio di assistenza a terra è stato liberalizzato con dir. 96/67/Ce del 15 ottobre 1996 cui è stata data attuazione con d. lgs. 13 gennaio 1999 n. 18. Per una maggiore analisi sullo specifico tema, si vedano gli atti del Convegno di Pescara 22 ottobre 1999, *La liberalizzazione dell'attività di assistenza aeroportuale a terra*, Milano, 2000.

⁽⁹⁰⁾ Tale principio veniva previsto sotto la vigenza dell'abrogato codice di commercio 1882 (art. 580) con la differenza rispetto all'odierna norma di cui all'art. 417

condivisibilmente affermato ⁽⁹¹⁾, avrebbe parimenti garantito i medesimi risultati in un contesto di maggiore flessibilità tanto necessario quanto opportuno nell'odierno trasporto aereo (e soprattutto durante i periodi di massima intensità di traffico).

6. *Il regime di responsabilità del vettore per danni ai bagagli. Il principio della limitazione del debito.*

L'art. 941 c. nav., come già riferito, richiama esplicitamente l'applicazione delle norme comunitarie ed internazionali in materia di trasporto aereo di passeggeri e bagagli. I profili della responsabilità del vettore aereo per i danni ai bagagli vanno, quindi, ricercati nella normativa della Convenzione di Montreal del 1999 ed in quella comunitaria del reg. Ce n. 889/2002, di modifica al precedente reg. Ce n. 2027/1997, la quale, in ordine alla responsabilità del vettore aereo comunitario per danni ai bagagli, rinvia, a sua volta, alle pertinenti disposizioni della Convenzione di Montreal del 1999.

Il quadro normativo di riferimento è, quindi, composto principalmente dagli artt. 17.2 e 19 della Convenzione di Montreal che disciplinano rispettivamente la responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita o avaria dei bagagli e quella in caso di ritardo nel trasporto di bagagli, e dall'art. 949 *bis* c. nav. relativo alla responsabilità del vettore per mancata esecuzione del trasporto di bagagli.

Relativamente alla responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita o avaria dei bagagli, l'art. 17.2 Conv. Montreal dispone: «*The carrier is liable for damage sustained in case of destruction or loss of, or of damage to, checked baggage upon condition only that the event which caused the destruction, loss*

c. nav. che il vettore era costretto a domandare una specifica autorizzazione giudiziale per il deposito dei bagagli non ritirati. Al riguardo, veniva sollevata l'incongruenza di disciplina rispetto al trasporto terrestre in cui invece al vettore veniva riconosciuto il diritto di ritenzione senza necessità di alcuna autorizzazione. Quando il «luogo idoneo» è un luogo di deposito bagagli che appartiene a terzi estranei all'attività del vettore, quest'ultimo si libera della sua obbligazione nei confronti del passeggero con la consegna dei bagagli al depositario (cfr. Trib. Genova 31 dicembre 1954, in *Dir. maritt.*, 1955, 286 ss.).

⁽⁹¹⁾ Si vedano le considerazioni svolte da E. G. ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose*, cit., 308.

or damage took place on board the aircraft or during any period within which the checked baggage was in the charge of the carrier. However, the carrier is not liable if and to the extent that the damage resulted from the inherent defect, quality or vice of the baggage. In the case of unchecked baggage, including personal items, the carrier is liable if the damage resulted from its fault or that of its servants or agents». La norma in esame distingue un diverso regime di responsabilità del vettore a seconda se si tratta di bagagli registrati (quelli che, come già riferito, sono affidati al vettore) ovvero di bagagli non registrati (quelli che il passeggero tiene con sé durante il viaggio).

Per i bagagli registrati, la Convenzione di Montreal introduce una forma di responsabilità oggettiva ⁽⁹²⁾. Il vettore è responsabile per la perdita o avaria dei bagagli consegnati per il solo fatto che l'evento dannoso, causa della perdita o dell'avaria, si sia verificato a bordo dell'aeromobile o nel periodo di tempo in cui il vettore ha in custodia i bagagli ⁽⁹³⁾. Tuttavia, il vettore potrà escludere la sua responsabilità se prova che l'evento dannoso dipende dalla natura del bagaglio o da difetto o vizio intrinseco del bagaglio stesso ⁽⁹⁴⁾. È facilmente ravvisabile la differenza con la precedente Convenzione di Varsavia del 1929 (art. 18) per quanto riguarda l'ambito temporale reso rilevante ai fini dell'imputazione della responsabilità ⁽⁹⁵⁾. L'elemento caratterizzante dell'applicabilità del regime di re-

⁽⁹²⁾ Cfr. P. TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, Milano, 1967; S. RODOTÀ, *Il problema della responsabilità civile*, Milano, 1967; P. G. MONATERI, *Le fonti delle obbligazioni*, 3, *La responsabilità civile*, in *Trattato di diritto civile*, diretto da R. Sacco, Torino, 1998, 40 ss.; G. ALPA, *Diritto della responsabilità oggettiva*, Roma, Bari, 2003, 297; C. CASTRONOVO, *La nuova responsabilità civile*, Milano, 2006, 275 ss.

⁽⁹³⁾ Cfr. Trib. Venezia 17 ottobre 2005, *cit.*, 167 ss.; Trib. Marsala 14 aprile 2007, in *Dir. trasp.*, 2008, 219 ss., con nota di E. GREGORACI, *Viaggio organizzato, smarrimento del bagaglio e responsabilità contrattuale del vettore aereo per danno da vacanza rovinata*; Giud. Pace Osimo 19 settembre 2007, *ivi*, 531 ss., con nota di C. DE MARZI, *Responsabilità per danni patrimoniali e danni da vacanza rovinata causati dalla perdita di bagaglio durante il trasporto aereo facente parte del pacchetto turistico*. In argomento, cfr. Giud. Pace Roma 19 marzo 2001, in *Dir. trasp.*, 2002, 267 ss., con nota di F. MANCINI, *Perdita del bagaglio consegnato al vettore aereo ed equità*, che applica erroneamente l'art. 1693 c.c. ad una fattispecie di smarrimento di bagaglio consegnato in occasione di un trasporto aereo internazionale.

⁽⁹⁴⁾ Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *op. cit.*, 450, che sostengono come tale regime di responsabilità è simile a quello previsto per il trasporto di merci ma più rigoroso. Sotto tale ultimo profilo, cfr. G. M. BOI, *La responsabilità del vettore aereo per danni ed ammanchi alle merci*, in *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, *cit.*, 215 ss.

⁽⁹⁵⁾ L'art. 18 Convenzione di Varsavia stabiliva: «1. *Le transporteur est responsable du*

sponsabilità della Convenzione di Montreal è la custodia dei bagagli al vettore, indipendentemente dal luogo ove tale custodia avvenga ⁽⁹⁶⁾.

Per i bagagli non consegnati, inclusi gli oggetti personali del passeggero, invece, la normativa internazionale in esame mantiene ferma la tradizionale responsabilità per colpa del vettore e dei suoi dipendenti e preposti ⁽⁹⁷⁾, il cui onere probatorio dell'accadimento dannoso è a carico del passeggero ⁽⁹⁸⁾. Giova osservare che la distinzione tra bagaglio consegnato e bagaglio non consegnato è anche ravvisabile nel trasporto marittimo; qui, però, contrariamente a quanto sopra visto per il trasporto aereo, rileva per una diversa ripartizione degli oneri probatori tra vettore e passeggero (art. 412 c. nav.) ⁽⁹⁹⁾.

Per quanto riguarda i casi di responsabilità per ritardo, l'art. 19 di-

dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien. 2. Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aéroport ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport.

⁽⁹⁶⁾ Cfr. M. RIGUZZI, *La responsabilità del vettore per perdita o avaria dei bagagli*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, cit., 100. L'art. 18 Conv. Varsavia si giustificava, come è stato osservato (S. BUSTI, *op. ult. cit.*, 432), dal fatto che in passato la movimentazione dei bagagli e delle merci avveniva esclusivamente entro l'ambito aeroportuale e ad opera del vettore aereo, senza affidare il servizio al gestore aeroportuale o a un'impresa di *handling*.

⁽⁹⁷⁾ Sulla responsabilità dei preposti ed ausiliari del vettore: M. M. COMENALE PINTO, *La nozione di «preposto» nel trasporto aereo*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, cit., 143 ss.; M. PIRAS, *Gli ausiliari nel trasporto marittimo ed aereo. Funzioni e responsabilità*, Cagliari, 2005. In giurisprudenza, Cass. 25 settembre 2001, n. 12015, in *Giust. civ.*, 2002, I, 2849 ss., 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»*.

⁽⁹⁸⁾ Cfr. A. ANTONINI, *La responsabilità del vettore aereo per il trasporto di persone e cose nella più recente evoluzione normativa: protocolli di Montreal, Varsavia-Montreal, Regolamento comunitario*, cit., 631-632; M. M. COMENALE PINTO, *La responsabilità del vettore aereo dalla Convenzione di Varsavia del 1929 alla Convenzione di Montreal del 1999*, cit., 103-104; M. RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 99; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *op. cit.*, 468; M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, *La disciplina contrattuale*, cit., 152.

⁽⁹⁹⁾ Difatti, nel trasporto marittimo il vettore è responsabile per la perdita o per le avarie del bagaglio consegnato a meno che non riesca a fornire la prova che la perdita o le avarie sono derivate da una causa a lui non imputabile, mentre se si tratta di bagaglio non consegnato il vettore sarà ritenuto responsabile se il passeggero provi che la perdita o le avarie dipendano da una causa imputabile al vettore. Sul punto, cfr. S. POLLASTRELLI, *op. cit.*, 242 ss.

sponse: «*The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, baggage or cargo. Nevertheless, the carrier shall not be liable for damage occasioned by delay if it proves that it and its servants and agents took all measures that could reasonably be required to avoid the damage or that it was impossible for it or them to take such measures*». La Convenzione di Montreal ha voluto mantenere invariato il regime di responsabilità del vettore per danni da ritardo ⁽¹⁰⁰⁾. Si tratta di una forma di responsabilità soggettiva, per colpa presunta ove è consentito al vettore e ai suoi preposti di liberarsi dalla responsabilità provando di avere adottato tutte le misure necessarie e possibili per evitare il danno, secondo la normale diligenza, o che era loro impossibile adottarle. Nello specifico, è stato precisato che il vettore deve fornire la prova di un evento imprevedibile e non attribuibile al vettore stesso o ai suoi preposti, nel senso che deve trattarsi di una causa del tutto esterna al vettore (ad esempio, un improvviso congestionamento del traffico aereo, ma non un malfunzionamento dell'aeromobile) ⁽¹⁰¹⁾. Invero, rimangono aperte le questioni sollevate dalla dottrina sotto la vigenza della Convenzione di Varsavia sia in ordine alla nozione di ritardo, sia in ordine all'individuazione dell'ambito spazio-temporale per l'attribuzione della responsabilità del vettore aereo ⁽¹⁰²⁾. I parametri valutativi impiegati sono il tempo medio di percorrenza di una determinata tratta e l'impiego di un preciso tipo di aeromobile. La responsabilità del vettore per ritardo è configurabile quando l'arrivo a destinazione previsto contrattualmente sia superato considerevolmente e si prolunghi oltre il tempo di arrivo fornito dal vettore aereo per quel tipo di volo. Tali aspetti di carattere generale dovranno, però, essere valutati caso per caso, ogniqualvolta il soggetto lamenti danni da ritardo la cui decisione sarà lasciata al giudice adito competente chiamato a giudicare in conformità della legge nazionale applicabile (nel nostro ordinamento giuridico troveranno applicazione i principi generali degli artt. 1218, 1228 e 1176 c.c.) ⁽¹⁰³⁾.

⁽¹⁰⁰⁾ L'art. 19 Conv. Varsavia disciplinava la responsabilità per il ritardo nel trasporto aereo di persone, bagagli e merci. Cfr. S. BUSTI, *Il ritardo nei trasporti aerei*, in *Annali dell'istituto di diritto aeronautico*, II, Milano, 1970-1971, 68 ss.

⁽¹⁰¹⁾ Così A. ANTONINI, *op. ult. cit.*, 625.

⁽¹⁰²⁾ Sul tema, cfr. S. BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, cit., 140 ss.; R. TRANQUILLI-LEALI, *Il trasporto aereo di persone*, cit., 337; A. MASUTTI, *Il ritardo nel trasporto aereo*, Torino, 2008, 105 ss.

⁽¹⁰³⁾ Nel trasporto marittimo, l'art. 412 c. nav. contempla il criterio della responsabilità per danni che scaturiscono dalla perdita ed avaria dei bagagli. Ne consegue che i

È da osservare che l'art. 19 Conv. Montreal parla di ritardo di bagagli senza alcuna specificazione alla suddivisione sopra operata tra bagaglio registrato e non registrato. Riserve di carattere interpretativo sull'applicabilità della norma in esame tanto ai bagagli consegnati quanto ai bagagli non consegnati sembrerebbero superate dalla disposizione dell'art. 17, ultimo paragrafo, Conv. Montreal, la quale precisa che il termine «bagaglio» utilizzato nel testo della convenzione, salvo diversa disposizione, indica sia il bagaglio registrato (*checked baggage*), sia il bagaglio non registrato (*unchecked baggage*). È però evidente che il ritardo del bagaglio non consegnato al vettore e, cioè, quello che il passeggero tiene con sé durante tutto l'arco del viaggio, non può essere configurato diversamente dal ritardo che subisce lo stesso passeggero in cui resta quindi assorbito ⁽¹⁰⁴⁾.

Ne consegue che anche l'art. 22 Conv. Montreal in materia di limitazione del debito per danni da ritardo ai bagagli, come meglio si vedrà, ugualmente solleva perplessità interpretative sull'applicabilità ai bagagli non consegnati.

Ciò posto, si deve segnalare al riguardo che nella vigente normativa (art. 20) ⁽¹⁰⁵⁾, così come, del resto, in quella della Convenzione di Varsavia

danni arrecati ai bagagli non provenienti da accertate perdite ed avarie vanno valutati sulla base delle norme regolanti la disciplina generale dell'inadempimento delle obbligazioni. Tale principio viene seguito dalla giurisprudenza in ordine ai danni causati da ritardo nella riconsegna dei bagagli ai passeggeri (Trib. Genova 11 giugno 1954, in *Dir. maritt.*, 1955, 444; Trib. Roma 10 novembre 2005, *ibidem*, 2006, 1310). La giustificazione sta nel fatto che il legislatore del codice della navigazione ha voluto prendere in esame le ipotesi tipiche che derivano dal maggiore pericolo durante la navigazione marittima (la perdita o le avarie). Il ritardo, dovuto a colpa o negligenza del personale addetto allo sbarco, è un tipico caso di inadempimento contrattuale e va valutato sulla base delle norme previste dal codice civile ai fini del risarcimento dei danni. Cosicché, la norma dell'art. 412 c. nav. non è applicabile al ritardo nella riconsegna dei bagagli alla fine del viaggio ma soltanto alle ipotesi inerenti ai rischi tipici della navigazione.

⁽¹⁰⁴⁾ Sulla questione, si vedano: E. G. ROSAFIO, *Riflessioni sulla responsabilità del vettore aereo di bagaglio nella disciplina legale*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, cit., 673; S. BUSTI, *op. ult. cit.*, 130; A. MASUTTI, *Il diritto aeronautico*, cit., 264.

⁽¹⁰⁵⁾ Art. 20 (*Exoneration*): «If the carrier proves that the damage was caused or contributed to by negligence or other wrongful act or omission of the person claiming compensation, or the person from whom he or she derives his or her rights, the carrier shall be wholly or partly exonerated from its liability to the claimant to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage. When by reason of death or injury of a passenger compensation is claimed by a person other than the passenger, the carrier shall likewise be wholly or partly exonerated from its liability to the extent that it proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other

del 1929 (art. 21), per esonerarsi il vettore aereo dovrà provare che il danno al bagaglio (occasionato da perdita, deterioramento, distruzione, ritardo) sia stato causato dalla negligenza, da atto illecito o da omissione indebita del passeggero che reclama il danno o se il passeggero-reclamante abbia concorso alla sua realizzazione (la cosiddetta *contributory negligence* di *common law*)⁽¹⁰⁶⁾. La norma in esame pone a carico del vettore l'onere di provare il comportamento colposo esclusivo o concorrente del passeggero al fine di vedersi escludere o attenuare la responsabilità per i danni ai bagagli. Il concorso di colpa del danneggiato nella produzione dell'evento dannoso è presente nel nostro ordinamento giuridico all'art. 1227, comma 1, c.c. e si ritiene sia applicabile, quale principio di diritto comune, nei casi di riduzione proporzionale del risarcimento del danno dovuto.

Il regime di responsabilità sopra visto incontra il principio di limitazione del debito risarcitorio in favore del vettore di cui all'art. 22.2 Conv. Montreal⁽¹⁰⁷⁾. Nel trasporto di bagagli la responsabilità del vettore in caso di distruzione, smarrimento, danni o ritardo è limitata a millecentotrentuno dsp⁽¹⁰⁸⁾ (diritti speciali di prelievo; in Inglese: sdr – *Special*

wrongful act or omission of that passenger. This article applies to all the liability provisions in this convention, including paragraph 1 of Article 21».

⁽¹⁰⁶⁾ Cfr. T. BALLARINO, S. BUSTI, *op. cit.*, 639; G. MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo*, cit., 208 ss.; A. ANTONINI, *op. ult. cit.*, 626. In argomento, si vedano, inoltre, D. KEENAN, *English Law*, London, 1986, 388; B. S. MARKESINIS, S. F. DEAKIN, *Tort Law*, Oxford, 1994, 640 ss.; M. BRAZIER, J. MURPHY, *The Law of Torts*, London, 1999, 289 ss. Per un'applicazione giurisprudenziale italiana, cfr. Cass. 15 febbraio 2006, n. 3285, in *Dir. trasp.*, 2007, 507 ss., con nota di W. PAGLIEI, *La colpa del passeggero nel trasporto aereo*.

⁽¹⁰⁷⁾ Cfr. A. ANTONINI, *op. ult. cit.*, 642 ss.; M. M. COMENALE PINTO, *La responsabilità del vettore aereo dalla Convenzione di Varsavia del 1929 alla Convenzione di Montreal del 1999*, cit., 102 ss.; A. ZAMPONE, *La limitazione del debito del vettore*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, cit., 187 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *op. cit.*, 451; M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, 154 ss.

⁽¹⁰⁸⁾ La somma di millecentotrentuno dsp è in vigore dal 30 dicembre 2009 a seguito dell'intervenuta revisione degli ammontari risarcitori in applicazione dell'art. 24.1 Convenzione di Montreal (la somma limite originaria era fissata a mille dsp). La notificazione della revisione dei limiti risarcitori da parte dell'ICAO agli Stati è pubblicata in *Dir. trasp.*, 2010, 559 ss. Sul tema, cfr. F. GUERRIERO, *La revisione dei limiti*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, cit., 223 ss. Alla data del 2 aprile 2012 un diritto speciale di prelievo equivaleva a euro 1,16. Sulle quotazioni del diritto speciale di prelievo, del franco *poincaré* e del franco *germinal*, si veda *Dir. trasp.*, 2012, 613.

Drawing Rights)⁽¹⁰⁹⁾ per ciascun passeggero (e non per singoli bagagli), a meno che il passeggero, al momento della consegna al vettore del bagaglio registrato, non abbia fatto una specifica dichiarazione di interesse alla riconsegna e abbia pagato la somma supplementare eventualmente richiesta dal vettore⁽¹¹⁰⁾. In tale ultimo caso, il vettore responsabile dovrà corrispondere a titolo di risarcimento una somma non eccedente a quella dichiarata, senza che tale patteggiata dichiarazione precluda al vettore di provare che la somma sia effettivamente maggiore dell'interesse del passeggero alla riconsegna⁽¹¹¹⁾. Si assiste, in tale ambito normativo, ad una unificazione del limite risarcitorio in materia di soli bagagli, contrariamente a quanto avveniva nei trasporti aerei internazionali retti dalla Convenzione di Varsavia, ove il limite risarcitorio variava a seconda della natura del bagaglio ed era riferibile tanto al passeggero quanto al peso del bagaglio stesso (art. 22.2 Conv. Varsavia prevedeva lo stesso limite risarcitorio per il bagaglio registrato e per le merci)⁽¹¹²⁾. È opportuno precisa-

⁽¹⁰⁹⁾ Sulla scelta di introdurre nei rapporti internazionali i diritti speciali di prelievo che costituiscono un'unità monetaria ideale creata dal Fondo monetario internazionale (FMI) nel 1969, si vedano: T. BALLARINO, S. BUSTI, *op. cit.*, 646; F. PELLEGRINO, *Studio sulla limitazione del debito del vettore terrestre di merci*, Milano, 1994, 194 ss.; R. TRANQUILLI-LEALI, *Vantaggi ed eventuali correttivi dei limiti espressi in diritti speciali di prelievo, in Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti*, Milano, 1994, 321 ss.; M. M. COMENALE PINTO, *La responsabilità del vettore aereo dalla Convenzione di Varsavia del 1929 alla Convenzione di Montreal del 1999*, cit., 72, nt. n. 13.

⁽¹¹⁰⁾ Si registra, in materia, una pronuncia del Giud. Pace Caserta 11 aprile 2007, in *Dir. trasp.*, 2008, 519 ss., con nota di A. MIGNONE, P. D'AMATO, *Ritardo nella riconsegna del bagaglio e calcolo del risarcimento*, che ha applicato il limite risarcitorio ai soli casi di perdita totale del bagaglio e non anche in caso di ritardo nella riconsegna dei bagagli (contrariamente a quanto prevede la vigente normativa), quantificando il danno in via equitativa ex art. 1226 c.c.

⁽¹¹¹⁾ Parte della dottrina (A. FIORENTINO, *I contratti navali*, cit., 62; R. ROVELLI, *op. cit.*, 159) ritiene che il vettore può impugnare la dichiarazione di valore fatta dal passeggero (art. 411, comma 2, c. nav.) ex art. 423 c. nav. che appare suscettibile di essere applicato anche per il trasporto di bagagli.

⁽¹¹²⁾ Per la precisione, la somma limite per i bagagli non registrati era fissata a cinquemila franchi-oro per passeggero, mentre per i bagagli registrati e per le merci era pari a duecentocinquanta franchi-oro per chilogrammo di peso. Il Protocollo di Guatemala del 1971 (mai entrato in vigore) aveva previsto l'eliminazione della distinzione tra bagaglio registrato e bagaglio non registrato fissando un unico limite risarcitorio di quindicimila franchi-oro per passeggero. I Protocolli aggiuntivi n. 1 e 2 di Montreal del 1975 prevedevano per il bagaglio non consegnato la somma di trecentotrentadue dsp per passeggero, mentre per il bagaglio consegnato la somma di diciassette dsp per

re che l'attuale limite di millecentotrentuno dsp è stato introdotto anche per i casi di danni da ritardo, quando né la Convenzione di Varsavia del 1929, né il Protocollo dell'Aja del 1955 e né il codice della navigazione (nella sua originaria formulazione prima dell'intervenuta riforma della parte aeronautica di cui si è detto) prevedevano la limitazione del debito per i danni da ritardo nel trasporto aereo di bagagli ⁽¹¹³⁾.

La formulazione dell'art. 22.2 Conv. Montreal contiene parimenti all'art. 19 Conv. Montreal, sopra visto, il generico riferimento al trasporto di bagagli. Com'è agevole osservare, si deve richiamare la disposizione dell'ultimo paragrafo dell'art. 17 Conv. Montreal di talché il limite posto nella misura di millecentotrentuno dsp è riferibile tanto ai bagagli consegnati quanto a quelli non consegnati. Qui valgono le precedenti osservazioni critiche limitatamente ai danni da ritardo difficilmente applicabili ai bagagli non consegnati per i quali non è prevista la possibilità di effettuare la dichiarazione speciale di interesse. Giova, qui, precisare che la Convenzione di Montreal prevede, altresì, una limitazione risarcitoria sia in caso di responsabilità per ritardo nel trasporto di persone (art. 22.1 che fissa il limite a quattromilaseicentonovantaquattro dsp per ciascun passeggero) ⁽¹¹⁴⁾, mentre, com'è noto, è senza alcun limite risarcitorio la responsabilità per morte o lesioni ai passeggeri ⁽¹¹⁵⁾, sia in caso di

chilogrammo. Sull'evoluzione normativa del limite risarcitorio sotto il sistema della Convenzione di Varsavia, cfr. G. MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo*, cit., 291 ss. Il codice della navigazione, prima della riforma della parte aeronautica, per i trasporti aerei nazionali prevedeva per il bagaglio non consegnato il limite risarcitorio pari a lire unmilionenovecentocinquantamila per passeggero (art. 944, comma 2, c. nav.) e per il bagaglio consegnato la somma limite di lire trentatremila per chilogrammo (art. 952 c. nav.). In argomento, cfr. Trib. Roma 26 febbraio 1987, in *N. giur. civ. commentata*, 1988, 364 ss., con nota di C. VIGLI.

⁽¹¹³⁾ Il Protocollo n. 3 di Montreal del 1975 (non entrato in vigore) aveva previsto un limite risarcitorio di mille dsp per danni da ritardo nel trasporto di bagagli per passeggero (art. 2 di modifica all'art. 22 della Convenzione di Varsavia). Tale somma limite è stata confermata dalla Convenzione di Montreal.

⁽¹¹⁴⁾ La somma limite fino al 30 dicembre 2009 era di quattromilacentocinquanta dsp. Si veda, *retro*, nt. n. 108.

⁽¹¹⁵⁾ Appare opportuno ricordare, invece, come la Convenzione di Varsavia del 1929 (art. 22) prevedeva l'istituto della limitazione in caso di responsabilità per i sinistri ai passeggeri. Sul regime normativo della limitazione risarcitoria, si vedano: G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, cit., 161 ss.; G. RINALDI BACCELLI, *In tema di responsabilità del vettore aereo*, cit., 189 ss.; ID., *Studi di diritto aeronautico*, cit., 57 ss.; G. CAMARDA, *Profili di illegittimità costituzionale dell'art. 943 cod. nav., dell'art. 22 della Con-*

venzione di Varsavia e dell'art. 11 del Protocollo dell'Aja, in *Dir. aereo*, 1979, 1 ss.; E. TURCO BULGHERINI, *Responsabilità obiettiva e concorso di colpa nell'attuale regime della responsabilità del vettore aereo internazionale*, in *Foro it.*, 1979, IV, 92; ID., *Eguaglianza dei cittadini, solidarietà sociale e limitazione di risarcimento del vettore aereo di persone*, in *Dir. prat. av. civ.*, 1979, 20 ss.; T. BALLARINO, S. BUSTI, *op. cit.*, 577 ss.; G. RINALDI BACCELLI, *Imputazione obiettiva e limite di risarcimento del danno nel trasporto aereo internazionale*, in *Riv. dir. civ.*, II, 1989, 391 ss.; G. SILINGARDI, *L'istituto del limite risarcitorio: controllo di costituzionalità ed autonomia delle parti*, in *Dir. trasp.*, 1992, 345 ss.; T. BALLARINO, *La limitazione del debito del vettore marittimo e aereo*, in *Il cinquantenario del codice della navigazione*, a cura di L. Tullio, M. Deiana, Cagliari, 1993, 254 ss.; G. MASTRANDREA, *op. ult. cit.*, 291 ss.; G. ROMANELLI, *La limitazione nella giurisprudenza costituzionale*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti. Profili sistematici e problematiche*, Milano, 1994, 27 ss.; E. TURCO BULGHERINI, *Il limite risarcitorio nell'esperienza aeronautica: insuperabilità in ogni circostanza*, ivi, 331 ss.; ID., *Il limite di risarcimento ed ipotesi di superabilità in tema di trasporto aereo di persone*, in *Studi in onore di Antonio Lefebvre D'Ovidio in occasione dei cinquant'anni del diritto della navigazione*, cit., 1255 ss.; G. RINALDI BACCELLI, *Limite di risarcimento ed equilibrio della tutela delle vittime nel trasporto aereo di persone*, ivi, 1015 ss.; F. D. BUSNELLI, *Limitazioni risarcitorie, diritto dei trasporti, codice civile*, ivi, 185 ss.; A. FLAMINI, *La limitazione del debito vettoriale tra interessi del mercato e tutela della persona*, in *La responsabilità civile nella giurisprudenza costituzionale*, a cura di M. Bussani, Napoli, 2006, 185 ss. Il delicato problema della liceità del limite legale della responsabilità del vettore aereo veniva sottoposto all'attenzione della Corte costituzionale, la quale con la nota sentenza del 2 maggio 1985, n. 132 (in *Foro it.*, 1985, I, 1585 ss.) dichiarava costituzionalmente illegittime le norme di esecuzione della Convenzione di Varsavia del 1929 e del Protocollo dell'Aja del 1955 nelle parti in cui recepivano i limiti risarcitori relativi ai sinistri che colpiscono la persona (lesioni personali e perdita di vita umana) in quanto contrastanti con gli art. 2, 3 e 32 cost. La Corte con tale pronuncia ha affermato che l'istituto della limitazione non è di per sé incostituzionale, ma, per essere considerato ammissibile e giustificabile, debbono essere «predisposte adeguate garanzie di certezza e di adeguatezza per il ristoro del danno». (Si vedano i commenti di: E. TURCO BULGHERINI, *Protezione delle vittime negli incidenti e diritti inviolabili della persona nel sistema costituzionale*, in *Dir. prat. av. civ.*, 1985, 371 ss.; E. FOGLIANI, *La limitazione della responsabilità del vettore aereo internazionale di persone nel giudizio della Corte Costituzionale*, in *Dir. maritt.*, 1985, 752 ss.; M. GIULIANO, *Una recente sentenza della Corte Costituzionale e l'ordine di esecuzione di trattati internazionali*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 1985, 225 ss.; G. RINALDI BACCELLI, *La Convention de Varsovie devant la Constitution italienne*, in *Annals Air & Space Law*, 1985, 217 ss.; 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 *Giust. civ.*, 1985, I, 2451 ss.; T. BALLARINO, *La Corte costituzionale interviene sui limiti della responsabilità del vettore aereo*, in *Foro pad.*, 1985, I, 157 ss.; C. MEDINA, *La dichiarazione di incostituzionalità della limitazione di responsabilità del vettore aereo internazionale*, in *Dir. maritt.*, 1986, 212 ss.). A seguito di detta pronuncia, che rendeva illimitata la responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale, venne emanata la legge 7 luglio 1988 n. 274 (T. BALLARINO, S. BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo internazionale dal punto di vista italiano*, in *Dir. trasp.*, 1989, 7 ss.; G. SILINGARDI, *Limite*

responsabilità per distruzione, perdita, danneggiamento e ritardo nel trasporto di merci (art. 22.3 che fissa il limite a diciannove dsp ⁽¹¹⁶⁾ per chilogrammo) ⁽¹¹⁷⁾.

Il vettore potrà decadere dal beneficio del limite risarcitorio (*ex art. 22.5 Conv. Montreal*), esclusivamente nei casi previsti dai commi 1 e 2

risarcitorio nei trasporti aerei internazionali di persone, in *Nuove leggi civili*, 1989, 772 ss.; G. GUERRERI, *Esigenze di adeguatezza del limite nel trasporto aereo di persone*, in *Il cinquantenario del codice della navigazione*, cit., 282 ss.) che permise al nostro ordinamento di ritornare nel sistema normativo di Varsavia-L'Aja. La limitazione del debito del vettore aereo per danni alla persona veniva eliminata dal citato reg. Ce n. 2027/1997 applicabile ai vettori comunitari. Infine, la Convenzione di Montreal 1999 ha definitivamente soppresso l'istituto del limite risarcitorio per danni alle persone dei passeggeri. Per un'analisi sull'istituto della limitazione dopo l'entrata in vigore della Convenzione di Montreal, cfr. A. ZAMPONE, *La limitazione del debito del vettore*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, cit., 187 ss.; U. LA TORRE, *Trasporto aereo di persone e responsabilità del vettore*, in *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, cit., 69 ss. In materia di responsabilità per danni ai passeggeri, si veda la questione sulla risarcibilità del danno da sindrome da classe economica: S. POLLASTRELLI, *Il risarcimento del danno da sindrome da classe economica*, nota a Trib. Busto Arsizio 3 febbraio 2009, in questa *Rivista*, 2010, 388 ss.; M. M. COMENALE PINTO, *La sindrome da classe economica*, in *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, cit., 107 ss.

⁽¹¹⁶⁾ La somma limite fino al 30 dicembre 2009 era di diciassette dsp. Si veda, *retro*, nt. n. 108.

⁽¹¹⁷⁾ A meno che, si deve qui precisare, il mittente non abbia fatto al momento della consegna del collo una specifica dichiarazione di interesse e non abbia provveduto al pagamento dell'eventuale somma supplementare richiesta. In tale caso, il vettore sarà tenuto al pagamento di una somma non eccedente quella dichiarata, a meno che non provi che la somma è effettivamente maggiore dell'interesse del passeggero alla consegna a destinazione (cfr. Cass. 23 gennaio 2002, n. 753, in *Dir. maritt.*, 2004, 95 ss.). Sull'argomento, cfr. M. M. COMENALE PINTO, *Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo*, cit., 809 ss.; F. BERLINGIERI, *Il trasporto aereo di merci nella Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo internazionale. Ambito temporale di applicazione della normativa uniforme e disciplina della responsabilità del vettore*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, cit., 617 ss.; C. M. BIANCA, *La responsabilità del vettore per perdita o avaria della merce*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, cit., 103 ss.; E. G. ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose*, cit., 151 ss.; G. CAMARDA, *Alcune osservazioni sui problemi giuridici attuali del trasporto aereo di merci*, in *Giureta*, 2010, 367 ss.; M. COTTONE, *La limitazione risarcitoria nel trasporto aereo di cose*, in *Le condizioni generali di contratto nel trasporto aereo di cose*, a cura di S. Bevilacqua, Palermo, 2010, 43 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *op. cit.*, 521; M. M. COMENALE PINTO, *Il limite risarcitorio nel trasporto aereo di merci*, in *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, cit., 231 ss.; M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, 303.

dell'art. 22 (e cioè quindi nei casi di ritardo nel trasporto di persone e di distruzione, smarrimento, danni o ritardo nel trasporto bagagli) ⁽¹¹⁸⁾, se viene fornita la prova che la distruzione, smarrimento, danneggiamento e ritardo siano derivati da un atto o omissione del vettore, dei suoi dipendenti o incaricati, purché sia anche provato che questi ultimi agivano nell'esercizio delle loro funzioni ⁽¹¹⁹⁾ compiuto intenzionalmente per causare il danno (dolo) o sia stato commesso temerariamente e con la consapevolezza che un danno ne sarebbe probabilmente derivato (colpa temeraria e consapevole) ⁽¹²⁰⁾. Si deve, quindi, ravvisare in capo al vettore un dolo diretto (e cioè l'evento dannoso previsto e voluto dal vettore o dai suoi ausiliari come effetto di un'azione o omissione) oppure una condotta temeraria e consapevole della probabile verifica dell'evento dannoso.

Il concetto di colpa temeraria e consapevole, meritevole di maggiore attenzione, che corrisponde alla nozione anglosassone di *wilful misconduct* ⁽¹²¹⁾, già introdotta dal Protocollo dell'Aja del 1955 (art. XIII) di emendamento al testo originario della Convenzione di Varsavia del 1929 (art. 25), al fine di superare la nozione di «colpa equiparata al dolo» se-

⁽¹¹⁸⁾ Mentre la decadenza del vettore aereo dal beneficio del limite non è espressamente prevista nel caso di danni alle merci (art. 22.5 Conv. Montreal). Va ricordato che il Protocollo n. 4 di Montreal del 1975 di emendamento alla Convenzione di Varsavia del 1929 (art. 24) prevedeva espressamente l'esclusione della decadenza dal beneficio.

⁽¹¹⁹⁾ Cfr. Cour Cassation 21 luglio 1987, in *Dir. trasp.*, I/1989, 238 ss., con nota di C. COLETTA, *Sulla nozione di preposto del vettore aereo, agente nell'esercizio delle proprie funzioni*; Trib. Busto Arsizio 18 aprile 2008, in *Dir. trasp.*, 2009, 489 ss., con nota di M. PADOVAN, *La decadenza del vettore dal beneficio del limite risarcitorio in caso di accertata colpa con previsione dei suoi dipendenti*.

⁽¹²⁰⁾ Art. 22.5 Conv. Montreal: «*The foregoing provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, its servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result [...]*». Il vettore aereo può sempre prevedere che i limiti di responsabilità siano più elevati di quelli fissati dalla norma, mentre la previsione contrattuale volta a determinare limiti inferiori o tendente ad esonerare il vettore dalle responsabilità è da considerarsi nulla con salvezza dell'intero contratto di trasporto aereo che rimane soggetto alle disposizioni della normativa internazionale (artt. 25 e 26 Conv. Montreal).

⁽¹²¹⁾ Cfr. A. ZAMPONE, *La condotta temeraria e consapevole nel diritto uniforme dei trasporti*, Padova, 1999; D. DAMAR, *Wilful Misconduct in International Transport Law*, Heidelberg, Dordrecht, London, New York, 2011.

condo la legge del giudice adito ⁽¹²²⁾, non va identificato con il concetto di colpa grave poiché si connota, rispetto a quest'ultimo, per la previsione della realizzazione dell'evento ⁽¹²³⁾. Da qui la giurisprudenza di legittimità assimila la colpa temeraria e consapevole alla colpa con previsione purché i due requisiti della temerarietà e della consapevolezza ricorrano congiuntamente per essere valutati nel loro insieme al fine di connotare l'elemento soggettivo non doloso onde escludere la limitazione della responsabilità in capo al vettore. Tale prevalente orientamento giurisprudenziale sostiene che la colpa temeraria e consapevole esprima pur sempre un comportamento colposo e non doloso in capo all'agente che, confidando nelle proprie capacità, ritiene di potere evitare l'evento dannoso, dovendo, quindi, prospettarsi l'assimilazione alla colpa con previsione e non alla colpa grave (e nemmeno al dolo eventuale) in quanto «a differenza della colpa grave, che è ravvisabile nell'inosservanza delle regole più elementari di prudenza o di diligenza ma non richiede la prevedibilità o, ancor meno, la rappresentazione dell'evento, nella colpa con previsione l'agente prevede come probabile l'evento dannoso, ma non modifica la propria condotta, accettando il rischio, con atteggiamento psicologico di indifferenza o di maggiore antidoverosità» ⁽¹²⁴⁾. Ne deriva,

⁽¹²²⁾ Cfr. Trib. Milano 20 febbraio 1964, con nota di D. S., *Norme interne e norme internazionali circa la responsabilità del vettore aereo*, in *Dir. aereo*, 1967, 170 ss.; Cass. 23 maggio 1972, n. 1605, *ibidem*, 1974, 161 ss., con nota di G. CAMARDA, *Osservazioni in tema di risarcimento di danni nel trasporto aereo di persone*. Sul concetto di colpa equivalente al dolo, cfr. App. Roma 27 ottobre 1982, in *Dir. maritt.*, 1984, 283. In dottrina, cfr. R. ROVELLI, *op. cit.*, 216; S. ZUNARELLI, *La decadenza del vettore dal beneficio della limitazione della responsabilità*, in *Studi in onore di Antonio Lefebvre d'Ovidio in occasione dei cinquant'anni del diritto della navigazione*, cit., 1431 ss.; S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, cit., 641. In ambito nazionale, cfr. Trib. Roma 26 febbraio 1987, *cit.*, 364, che, in applicazione dell'art. 952 c. nav. (nella originaria versione prima dell'intervenuta modifica della parte aeronautica del codice della navigazione), ha dichiarato la limitazione della responsabilità del vettore aereo in caso di perdita del bagaglio consegnato, non assicurato e per il quale il passeggero non forniva la dichiarazione di valore, in mancanza di prova circa il dolo o la colpa grave del vettore stesso o dei suoi dipendenti o preposti.

⁽¹²³⁾ Cfr. M. RIGUZZI, *In tema di colpa temeraria e consapevole prevista dall'art. XIII del protocollo dell'Aja del 1955*, in *Dir. aereo*, 1974, 248 ss. (nota a App. Milano 7 maggio 1974). In argomento, cfr. G. VISINTINI, *Osservazioni critiche sulla supposta esistenza di un principio di equiparazioni della colpa grave al dolo*, in *Dir. maritt.*, 1981, 217 ss., nota a Cass. 16 settembre 1980, n. 5269.

⁽¹²⁴⁾ Cfr. Cass. 18 luglio 1991, n. 7977, in *Dir. trasp.*, I/1992, 164 ss., con nota di M. M. COMENALE PINTO, *Trasporto aereo e consegna della merce a persona diversa dal*

sempre nel medesimo ambito giurisprudenziale, che debba darsi prevalenza all'interpretazione oggettiva nella valutazione della condotta temeraria e consapevole del vettore aereo, sulla base del principio dell'*id quod plerumque accidit*, nel senso che la consapevolezza della probabilità del danno deve essere intesa in astratto come conoscibilità e non come effettiva conoscenza. In senso contrario, si pone l'interpretazione soggettiva che, muovendo da una ricostruzione dell'*animus* del vettore, ravvisa la necessità di un accertamento in concreto dell'effettiva conoscenza del probabile verificarsi del danno ⁽¹²⁵⁾. Se da un lato il criterio soggettivo sembra maggiormente rispondente alla *ratio* della norma, dall'altro appare difficile non condividere le argomentazioni della giurisprudenza italiana secondo cui la valutazione soggettiva della colpa del vettore finirebbe per rendere inapplicabile il dettato normativo proprio nei casi di gravi incidenti aerei (soprattutto dalle conseguenze mortali) per l'impossibilità per i passeggeri (o per gli aventi diritto al risarcimento) di fornire la prova dell'effettiva conoscenza da parte del vettore e dei suoi ausiliari della probabilità del danno ⁽¹²⁶⁾.

destinatario; Cass. 19 aprile 2001, n. 8328, in *Dir. maritt.*, 2002, 1288 ss., con nota di S. BOTTACCHI, *Condotta temeraria e consapevole e decadenza del vettore aereo dal beneficio della limitazione del debito*; Cass. 15 luglio 2005, n. 15024, in *Dir. trasp.*, 2006, 638. Conformemente, Trib. Busto Arsizio 10 gennaio 1996, in *Dir. trasp.*, 1997, 173 ss., con nota di S. PICCOROSSO, *La decadenza del vettore aereo internazionale di persone dal beneficio della limitazione del debito*; Trib. Busto Arsizio, sez. Gallarate, 22 aprile 2003, in *Dir. trasp.*, 2004, 913 ss., con nota di C. LUNA, *Sulla responsabilità del vettore aereo di merci in rapporto all'operatore di handling ed alla valutazione della colpa temeraria*. La dottrina afferma che la colpa temeraria e consapevole sia da considerare più «grave» della colpa grave (in tal senso, G. RINALDI BACCELLI, *Note in margine alla insuperabilità del limite di responsabilità del vettore aereo o dei suoi dipendenti*, in *Temi romana*, 1972, 40; A. LEFEBVRE D'OIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *op. cit.*, 516). Sull'argomento, G. CAMARDA, *Alcune osservazioni sui problemi giuridici attuali del trasporto aereo di merci*, *cit.*, 371, afferma che i tentativi della dottrina e della giurisprudenza italiane di identificazione del concetto di *wilful misconduct* con quello di colpa intenzionale o di colpa cosciente non hanno fornito risultati soddisfacenti.

⁽¹²⁵⁾ In giurisprudenza, cfr. U.S. Court of Appeals, Eleventh Circuit, 15 giugno 1999, in *Dir. trasp.*, 2001, 203 ss., con nota di A. ZAMPONE, *Sulla nozione di wilful misconduct nella giurisprudenza statunitense alla luce dell'entrata in vigore del Protocollo di Montreal n. 4*. Sulla valutazione soggettiva della colpa del vettore aereo, cfr. E. FANARA, *Le assicurazioni aeronautiche*, Reggio Calabria, 1976, 335; S. BUSTI, *op. ult. cit.*, 653.

⁽¹²⁶⁾ Così Trib. Busto Arsizio 10 gennaio 1996, *cit.*, 178. Sulla controversa questione, S. ZUNARELLI, *op. ult. cit.*, 1446, rileva come la giurisprudenza aderisca maggiormente all'impostazione oggettiva della colpa del vettore aereo. In tal senso,

Ai fini applicativi dell'orientamento giurisprudenziale prevalente in un caso di smarrimento del bagaglio, il vettore è stato ritenuto responsabile per colpa con previsione con esclusione del beneficio della limitazione *ex art. 22.5 Conv. Montreal*, per non avere apposto sul bagaglio l'etichettatura della destinazione corretta nonostante il passeggero, accortosi dell'errore, avesse segnalato la necessità di richiamare il proprio bagaglio per apporre la corretta destinazione e ciò in quanto il vettore ha agito temerariamente avendo dovuto prevedere che tale omissione avrebbe, con alta probabilità, comportato l'evento dannoso (nella specie, lo smarrimento del bagaglio) ⁽¹²⁷⁾.

Per quanto riguarda, infine, la responsabilità per la mancata esecuzione del trasporto aereo, l'art. 949 *bis* c. nav., introdotto a seguito della riforma della parte aeronautica del codice della navigazione di cui si è detto, prevede lo stesso regime di responsabilità adottato per i danni da ritardo. Il legislatore italiano ha voluto colmare così una lacuna nel sistema della responsabilità del vettore aereo in quanto né la Convenzione di Montreal, né il reg. Ce n. 889/2002 (né, del resto, la precedente Convenzione di Varsavia), contengono una previsione normativa in ordine all'inesecuzione contrattuale del trasporto da parte del vettore aereo. Si tratta, quindi, di un regime di responsabilità per colpa presunta con possibilità da parte del vettore e dei suoi preposti di fornire la prova liberatoria di avere adottato tutte le misure necessarie e possibili per evitare il danno oppure che, sempre secondo la normale diligenza, era loro impossibile adottarle ⁽¹²⁸⁾. La regola posta alla base della norma in esame è quella generale in materia di responsabilità per inadempimento da parte del vettore che rimane obbligato a risarcire il danno in caso di mancata prova liberatoria ⁽¹²⁹⁾. Si deve precisare che il codice della navigazione,

anche, M. BRIGNARDELLO, *In tema di responsabilità del vettore aereo nel trasporto di cose*, nota a Trib. Milano 7 settembre 2005, in *Dir. maritt.*, 2006, 894 ss. Per una posizione intermedia tra la teoria c.d. oggettiva e quella c.d. soggettiva, cfr. P. DAGNINO, *Osservazioni in tema di responsabilità del vettore aereo e del preposto nella Convenzione di Varsavia del 1929*, nota a Cass. 19 gennaio 1996, n. 418, in *Dir. maritt.*, 1998, 90.

⁽¹²⁷⁾ Cfr. Trib. Busto Arsizio 18 aprile 2008, *cit.*, 489 ss.

⁽¹²⁸⁾ Cfr. S. BUSTI, *Nuovi profili della tutela del passeggero nelle ipotesi di inadempimento o ritardo nel trasporto aereo*, in *Il diritto aeronautico a cent'anni dal primo volo*, *cit.*, 41 ss.; S. MAGNOSI, *Brevi considerazioni in tema di mancata esecuzione del trasporto aereo*, in *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, *cit.*, 199 ss.

⁽¹²⁹⁾ Cfr. A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, *cit.*, 232-233; C. INGRATOCCI,

prima della citata riforma della parte aeronautica, contemplava la responsabilità per inadempimento del contratto di trasporto aereo di sole persone (art. 942 c. nav.), mentre la responsabilità per inadempimento nel trasporto di bagagli consegnati al vettore veniva regolata, per esplicito rinvio di cui all'art. 945 c. nav., dalle norme sulla responsabilità per il trasporto di merci (art. 951 c. nav.). La nuova disposizione, invece, si riferisce espressamente alla responsabilità del vettore per la mancata esecuzione del trasporto sia di persone sia di bagagli. La citata novella al codice della navigazione non ha previsto alcun limite risarcitorio in caso di responsabilità per la mancata esecuzione del trasporto di bagagli (e di persone) creando uno squilibrio rispetto alla figura del ritardo che, viceversa, come sopra visto, gode di un massimale normativamente previsto. Da ciò si intuisce il rilievo mosso dalla dottrina quando le due fattispecie di inesecuzione e ritardo si presentano, sovente, difficilmente distinguibili nel contesto operativo del trasporto aereo ⁽¹³⁰⁾. Un'altra non secondaria considerazione, parimenti in grado di riverberarsi nella pratica dei trasporti aerei, è quella in vista dell'applicazione della norma di cui all'art. 949 *bis* c. nav., allorquando venga chiamata a colmare la lacuna nelle ipotesi di trasporto aereo internazionale nei casi di mancata esecuzione del trasporto (si pensi alle frequenti ipotesi di bagagli che non vengono imbarcati e rimangono «a terra») ove il danno dovrà essere risarcito per intero, non sussistendo per tali casi alcun limite risarcitorio.

Da ultimo deve osservarsi che la normativa comunitaria (reg. Ce n. 889/2002) prevede che tutti i vettori aerei che vendono servizi di trasporto aereo nella Comunità debbono garantire che una sintesi delle principali disposizioni sul regime di responsabilità per i passeggeri e i loro bagagli sia messa a disposizione dei passeggeri nei punti vendita (incluse le vendite per telefono e via *internet*). Inoltre, relativamente ai bagagli, tutti i vettori aerei debbono fornire ai passeggeri un'indicazione scritta riguardante il limite applicabile per il volo in questione nei casi di responsabilità del vettore per distruzione, perdita o danno ai bagagli, ed un'avvertenza che il bagaglio di valore superiore alla cifra indicata dovrebbe essere dichiarato alla compagnia aerea al momento della registra-

La responsabilità del vettore aereo per inesecuzione della prestazione, in Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme, cit., 165 ss.

⁽¹³⁰⁾ Sulla questione, cfr. S. BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, cit., 163 ss.

zione oppure essere assicurato dal passeggero prima di intraprendere il volo. I vettori debbono fornire un'indicazione scritta anche per quanto riguarda il limite applicabile in caso di responsabilità per danno da ritardo (art. 6). Il reg. Ce n. 889/2002 fa salva la possibilità per i vettori aerei comunitari di applicare volontariamente limiti più alti di quelli previsti dal medesimo regolamento. L'obbligo di informazione e dell'indicazione scritta (ivi inclusa l'avvertenza per i bagagli) ai passeggeri si estende anche a tutti i vettori aerei non comunitari quando effettuano trasporti verso o dalla Comunità o all'interno di essa. I passeggeri, quindi, debbono essere informati sui loro diritti e, in particolare, sulla questione dei limiti risarcitori, laddove esistenti, dei termini previsti per la presentazione delle richieste di risarcimento e della possibilità di effettuare la dichiarazione speciale di interesse; tuttavia si avverte la mancata previsione di una sanzione per l'inadempimento degli obblighi di informazione a carico dei vettori che potrebbe costituire un punto debole dello schema normativo comunitario volto a garantire un'uniforme tutela ai passeggeri aerei. Provvede al riguardo il legislatore italiano che vieta ai vettori aerei che non adempiono agli obblighi di informazione di cui all'art. 6 reg. Ce n. 2027/1997, come modificato dal reg. Ce n. 889/2002, l'atterraggio ed il decollo nel territorio nazionale (art. 943, comma 3, c. nav.)⁽¹³¹⁾, innalzando così il livello di tutela dei diritti del passeggero e garantendo una maggiore trasparenza nel rapporto contrattuale⁽¹³²⁾.

7. *Il problema del risarcimento dei danni morali.*

A fronte delle tre fattispecie di eventi, come sopra analizzati, generatori di danni al passeggero (e cioè i danni da distruzione, perdita o avaria, da ritardo e da mancata esecuzione del trasporto aereo), una volta accertati i presupposti costitutivi per l'applicazione del regime di responsabilità previsto dalla vigente normativa, sorge in capo al vettore ae-

⁽¹³¹⁾ Cfr. G. MASTRANDREA, L. TULLIO, *Il compimento della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, cit., 730, i quali ritengono che «lasciare l'inadempimento sia regolato soltanto sul piano civilistico rende la prescrizione infruttuosa, come del resto l'esperienza di applicazione del regolamento ha insegnato».

⁽¹³²⁾ In tal senso, E. TURCO BULGHERINI, *La riforma del codice della navigazione. Parte aerea*, cit., 1362.

reo un'obbligazione risarcitoria. A questo proposito si presentano due ordini di problemi: l'individuazione della tipologia del danno da risarcire in favore del passeggero e la quantificazione del danno.

Nelle dinamiche operative del trasporto aereo, si assiste, sovente, soprattutto nei periodi di intenso traffico, al fenomeno del ritardo nella riconsegna dei bagagli, che costituisce una delle principali cause di evidenti disagi e pregiudizi ai passeggeri e che ha ricevuto nel 2009 una vasta eco dagli organi di informazione per il livello di criticità raggiunto nei principali aeroporti italiani ⁽¹³³⁾. Ne consegue che i passeggeri devono attendere molto tempo e, comunque, oltre quello ragionevolmente richiesto e prefissato per il compimento delle operazioni di scarico, per rientrare in possesso dei loro bagagli; in altre circostanze, i bagagli vengono restituiti alla fine della vacanza, costringendo i passeggeri ad acquistare oggetti ed effetti personali (vestiario, biancheria, ecc.), oppure dopo diversi giorni dal rientro del viaggio aereo. Si sono verificati casi in cui i passeggeri sono stati costretti a ripresentarsi in aeroporto per la identificazione dei bagagli nel frattempo rinvenuti e collocati nelle sale aeroportuali. Simili disagi si manifestano analogamente anche nelle ipotesi, non meno frequenti del ritardo nella riconsegna, di smarrimento o distruzione dei bagagli. In tutti questi casi, assume particolare importanza la questione del riconoscimento e della conseguente risarcibilità dei danni di natura morale o esistenziale che vengono patiti dal passeggero, accanto, indubbiamente, a quelli di natura patrimoniale (il valore del bagaglio, del suo contenuto, gli esborsi sostenuti dal viaggiatore per l'acquisto di effetti personali, ecc.), che sono stati via via portati all'attenzione delle corti italiane con il risultato, di immediata percezione, di una dilatazione della sfera del pregiudizio di natura non patrimoniale della persona del passeggero. A fronte di questi fenomeni di inadempimento vettoriale, parte della giurisprudenza ha operato anche una sorta di automatismo risarcitorio a favore del passeggero leso nella sua sfera esistenziale (nervosismo, stress, patema d'animo, frustrazione connessi alla lunga attesa).

⁽¹³³⁾ Il riferimento, in particolare, è all'estate del 2009 quando i tempi di riconsegna dei bagagli all'aeroporto di Roma-Fiumicino e all'aeroporto di Milano-Malpensa sono stati superiori a sessanta minuti, arrivando perfino ad un'attesa di due ore, con una serie di disservizi che hanno allarmato l'ENAC al punto di annunciare l'applicazione di particolari sanzioni nei confronti delle società di gestione dei servizi aeroportuali e dei vettori interessati.

Queste considerazioni inducono ad una riflessione. Se da un lato, il ritardo nella riconsegna, la perdita e la distruzione dei bagagli costituiscono delle componenti negative del sistema qualitativo dell'intero servizio del trasporto aereo che comportano una lesione nella sfera soggettiva del passeggero in un contesto della società moderna in cui è mutata la concezione del danno e si sono moltiplicate le occasioni di danno connotate di attenzione risarcitoria rispetto alla tradizionale visione della responsabilità civile, dall'altro occorrerà verificare, però, quali siano i danni meritevoli di essere risarciti. Sulla questione, si è avuto modo di sollevare perplessità sulle numerose istanze giurisprudenziali volte ad ampliare l'area del danno risarcibile sulla scia dell'enfasi consumistica consistente nel condurre nell'area del risarcimento lesioni che apparterebbero al novero dei danni morali per giungere ad ammettere una risarcibilità senza limiti con l'ovvia conseguenza di rimanere esposti a facili speculazioni ⁽¹³⁴⁾.

Le osservazioni da ultimo compiute consentono, quindi, di ritenere che la questione del risarcimento del danno morale derivante dal ritardo nella riconsegna del bagaglio o dalla perdita o avaria dello stesso si presenta quale problema attuale e centrale del «nuovo» danno alla persona nel trasporto aereo.

7.1. *L'analisi della giurisprudenza italiana.*

L'elaborazione giurisprudenziale italiana sul risarcimento del danno al passeggero causato da ritardata o mancata consegna dei bagagli accredita una nozione estensiva del danno non patrimoniale ma allo stesso tempo riflette le incertezze che si riscontrano anche in seno alla dottrina sulla configurabilità o meno dell'autonoma figura di danno esistenziale e sulla risarcibilità del danno morale soggettivo anche a prescindere da un'ipotesi di reato ⁽¹³⁵⁾.

⁽¹³⁴⁾ Sia consentito rinviare a S. POLLASTRELLI, *Il risarcimento del danno morale nei viaggi turistici organizzati*, in *Dir. maritt.*, 2003, 59.

⁽¹³⁵⁾ Cfr. Giud. Pace Milano 18 dicembre 2000, in *Giur. it.*, 2001, 1159 ss., con nota di F. BILOTTA, *Inadempimento contrattuale e danno esistenziale*; Giud. Pace Massa 13 novembre 2003, in *Dir. turismo*, 2005, 63 ss., con commento di G. BENELLI, *Ritardata consegna del bagaglio e danno da vacanza rovinata*; Giud. Pace Trieste 28 settembre 2004, in *Dir. trasp.*, 2006, 591 ss., con nota di A. LEGA, *Responsabilità contrattuale del vettore aereo per smarrimento bagagli e danno da vacanza rovinata*; Giud. Pace Mestre 22 novembre 2004, in *Dir. trasp.*, 2005, 691 ss., con nota di E. GREGORACI, *Mancata consegna del bagaglio nel*

A questo riguardo, più analiticamente, si osserva che i danni (nella specie: *stress*, disagio e sofferenza che hanno compromesso le aspettative e la qualità della vacanza) subiti dai passeggeri a causa dello smarrimento dei loro bagagli da parte del vettore aereo configurano un vero e proprio danno morale, la cui copertura normativa ai fini della risarcibilità *ex art.* 2059 c.c. è da ricercare nell'art. 2 cost., non dovendosi ravvisare «una permanente alterazione delle abitudini e degli interessi relazionali del soggetto leso», negando, quindi, sulla base del percorso storico giurisprudenziale italiano in tema di risarcibilità dei danni non patrimoniali, la sussistenza di un pregiudizio di natura esistenziale ⁽¹³⁶⁾. Nella medesima prospettiva, sempre la giurisprudenza di merito, in un'ipotesi di ritardata consegna dei bagagli (dopo quattro giorni dall'arrivo), riconosce al passeggero il risarcimento di danni morali consistenti nella violazione «del diritto costituzionalmente garantito ad esplicitare la propria personalità anche in vacanza, intesa quale luogo privilegiato di ricreazione e rigenerazione della persona, oltre che di manifestazione delle sue attività realizzatrici» ⁽¹³⁷⁾. Invero, il ragionamento della giurisprudenza italiana qui in

trasporto aereo: danno da ritardo o danno da vacanza rovinata?; Giud. Pace Bari 22 marzo 2005, in *Foro it. Rep.*, 2007, *Danni civili: Danno alla persona e alla salute*, [2020], n. 249; Trib. Torre Annunziata 29 marzo 2005, in *Contr.*, 2005, 1008; Giud. Pace Mestre 30 gennaio 2006, in *Dir. trasp.*, 2007, 899 ss., con nota di S. PURELLI, *Risarcibilità del danno esistenziale in caso di ritardo nella riconsegna dei bagagli*; Giud. Pace Ancona 16 maggio 2007, n. 460, in *Le scelte del consumatore*, *Unione Nazionale Consumatori*, 16 gennaio 2008, n. 173, 24, con nota di E. DONA, *Ritardo del bagaglio e danno esistenziale*; Giud. Pace Roma 12 dicembre 2007, in *Dir. trasp.*, 2008, 574; Giud. Pace Bari 20 gennaio 2010, n. 399, in *Riv. it. dir. turismo*, 3, 2011, 100 ss., con commento di F. BRUGNONE, *Il danno non patrimoniale da ritardo nella riconsegna del bagaglio da parte della compagnia aerea*. Di diverso avviso, Giud. Pace San Donà di Piave 20 gennaio 2006, in *Dir. trasp.*, 2006, 969 ss., con nota di C. TOSORATTI, *Profili della risarcibilità del danno derivante dalla perdita del bagaglio registrato nel trasporto aereo internazionale*, che nega il risarcimento del danno morale al passeggero per mancanza di prova e condanna il vettore aereo a risarcire le sole spese sostenute per sopperire alla perdita dei bagagli smarriti; Giud. Pace Pistoia 31 ottobre 2009, in questa *Rivista*, 2010, 741 ss., con nota di B. COSSU, *La tutela del passeggero nel trasporto aereo internazionale in caso di ritardo e perdita del bagaglio*. Nel settore del trasporto marittimo, si vedano, Trib. Genova 11 giugno 1954, in *Dir. maritt.*, 1955, 444; Trib. Roma 10 novembre 2005, *ibidem*, 2006, 1310, secondo cui il c.d. danno da vacanza rovinata può essere concesso ai turisti in via equitativa, tenuto conto della durata del ritardo nella consegna dei bagagli.

⁽¹³⁶⁾ Cfr. Trib. Marsala 14 aprile 2007, *cit.*, 219 ss.

⁽¹³⁷⁾ Così, Trib. Paola 26 giugno 2008, in *Foro it.*, 2008, 2996. In senso conforme, Trib. Torre Annunziata 29 marzo 2005, *cit.*, 1008.

esame è più complesso in quanto consiste nel verificare se il danno morale da accordare al passeggero, a causa di smarrimento o ritardo nella riconsegna dei bagagli, debba soffrire o meno della limitazione dell'obbligazione risarcitoria prevista dall'art. 22.2 Conv. Montreal 1999 e la soluzione che ne consegue è volta ad affermare che nel limite previsto a beneficio del vettore aereo sia compreso tanto il danno patrimoniale quanto il danno morale e ciò va inteso anche nei casi in cui la prestazione vettoriale è resa nell'ambito di un pacchetto turistico «tutto compreso», anticipando in tal senso, come di seguito si vedrà, l'orientamento interpretativo della Corte di giustizia del 6 maggio 2010 pronunciatasi sullo specifico aspetto.

7.2. *La posizione della Corte di giustizia sul risarcimento del danno morale per perdita del bagaglio.*

La Corte di giustizia dell'Unione europea veniva investita dal Tribunale di Barcellona (Spagna) della questione in via pregiudiziale d'interpretazione in ordine alla nozione di «danno» contenuta nell'art. 22.2 Conv. Montreal, che determina una limitazione risarcitoria a favore del vettore aereo in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo del bagaglio, nel senso se ricomprenda tanto il danno materiale quanto il danno morale. La questione prende lo spunto da un caso di smarrimento di un bagaglio nell'ambito di un trasporto aereo. Il passeggero chiedeva il risarcimento sia del danno morale sia del danno patrimoniale per la complessiva somma di euro tremiladuecento. La compagnia aerea contestava la domanda invocando, all'uopo, la limitazione di responsabilità pari a mille dsp (ora, come sopra visto, pari a millecentotrentuno dsp) fissata dall'art. 22 Conv. Montreal. La Corte di giustizia, con sentenza del 6 maggio 2010, ha definitivamente risolto la questione affermando che il termine «danno» di cui all'art. 22 Conv. Montreal deve essere interpretato nel senso che include sia il danno morale che il danno materiale derivante dalla perdita del bagaglio ⁽¹³⁸⁾.

⁽¹³⁸⁾ Cfr. C. giust. Ue 6 maggio 2010, causa 63/09, in *Dir. maritt.*, 2011, 421 ss., con commento di M. BRIGNARDELLO, *Il risarcimento limitato dei danni morali derivanti da perdita del bagaglio nel trasporto aereo* (anche in questa *Rivista*, 2011, 267 ss., con nota di N. LIBERATOSCIOLI, *Nel caso di perdita dei bagagli il massimale di responsabilità del vettore comprende i danni sia materiali che morali*). Per un'analisi sugli interventi della Corte di

Le conclusioni cui è giunta la Corte di giustizia hanno il merito di porre chiarezza nella giurisprudenza italiana ove si registravano sentenze di merito che si ponevano in linea con la decisione della Corte di giustizia tali da essere considerate anticipatorie del principio emerso in via interpretativa ma anche sentenze di diverso avviso. Inoltre, il problema del riconoscimento del danno non patrimoniale derivante dalla perdita del bagaglio era, come sopra visto, soggetto alle diverse interpretazioni delle corti italiane⁽¹³⁹⁾. Ne dovrebbe conseguire, quindi, sempre a tenore della Corte di giustizia, che da una parte i passeggeri saranno risarciti rapidamente e, dall'altra, i vettori aerei non saranno tenuti ad un onere di riparazione che potrebbe rivelarsi «molto gravoso difficilmente identificabile e calcolabile, idoneo a compromettere, se non a paralizzare, la loro attività economica»⁽¹⁴⁰⁾.

La decisione dei giudici comunitari ha destato perplessità in seno alla dottrina italiana il cui principale rilievo mosso è volto a sostenere che i passeggeri saranno maggiormente penalizzati rispetto ai vettori aerei⁽¹⁴¹⁾. Sotto un profilo applicativo, la decisione della Corte di giustizia presenta vantaggi e criticità in un rapporto simultaneo di conformità e difformità con il nuovo assetto del danno alla persona nazionale delineato dalle Sezioni Unite della Corte di Cassazione del 2008⁽¹⁴²⁾. La compres-

giustizia in materia di tutela del passeggero aereo, cfr. C. VADALÀ, *Gli interventi della Corte di giustizia Ue nell'interpretazione del reg. Ce n. 261/2004 a tutela del passeggero aereo*, in questa *Rivista*, 2011, 729 ss.

⁽¹³⁹⁾ A titolo di esempio: Trib. Marsala 14 aprile 2007, *cit.*, 219; Giud. Pace Bari 20 gennaio 2010, n. 399, *cit.*, 100; Giud. Pace Massa 13 novembre 2003, *cit.*, 63; Giud. Pace San Donà 20 febbraio 2006, *cit.*, 969.

⁽¹⁴⁰⁾ Così C. giust. Ue, 6 maggio 2010, causa 63/09, *cit.*, § 36.

⁽¹⁴¹⁾ Cfr. E. G. ROSAFIO, *Il danno non patrimoniale nel trasporto aereo di persone*, in XXXIV *Jornadas latinoamericanas de derecho aeronáutico y espacial*, a cura di M. O. Folchi, M. M. Comenale Pinto, U. La Torre, F. Morandi, R. Tranquilli-Leali, Padova, 2010, 252; M. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, 429; M. PIRAS, *Il danno non patrimoniale nel trasporto aereo*, in *Dir. trasp.*, 2012, 397. Per una posizione critica sulla motivazione e sul metodo della Corte di giustizia, cfr. L. TULLIO, *Il danno risarcibile nel trasporto aereo: il danno morale*, in *Dir. trasp.*, 2011, 782.

⁽¹⁴²⁾ Cfr. Cass., sez. un., 11 novembre 2008, nn. 26972, 26973, 26974, 26975, in *Danno resp.*, 2009, 19 ss., con commenti di A. PROCIDA MIRABELLI DI LAURO, *Il danno non patrimoniale secondo le Sezioni Unite. Un «De Profundis» per il danno esistenziale*, S. LANDINI, *Danno biologico e danno morale soggettivo nelle sentenze della Cass. SS.UU. 26972, 26973, 26974, 26975/2008*. Per un maggiore approfondimento, si vedano, G. PONZANELLI, M. BONA (a cura di), *Il danno non patrimoniale*, Milano, 2009; P. PERLINGIERI, *L'onnipresente art. 2059 c.c. e la «tipicità» del danno alla persona*, in *Rass. dir. civ.*, 2, 2009, 520 ss.

sione del danno non patrimoniale entro la somma limite di cui all'art. 22 della Convenzione di Montreal costituisce indubbiamente un deterrente per richieste risarcitorie pretestuose a fronte di risibili disagi e fantasiose lesioni all'integrità psico-fisica. Si eviterà il fenomeno della proliferazione delle liti bagatellari in linea con quanto statuito dalla Corte di Cassazione con le sentenze gemelle del 2008. Per contro, se la gravità dell'offesa eccede la soglia minima di offensività rendendo il pregiudizio esistenziale alla persona del passeggero serio e meritevole quindi di integrale risarcimento, la compressione del danno non patrimoniale entro il parametro monetario indicato potrebbe comportare la vanificazione dell'integrale risarcimento del danno alla persona del passeggero ⁽¹⁴³⁾. Allo stesso modo nei casi in cui il bagaglio smarrito risulti di elevato valore economico ⁽¹⁴⁴⁾.

Ne discende che nel settore del trasporto aereo, ove i pregiudizi consistenti in disagi, disappunti, fastidi ed ansie a seguito della perdita del bagaglio o del ritardo nella riconsegna dello stesso coinvolgono diversi aspetti della vita quotidiana di ogni passeggero, ognuno nel suo contesto sociale che la convivenza impone, non sarà sempre facile individuare la gravità della lesione e la serietà del pregiudizio, che, in base ai principi espressi dalla Suprema Corte del 2008, costituiscono la soglia minima di

Occorre precisare che le Sezioni Unite del 2008 affermano che il danno non patrimoniale costituisce una categoria ampia ed omnicomprensiva all'interno della quale non possono più essere distinte ulteriori sottocategorie (o sottofigure) di danni non patrimoniali, sempre più sganciate dall'art. 2059 c.c. Cosicché, non è più ammissibile, nell'ordinamento giuridico italiano, il riconoscimento autonomo del danno esistenziale, inteso come perdita del fare areddituale della persona. Ciò comporta, quindi, che tale perdita, provocata da un fatto illecito che vulnera un diritto inviolabile della persona costituzionalmente garantito rientra nel danno non patrimoniale ed è risarcibile *ex art.* 2059 c.c. senza ulteriori e diverse denominazioni, mentre se il pregiudizio non sia tale da ledere i diritti della persona costituzionalmente garantiti sarà irrisarcibile a causa della limitazione propria di cui all'art. 2059 c.c. Quale logico corollario del principio della negazione del danno esistenziale come categoria unitaria è l'esclusione del riconoscimento ad ipotesi risarcitorie per i danni non patrimoniali di natura «bagatellare», ossia quelli futili, irrisori, irrilevanti, di dubbia serietà, ovvero causati da condotte prive della gravità, le cui pretese risarcitorie hanno dato luogo ad una proliferazione nella giurisprudenza dei giudici di pace «in relazione alle più fantasiose, ed a volte risibili, prospettazioni di pregiudizi suscettivi di alterare il modo di esistere delle persone».

⁽¹⁴³⁾ Cass., sez. un., 11 novembre 2008, nn. 26972, 26973, 26974, 26975, *cit.*, 27 ss.

⁽¹⁴⁴⁾ Cfr. M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, *La disciplina contrattuale*, *cit.*, 148.

lesione al diritto inviolabile della persona, al fine di contenere pretese risarcitorie dei passeggeri portatrici di patologie bagatellari ⁽¹⁴⁵⁾. La giurisprudenza di merito intervenuta dopo le Sezioni Unite, in un caso di smarrimento del bagaglio regolarmente imbarcato ha respinto la richiesta di risarcimento del danno non patrimoniale per non avere il passeggero fornito prova certa dell'effettività del pregiudizio subito ⁽¹⁴⁶⁾.

7.3. *Il trasporto aereo quale componente di un «pacchetto turistico». L'azione diretta nei confronti del terzo fornitore del servizio. La normativa italiana turistica. Il risarcimento del danno da vacanza rovinata.*

Sovente, il trasporto aereo rientra nell'ambito negoziale di un pacchetto turistico o di un viaggio «tutto compreso». Il passeggero-turista che subisce un danno a causa di un ritardo nella riconsegna del proprio bagaglio oppure di una perdita dello stesso, può invocare le specifiche tutele previste dalla vigente disciplina normativa settoriale turistica (d. lgs. 23 maggio 2011 n. 79 che ha istituito il codice del turismo), il cui riconoscimento del danno morale (nella specie il c.d. «danno da vacanza rovinata») è previsto dall'art. 47 d. lgs. n. 79/2011, avendo ricevuto altresì il conforto dalla Corte di giustizia, con sentenza del 12 marzo 2002, che ha interpretato in maniera estensiva l'art. 5 della dir. 90/314/Cee nel senso di ricomprendere nel previsto risarcimento anche il danno morale subito dal turista per il mancato godimento della vacanza ⁽¹⁴⁷⁾.

La questione che deve porsi è quella se al passeggero-turista sia più conveniente ai fini di ottenere una maggiore tutela indirizzare le pretese

⁽¹⁴⁵⁾ Cfr. M. FRANZONI, *Il danno non patrimoniale del diritto vivente*, in *Il danno non patrimoniale*, cit., 210; G. PONZANELLI, *Riparazione integrale del danno senza il danno esistenziale*, ivi, 339.

⁽¹⁴⁶⁾ Cfr. App. Napoli 22 gennaio 2009, in *Giur. merito*, 2009, 2766. Sull'orientamento giurisprudenziale dopo le Sezioni Unite del 2008, cfr. C. SCOGNAMIGLIO, *Il sistema del danno non patrimoniale dopo le decisioni delle sezioni unite*, in *Resp. civ. prev.*, 2009, 261 ss.; F. BILOTTA, *Le sentenze di merito dopo le sezioni unite del 2008 sul danno non patrimoniale*, ivi, 1499 ss.; M. DI MARZIO, *Danno non patrimoniale da inadempimento: le prime pronunce di merito dopo le sezioni unite*, ivi, 2445 ss. In senso conforme, Cass. 19 febbraio 2009, n. 4053, in *Giust. civ. mass.*, 2009, 269.

⁽¹⁴⁷⁾ Cfr. C. giust. Ce 12 marzo 2002, causa 168/00, in *Dir. maritt.*, 2003, 107 ss., con commento di S. POLLASTRELLI, *Il risarcimento del danno morale nei viaggi turistici organizzati*.

risarcitorie per danni ai bagagli e per quelli di natura morale che scaturiscono dalla perdita o dal ritardo nella riconsegna degli stessi all'organizzatore del viaggio (*tour operator*) piuttosto che alla compagnia aerea, che fungerebbe nel contesto negoziale turistico quale terzo fornitore del servizio di trasporto ⁽¹⁴⁸⁾, non dovendosi ritenere la sussistenza di una legittimazione passiva esclusiva in capo all'organizzatore (od al venditore) del viaggio turistico «tutto compreso» in quanto il consumatore può agire direttamente nei confronti dell'autore del danno (vettore aereo), ravvisandosi, invece, una legittimazione passiva concorrente dell'organizzatore (o del venditore) del viaggio anche per i servizi turistici prestati da terzi, in palese violazione, diversamente, degli artt. 3 e 24 cost. ⁽¹⁴⁹⁾.

Invero, in materia di danni alla persona del viaggiatore in ambito negoziale turistico, l'opportunità per il passeggero-turista di agire direttamente nei confronti del terzo fornitore della singola prestazione (come nel caso del trasporto aereo), piuttosto che nei confronti dell'organizzatore del viaggio o del venditore (intermediario) poteva considerarsi più conveniente sotto la vigenza di una precedente fase normativa, che, oggi, è da ritenersi superata ⁽¹⁵⁰⁾.

Si deve, difatti, precisare che la normativa turistica nazionale vigente in materia di contratti del turismo organizzato, rappresentata dal d. lgs. n. 79/2011 (codice del turismo), ha provveduto ad abrogare (art. 3, comma 2) ⁽¹⁵¹⁾ la l. 27 dicembre 1977 n. 1084 che ha reso esecutiva la Convenzione di Bruxelles del 1970 sul contratto di viaggio internazionale

⁽¹⁴⁸⁾ Cfr. Giud. Pace Rovereto 10 gennaio 2007, in *Dir. turismo*, 2007, 251 ss., con commento di A. TURCO, *Danno emergente e danno esistenziale per la perdita del bagaglio di viaggio*; Cass. 13 novembre 2009, n. 24044, in *Dir. trasp.*, 2011, 897 ss., con nota di M. BARTOLI, *Riflessioni sulle componenti optional del pacchetto turistico e sul danno da vacanza rovinata*.

⁽¹⁴⁹⁾ Cfr. Trib. Marsala 5 aprile 2007, *cit.*, 219; Giud. Pace Genova 24 ottobre 2007, in *Dir. turismo*, 2008, 35 ss., con commento di S. D'URSO, *Danno da vacanza rovinata e termine per il reclamo di cui all'art. 98 cod. consumo*. Sull'argomento, cfr. A. ANTONINI, *Prestazione di servizi turistici e diritti del cliente danneggiato*, in *Riv. dir. civ.*, 1997, 396.

⁽¹⁵⁰⁾ Sul punto, cfr. S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, *cit.*, 117.

⁽¹⁵¹⁾ L'abrogazione decorre dal momento in cui diviene efficace la denuncia dello Stato italiano della Convenzione internazionale di Bruxelles sul contratto di viaggio del 1970 conformemente a quanto previsto dall'art. 37 della medesima l. n. 1084/1977 secondo cui ciascun Stato contraente avrà diritto di denunciare la Convenzione di Bruxelles del 1970 e tale denuncia prenderà effetto solo un anno dopo la data di ricevimento della notifica di denuncia da parte del Governo belga.

(CCV) ⁽¹⁵²⁾. Inoltre, in tale ambito, è intervenuta la sentenza della Corte

⁽¹⁵²⁾ La Convenzione di Bruxelles del 1970 veniva introdotta nello Stato italiano con legge 27 dicembre 1977 n. 1084 ed è in vigore dal 4 ottobre 1979 (in G.U. 17 febbraio 1978, S.O. n. 48). In dottrina, si vedano: R. R. NYS, *La Convention internationale de Bruxelles relative au contrat de voyage (du 23 avril 1970)*, in *Dir. aereo*, 1970, 69 ss.; M. W. VANDERPERREN, *Convention internationale relative au contrat de voyage (C.C.V.)*, in *L'unification du droit, Annuaire 1970, Unidroit*, Roma, 1970, 57 ss.; F. MARTORANO, *Le contrat touristique*, in *Rapports nationaux italiens au IX Congrès International de Droit Comparé, Tébéran*, 1974, Milano, 1974, 351 ss.; E. WYMEERSCH, *Le contrat touristique. Etude de la Convention sur le contract du voyage*, in *Rapports belges au IX Congrès international de droit comparé*, Bruxelles, 1974, 201 ss.; G. MINERVINI, *Il contratto turistico*, in *Riv. dir. comm.*, I, 1974, 275 ss.; E. ROPPO (commentario di), *Convenzione internazionale relativa al contratto di viaggio (CCV)*, in *Nuove leggi civili*, 1978, 1757 ss.; E. MOSCATI, *La disciplina uniforme dei contratti di viaggio ed i principi della responsabilità per inadempimento*, in *Legislazione economica (settembre 1977 – agosto 1978). Rassegne e problemi*, a cura di F. Vassalli, G. Visentini, II, Milano, 1979, 350 ss.; M. GRIGOLI, *Il contratto di viaggio*, in *Obbligazioni e contratti*, in *Trattato di diritto privato*, diretto da P. Rescigno, 11, III, Torino, 1984, 799 ss.; L. STANGHELLINI, *Viaggio (contratto di)*, in *Nss. dig. it., App. VII*, Torino, 1987, 1127 ss.; G. ROMANELLI, G. SILINGARDI, *Contratti di viaggio organizzati*, in *Enc. giur. it.*, XI, Roma, 1988; V. CUFFARO, *Contratto turistico*, in *Dig. disc. priv., sez. civ.*, IV, Torino, 1989, 294 ss.; C. S. CARRASSI, *Il contratto di viaggio*, in *Giurisprudenza sistematica di diritto civile e commerciale*, fondata da W. Bigiavi, *I contratti in generale*, diretto da G. Alpa, M. Bessone, II, *I contratti atipici*, I, Torino, 1991, 531 ss.; G. SILINGARDI, *Turismo: legislazione e prassi contrattuale*, Milano, 1993; S. MONTICELLI, *Il contratto di viaggio*, in *Il contratto di albergo. Il contratto di viaggio. I contratti del tempo libero*, a cura di G. Ciurnelli, S. Monticelli, G. Zuddas, Milano, 1994, 129 ss.; C. S. CARRASSI, *Il contratto di viaggio*, in *I contratti del commercio, dell'industria e del mercato finanziario*, Trattato diretto da F. Galgano, II, Torino, 1995, 1765 ss.; M. E. LA TORRE, *Il contratto di viaggio «tutto compreso»*, in *Giust. civ.*, 1996, II, 27 ss.; G. SILINGARDI, *Contratti di viaggi organizzati*, in *Enc. giur. it.*, IX, Roma, 1996; G. TASSONI, *Il contratto di viaggio*, Milano, 1998; C. S. CARRASSI, *Il contratto di viaggio*, in *Giurisprudenza sistematica di diritto civile e commerciale*, fondata da W. Bigiavi, *I contratti in generale, Agg. 1991-1998*, diretta da G. Alpa, M. Bessone, Torino, 1999, 651 ss.; A. FLAMINI, *Viaggi organizzati e tutela del consumatore*, Napoli, 1999; V. CUFFARO, G. TASSONI, *Viaggio (contratto di)*, in *Dig. disc. priv., sez. civ., Agg.*, Torino, 2000, 751 ss.; A. SANTUARI, *I contratti di viaggio «all inclusive» tra fonti interne e diritto transnazionale*, Padova, 2003; A. LEZZA, *I contratti di viaggio*, in *Trattato di diritto privato europeo*, a cura di N. Lipari, IV, Padova, 2003, 255 ss.; V. BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, in *Trattato di diritto commerciale*, diretto da V. Buonocore, II/3.V, Torino, 2003, 251-347; F. MORANDI, *I contratti di viaggio*, in F. MORANDI, M. M. COMENALE PINTO, M. E. LA TORRE, *I contratti turistici*, cit., 3-144; S. MONTICELLI, M. GAZZARA, *Il contratto di viaggio*, in *I contratti dei consumatori*, a cura di E. Gabrielli, E. Minervini, 3, I, Torino, 2005, 745 ss.; C. ALVISI, *Il diritto privato del turismo nell'ordinamento giuridico del mercato*, Torino, 2007, 145 ss.; A. TURCO, *Il contratto di viaggio ed il contratto di vendita di pacchetti turistici*, in *Trasporti e turismo*, a cura di M. Riguzzi, A.

costituzionale del 21 marzo 2012, n. 75, che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 15 d. lgs. n. 111/1995 nella parte in cui ha fissato un limite all'obbligo risarcitorio per danni alla persona attraverso il richiamo della Convenzione di Bruxelles del 1970 sul contratto di viaggio internazionale, in violazione dei principi della legge delega ⁽¹⁵³⁾. Qui, giova precisare che, prima di tale intervento, gli unici limiti risarcitori rimasti in vigore erano quelli tipici della normativa turistica della Convenzione di Bruxelles del 1970 (cinquantamila franchi oro per danno alla persona) che svolgeva una funzione residuale dell'area della limitazione risarcitoria per i danni ai viaggiatori ed, in pari tempo, assorbente ogni altra prestazione turistica inclusi quindi anche i trasporti aerei, marittimi e ferroviari se risultavano compresi nel viaggio turistico «tutto compreso». La richiamata vigenza dei limiti risarcitori della Convenzione di Bruxelles comportava gravi disfunzioni anche nel settore dei danni diversi da quelli alla persona (duemila franchi oro per danni alle cose; cinquemila franchi oro per qualsiasi altro danno), ove si ravvisavano nondimeno contraddittorie pronunce giurisprudenziali ⁽¹⁵⁴⁾, come nei casi di perdita di bagagli nel trasporto aereo, ove il *tour operator* si trovava a corrispondere una somma largamente supe-

Antonini, *cit.*, 437 ss.; L. TULLIO, *Il contratto di viaggio*, in *Diritto civile*, diretto da N. Lipari, P. Rescigno, coordinato da A. Zoppini, *Obbligazioni*, III, *I contratti*, Milano, 2009, 271 ss.; G. CIURNELLI, *Il contratto di viaggio*, in *Manuale di diritto del turismo*, *cit.*, 276 ss.; ID., *I contratti di organizzazione e di intermediazione di viaggio nel codice del turismo*, *ivi*, *Complemento*, Torino, 2011, 17 ss.; L. ROSSI CARLEO, M. DONA, *Il contratto di viaggio turistico*, in *Trattato di diritto civile del Consiglio Nazionale del Notariato*, diretto da P. Perlingieri, Napoli, 2010; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *op. cit.*, 453 ss.; F. ROMEO, *Il contratto di viaggio*, in *Trattato teorico-pratico di diritto privato*, diretto da G. Alpa, S. Patti, VII, Padova, 2011; M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, 371 ss.; R. SANTAGATA, *op. cit.*, 247 ss.

⁽¹⁵³⁾ Cfr. Corte cost. 30 marzo 2012, n. 75, in *Dir. trasp.*, 2012, 455 ss., con nota di A. TAMBURRO, *Illegittimo il rinvio dell'art. 15 d. lg. 17 marzo 1995 n. 111 alla Convenzione di Bruxelles del 1970 sul contratto di viaggio per la limitazione del risarcimento del danno alla persona*.

⁽¹⁵⁴⁾ I limiti risarcitori della Convenzione di Bruxelles del 1970 erano considerati orientativi e non obbligavano l'interprete alla loro applicazione (così, Trib. Roma 2 ottobre 2003, in *Dir. trasp.*, 2005, 285 ss., con nota di L. TULLIO, *Interpretazioni discutibili e inquietanti della normativa sul contratto di viaggio*). Inoltre, da una parte veniva affermato che il danno da vacanza rovinata era assoggettato al limite risarcitorio (in tal senso, Trib. Bari 8 agosto 2000, in *Dir. trasp.*, 2001, 783 ss., con nota di B. FIORE, *Pacchetti turistici: forma del contratto, danno da vacanza rovinata e limite risarcitorio*), mentre dall'altra si affermava la sua risarcibilità senza alcun limite in ossequio ai principi del diritto comunitario di cui alla sentenza della C. giust. Ce 12 marzo 2002 n. 168/00 (in tal senso, Trib. Roma 19 maggio 2003, in *Giur. rom.*, 2003, 351).

riore rispetto a quella che avrebbe dovuto pagare il vettore, quale singolo fornitore del servizio di trasporto, con conseguenti inconvenienti in ordine all'azione di rivalsa ⁽¹⁵⁵⁾.

L'art. 44, comma 1, c. turismo prevede che «il danno che deriva alla persona dall'inadempimento o dall'inesatta esecuzione delle prestazioni che formano oggetto del pacchetto turistico è risarcibile secondo le norme stabilite dalle convenzioni internazionali, di cui sono parte l'Italia o l'Unione europea, che disciplinano le singole prestazioni che formano oggetto del pacchetto turistico, così come recepite nell'ordinamento italiano». Quindi, i danni al turista vengono disciplinati a seconda della convenzione internazionale di riferimento collegabile alla fase esecutiva, che compone il viaggio turistico, in cui si verifica la fattispecie dannosa alla persona del passeggero-turista. Tale formulazione consente, agevolmente, al *tour operator* di potere poi esperire l'azione di rivalsa (art. 43, comma 2, c. turismo) nei confronti del singolo prestatore del servizio turistico (che nel caso del trasporto aereo è il vettore) ⁽¹⁵⁶⁾.

Per i danni diversi da quelli alla persona, l'art. 45 c. turismo ammette che le parti contraenti possano convenire in forma scritta limitazioni risarcitorie del danno (diverso dal danno alla persona) purché non inferiori di quelle previste dalle convenzioni internazionali che disciplinano le prestazioni che formano oggetto del pacchetto turistico. Tale disposizione è da ritenersi riferibile al caso in esame ove per il trasporto aereo vigono i limiti risarcitori previsti dalla Convenzione di Montreal del 1999 per danni o ritardo dei bagagli.

In caso in cui l'organizzatore di viaggio sia responsabile nei confronti del passeggero-turista è da verificare se oltre al danno materiale

⁽¹⁵⁵⁾ Cfr. F. MORANDI, *Alcune riflessioni sui rapporti tra contratto di viaggio e contratto di trasporto aereo*, in *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, cit., 427, che difatti rileva come il caso tipico è proprio in materia di danni ai bagagli ove l'organizzatore di viaggio risponderà entro la somma limite di duemila franchi oro (circa euro quindicimilaseicento) per rivalersi nei confronti del vettore aereo nei limiti previsti della Convenzione di Montreal del 1999 per la somma di millecentotrentuno dsp (circa euro milleduecento).

⁽¹⁵⁶⁾ Cfr. Cass. 10 settembre 2010, n. 19283, in *Dir. trasp.*, 2011, 1003, che garantisce l'azione di rivalsa in capo all'organizzatore o al venditore di un pacchetto turistico anche quando la responsabilità sia ascrivibile ad altri prestatori di servizi turistici esterni all'organizzatore turistico stesso. In senso conforme, Cass. 13 novembre 2009, n. 24044, *cit.*, 897.

(perdita o danneggiamento del bagaglio) debba anche rispondere dei pregiudizi di natura morale subiti dal turista per perdita, avaria o ritardo nella riconsegna del bagaglio che causano disagi, stress, fastidi tali da incidere negativamente sul pieno godimento della vacanza organizzata.

Il problema della risarcibilità o meno del danno da vacanza rovinata, che tanto ha affaticato la dottrina e giurisprudenza italiane ⁽¹⁵⁷⁾, subiva

(157) Cfr. Giud. Conc. Roma, 1° Mandamento, 17 giugno 1987, in *Temi rom.*, II, 1988, 191 ss.; Trib. Roma 6 ottobre 1989, in *Resp. civ. prev.*, 1991, 512 ss.; Trib. Lecce 21 settembre 1990, in *Foro it.*, 1991, I, 3061 ss.; Pret. Monza 7 dicembre 1990, in *Foro it.*, I, 1991, 3060 ss., con nota di R. PARDOLESI; Trib. Bologna 15 ottobre 1992, in *Contr.*, 1993, 327 ss., con commento di A. AMBANELLI, *La responsabilità dell'intermediario nel contratto di viaggio*; Trib. Milano 26 novembre 1992, in *Resp. civ. prev.*, 1993, 856 ss.; Pret. Genova 13 luglio 1994, in *Giur. merito*, 1995, 463 ss., con nota di G. GIACCHERO, *Contratto di viaggio: obblighi e responsabilità nell'intermediazione e nell'organizzazione*; Trib. Torino 8 novembre 1996, in *Resp. civ. prev.*, 1997, 818 ss.; Trib. Monza 4 dicembre 1996, n. 2583, in *Contr.*, 1997, 478 ss., con nota di C. VACCÀ, *Responsabilità del «tour operator» tra fatto colposo del terzo ed inadempimento dell'ausiliario*; Pret. Roma 11 dicembre 1996, in *N. giur. civ. commentata*, 857 ss., con nota (critica) di V. ZENO-ZENCOVICH, *«Il danno da vacanza rovinata: questioni teoriche e prassi applicative»*; Giud. Pace Milano 28 dicembre 1997, in *Giud. Pace*, 1999, 58; Trib. Milano 4 giugno 1998, n. 6736, in *Contr.*, 1999, 39 ss., con nota di E. GUERINONI, *Il danno da «vacanza rovinata»*; Pret. Ivrea 21 settembre 1998, in *Danno resp.*, 1999, 565 ss., con nota di M. GRANIERI, *Contratto di viaggio e risarcibilità del «danno da vacanza rovinata»*; Trib. Bari 8 agosto 2000, in *Dir. trasp.*, 2001, 783 ss.; Trib. Firenze 25 settembre 2001, in *Dir. maritt.*, 2003, 558 ss.; Giud. Pace Milano 26 ottobre 2001, in *Giud. Pace*, 2002, 106 ss.; Giud. Pace Milano 4 febbraio 2002, *ivi*, 105 ss., con nota di P. BERNARDINI, *Il soggetto legittimato passivo nel giudizio di riconoscimento del c.d. «danno da vacanza rovinata»*; Giud. Pace Lecco 13 marzo 2002, in *Danno resp.*, 2002, 1255; Giud. Pace Milano 20 settembre 2005, n. 37508, in *Dir. turismo*, 2006, 266; Trib. Rimini 28 dicembre 2005, in *Contr.*, 2006, 785 ss., con commento di E. GUERINONI, *Obblighi di avviso e di intervento e «rovina» della vacanza*; Trib. Bergamo 28 settembre 2010, n. 1999, in *Riv. it. dir. turismo*, 4, 2012, 104 ss., con nota di A. LODI, *La responsabilità del tour operator: obblighi informativi, inadempimento del terzo e danno da vacanza rovinata*. Si registrano, in pari tempo, decisioni giurisprudenziali che non ritengono risarcibile il disagio derivante dalla minore piacevolezza a causa della vacanza rovinata. In tal senso: App. Catanzaro 30 giugno 1953, in *Cal. giud.*, 1954, 390; Trib. Firenze 20 gennaio 1954, in *Giur. it.*, 1954, I, 481 ss.; Pret. Roma 31 marzo 1973, in *N. dir.*, 1973, 601 ss., con nota di C. LAMBERTI, *Il contratto di crociera turistica*; App. Milano 21 giugno 1988, in *Dir. trasp.*, 1990, 258 ss., con nota di M. DEIANA, *Una discutibile decisione in tema di responsabilità dell'intermediario di viaggi*; Giud. Pace Siracusa 26 marzo 1999, in *Giust. civ.*, 2000, I, 1205; Giud. Pace Venezia 1° giugno 2000, in *Danno resp.*, 2000, 1219 ss., con nota di I. NASTI, *Una vacanza rovinata: risponde il venditore del pacchetto turistico*; Trib. Venezia 24 settembre 2000, in *Contr.*, 2001, 580 ss., con nota di C. S. CARRASSI, *Ulteriore oscillazione giuri-*

una svolta decisiva con la citata sentenza della Corte di giustizia del 12 marzo 2002 e trova, oggi, compiuta affermazione nell'ordinamento giuridico italiano con la specifica disposizione di cui all'art. 47, comma 1, c. turismo, in base alla quale «nel caso in cui l'inadempimento o inesatta esecuzione delle prestazioni che formano oggetto del pacchetto turistico non sia di scarsa importanza ai sensi dell'art. 1455 c.c., il turista può chiedere, oltre ed indipendentemente dalla risoluzione del contratto, un risarcimento del danno correlato al tempo di vacanza inutilmente trascorso ed all'irripetibilità dell'occasione perduta». Appare evidente che il tenore della norma in esame sia in linea con i principi delle Sezioni Unite della Corte di Cassazione del 2008, sopra analizzati. I danni al turista debbono essere effettivi e seri (cioè oltre la soglia della tollerabilità) e debbono comportare la violazione del diritto costituzionalmente garantito ad esplicitare la personalità in vacanza intesa come luogo di rigenerazione della persona ⁽¹⁵⁸⁾ mentre non possono essere riconosciuti meritevoli di tutela i minimi disagi, le mere doglianze, nonché futili motivi che rientrano nella categoria di danni bagatellari, tali da non essere in grado di incidere i diritti inviolabili dei passeggeri turisti che, spesso, non dimostrano di possedere una normale capacità di adattamento nel corso del

sprudenziiale sul «danno da vacanza rovinata»; Giud. Pace Milano 19 febbraio 2002, in *Giud. Pace*, 2002, 103 ss.; Giud. Pace Roma 3 giugno 2005, in *Dir. turismo*, 2006, 245, con commento di A. VENCHIARUTTI, *Disagi nel corso di una vacanza: nessun danno senza inadempimento dell'operatore turistico*; Trib. Genova 2 marzo 2005, *ivi*, 249 ss., con commento di A. M. MANCALEONI, *Responsabilità dell'organizzatore di una crociera turistica e prescrizione del danno da vacanza rovinata*; Giud. Pace Roma 25 novembre 2005, in *Dir. maritt.*, 2006, 1320 ss., con commento di F. MACRÌ, *Responsabilità dell'agenzia di viaggi e del tour operator: un orientamento che si consolida*. In dottrina, cfr. L. ROSSI CARLEO, *Turismo organizzato e vacanza rovinata: la risarcibilità del danno*, in *Riv. dir. impresa*, 1995, 477 ss.; M. RIGUZZI, *Il danno da vacanza rovinata*, in *Dir. turismo*, 2003, 7 ss.; P. RIZZO, *Considerazioni sulla risarcibilità del danno da vacanza rovinata*, in S. BUSTI, A. SANTUARI (a cura di), *Attività alberghiera e di trasporto nel pacchetto turistico all inclusive: le forme di tutela del turista-consumatore*, Trento, 2006, 173 ss.; S. CATERBI, *Il danno da vacanza rovinata*, in *Resp. civ. prev.*, 2009, 2230 ss.; C. ROSSELLO, *Il «danno da vacanza rovinata» dopo le Sezioni Unite del 2008 sul nuovo statuto del danno non patrimoniale*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, II, cit., 861 ss.; R. DI NAPOLI, *Risarcimento del danno da vacanza rovinata*, Santarcangelo di Romagna, 2012; C. VADALÀ, *Il danno da vacanza rovinata nel codice del turismo. Note a prima lettura*, in *Riv. it. dir. turismo*, 4, 2012, 11 ss.

⁽¹⁵⁸⁾ Cfr. Trib. Salerno 13 gennaio 2009, n. 2333, in *Giur. merito*, 2009, 2767 ss.; Trib. Saluzzo 25 febbraio 2009, *ivi*, 969 ss.

viaggio ⁽¹⁵⁹⁾. In tal senso, la giurisprudenza italiana è orientata a negare il risarcimento del danno da vacanza rovinata in assenza di condotte prive del requisito della gravità i cui pregiudizi lamentati dai turisti non alterano il modo di esistere della persona ⁽¹⁶⁰⁾.

In caso, invece, di riconoscimento del danno da vacanza rovinata si apre l'ulteriore problema della sua quantificazione che, come spesso avviene, è liquidato attraverso una valutazione equitativa operata dal giudice (art. 1226 c.c.). Ne consegue, quindi, che gli ammontari risarcitori per il danno da vacanza rovinata possono essere diversi a seconda della decisione del giudice, della natura della controversia, nonché dei disagi e pregiudizi lamentati, dovendo considerare che anche un singolo episodio negativo, nel corso del viaggio, può a seconda dell'intensità lesiva pregiudicare pienamente la vacanza organizzata intesa come occasione di svago irripetibile e di riposo ⁽¹⁶¹⁾.

Dalle osservazioni che precedono, la questione inizialmente sollevata si raccoglie intorno alla scelta del passeggero-turista, il quale se vorrà proporre l'azione diretta nei confronti del vettore aereo dovrà sottostare alla disciplina propria del trasporto aereo, non potendo invocare le previsioni normative del codice del turismo. Quindi, in caso di danni ai bagagli o di ritardo nella riconsegna degli stessi, troverà applicazione la norma dell'art. 22 della Convenzione di Montreal del 1999 che prevede la responsabilità del vettore limitata ad un ammontare massimo di millecentotren-

⁽¹⁵⁹⁾ Cfr. Giud. Pace Roma 18 giugno 2005, in *Dir. turismo*, 2006, 369 ss., con commento di S. MAGNOSI, *La necessaria «capacità di adattamento» del turista esclude il danno da vacanza rovinata*. In merito, sia concesso rinviare a S. POLLASTRELLI, *Il risarcimento del danno morale nei viaggi turistici organizzati*, cit., 59.

⁽¹⁶⁰⁾ Cfr. Giud. Pace Polla 16 settembre 2005, in *Dir. turismo*, 2006, 357 ss.; Trib. Genova 24 febbraio 2007, in *Dir. maritt.*, 2008, 564 ss., con nota di M. BRIGNARDELLO, *Danni da vacanza rovinata e «incertezza» del diritto*; Giud. Pace Bari 5 ottobre 2008, *ibidem*, 2009, 1292 ss., con nota di S. LA CHINA, *Il crocierista deluso non ha diritto al risarcimento*. Sul punto, si veda, anche, Cass. 13 aprile 2010, n. 8724, *ibidem*, 2011, 493 ss., con nota di F. M. TORRESI, *Brevi considerazioni sul danno da vacanza rovinata*.

⁽¹⁶¹⁾ Cfr. Cass. 4 marzo 2010, n. 5189, in *Riv. it. dir. turismo*, 1, 2011, 82 ss., con nota di A. CORRADO, *La responsabilità del tour operator per inquinamento del mare*; Trib. Milano 18 ottobre 2007, in *Danno resp.*, 2009, 183 ss., con commento di C. S. CARRASSI, *Il risarcimento da vacanza rovinata non sarà più sinusoidale né irrisorio (ma neppure esistenziale)*; Trib. Bergamo 28 settembre 2010, n. 1999, *cit.*, 106. Si veda, M. LATTANZA, *Danno da vacanza rovinata e quantificazione del risarcimento*, in *Dir. turismo*, 2005, 233 ss.; C. VADALÀ, *op. cit.*, 16 ss.

tuno dsp (per ciascun passeggero) che comprende tanto il danno materiale, quanto il danno morale. Il vettore aereo risponde solamente dei danni riconducibili alla fattispecie del contratto di trasporto aereo e non è tenuto a rispondere per il danno da vacanza rovinata e che trova fondamento nella normativa turistica (art. 47 c. turismo) che è, invece, ascrivibile alla figura dell'organizzatore di viaggio (o del venditore) sulla base del contratto di viaggio «tutto compreso» stipulato con il cliente con il quale si obbliga a fornire una prestazione turistica onnicomprensiva volta a garantire il risultato finale consistente nel pieno godimento della vacanza ⁽¹⁶²⁾. Sembrerebbe, pertanto, che il passeggero-turista, nel caso in esame, possa trovare più conveniente agire direttamente nei confronti del *tour operator* per ottenere un maggiore risarcimento di natura morale per non avere goduto appieno del viaggio organizzato, quale occasione di piacere e di svago, che, a seconda delle circostanze, può essere determinato in misura più o meno cor-

⁽¹⁶²⁾ Cfr. Trib. Ragusa 7 febbraio 2006, in *Giur. merito*, 2006, 1450, secondo cui «il danno da vacanza rovinata va configurato come un danno strettamente legato all'inesatta o mancata esecuzione delle obbligazioni derivanti dal contratto di vendita di pacchetto turistico, da parte del venditore del pacchetto o dell'organizzatore del viaggio per cui solo questi soggetti possono essere tenuti a risarcire al consumatore-turista tale voce di danno, che trova fondamento nella normativa che disciplina la figura contrattuale in questione. Il risarcimento del danno *de quo* non può invece essere richiesto nei confronti del vettore aereo, che ha concluso con gli attori un contratto di trasporto aereo regolato dalla normativa speciale di settore e rispetto al quale non trova applicazione la disciplina della CCV e del d. lg. n. 111 del 1995». Conformemente, Giud. Pace Bari 7 marzo 2001, n. 1594, in *Dir. trasp.*, 2012, 27 (secondo cui il risarcimento del danno da vacanza rovinata non può essere richiesto al vettore aereo in quanto si tratta di un danno strettamente legato all'inesatta o mancata esecuzione delle obbligazioni che derivano dal contratto di vendita di pacchetti turistici da parte del venditore o dell'organizzatore. Per cui sono questi ultimi soggetti tenuti a risarcire tale voce di danno); Trib. Roma 8 aprile 2011, n. 7371, *ivi*, 559. Si vedano, anche, Giud. Pace Trieste 28 settembre 2004, *cit.*, 592; Trib. Mondovì 22 maggio 2008, in *Resp. civ. prev.*, 2009, 402 ss., 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*; Cass. 13 novembre 2009, n. 24044, *cit.*, 897 ss.; Cass. 24 aprile 2008, n. 10651, in *Dir. trasp.*, 2009, 831 ss., con nota di A. ZAMPONE, *Sull'obbligo del tour operator di garantire la riuscita della vacanza*. In tal senso, anche, Cass. 27 ottobre 2004, in *Giust. civ. Mass.*, 2004, 10; Cass. 3 dicembre 2009, n. 25396, in *Dir. trasp.*, 2011, 1003; Trib. Palermo 8 gennaio 2009, in *Contr.*, 2009, 688 ss., con commento di A. GARLATI, *Contratto di viaggio tutto compreso e responsabilità dell'organizzatore per danno da vacanza rovinata*; Trib. Cremona 29 settembre 2010, in *Dir. maritt.*, 2012, 218 ss., con nota di M. STUCCHI, *In tema di contratto di viaggio «tutto compreso» e di recesso dal contratto*.

rispondente al valore del pacchetto turistico acquistato ⁽¹⁶³⁾, che il vettore aereo non può garantire.

8. *La fase della riconsegna dei bagagli. Il fenomeno dei bagagli non ritirati.*

Al termine del trasporto aereo, il vettore deve consegnare i bagagli ai passeggeri. Quest'ultimi, una volta sbarcati, si recano negli appositi saloni dell'aeroporto per il ritiro dei loro bagagli che normalmente avviene a mezzo di nastri trasportatori. La fase della riconsegna dei bagagli può essere esercitata in esclusiva (con l'utilizzo di strutture del gestore aeroportuale), oppure affidata al gestore aeroportuale (artt. 704-705 c. nav.) ⁽¹⁶⁴⁾, di solito, però, a società di gestione di servizi di assistenza a terra negli aeroporti (art. 706 c. nav.) ⁽¹⁶⁵⁾, ciò nondimeno deve essere svolta in ma-

⁽¹⁶³⁾ Cfr. Giud. Pace Osimo 19 settembre 2007, *cit.*, 531; Trib. Cagliari 30 ottobre 2008, in *Resp. civ. prev.*, 2009, 2528 ss., con nota di N. ORTU, *Il risarcimento del danno da vacanza rovinata. Gli orientamenti della dottrina e della giurisprudenza*, Trib. Palermo 8 gennaio 2009, *cit.*, 688 ss.; Trib. Milano 16 dicembre 2010, n. 14418, in *Danno resp.*, 2011, 989 ss., con commento di A. ROSSI, *Tutela del turista. Conferme e novità*.

⁽¹⁶⁴⁾ Sulla gestione aeroportuale, cfr. M. RIGUZZI, *L'impresa aeroportuale*, Milano, 1984; ID., *Il nuovo ruolo del gestore aeroportuale*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, *cit.*, 109 ss.; F. SALERNO, *L'evoluzione della normativa in materia di liberalizzazione e di privatizzazione nel settore aeroportuale*, in *Studi in memoria di Maria Luisa Corbino*, Milano, 1999, 777 ss.; G. CAMARDA, *La responsabilità del gestore aeroportuale*, in *Dir. trasp.*, 2002, 763 ss.; M. M. COMENALE PINTO, F. MORANDI, L. MASALA (a cura di), *Le gestioni aeroportuali*, Milano, 2005; A. MASUTTI, *Il diritto aeronautico*, *cit.*, 61 ss.; A. LEFEBVRE D'OIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *op. cit.*, 156 ss.; M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, I, *Infrastrutture e accesso al mercato*, *cit.*, 159 ss.; F. SALERNO, *Le gestioni aeroportuali*, *cit.*, 5 ss. Il gestore aeroportuale è «il soggetto cui è affidato, sotto il controllo e la vigilanza dell'ENAC, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire, secondi criteri di trasparenza e non discriminazione, le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori privati presenti nell'aeroporto o nel sistema aeroportuale considerato» (art. 705, comma 1, c. nav.). Sui rapporti intercorrenti tra vettore aereo, prestatore di servizi di *handling*, gestore aeroportuale ed ENAC, cfr., S. VERNIZZI, *Il trasporto aereo di bagaglio: ulteriori profili di responsabilità*, in *Resp. civ. prev.*, 2009, 2620 ss. In giurisprudenza, cfr. Trib. Bari 3 maggio 2011, in *Dir. trasp.*, 2012, 509 ss., con nota di C. DE MARZI, *Lo Standard Ground Handling Agreement SGHA della IATA e le clausole limitative di responsabilità*.

⁽¹⁶⁵⁾ Cfr. M. PIRAS, *L'assistenza a terra nel trasporto aereo*, Torino, 1999; F. SALERNO, *Le gestioni aeroportuali*, *cit.*, 197 ss. Si veda, *antea*, nt. n. 89.

niera tempestiva ed affidabile ⁽¹⁶⁶⁾.

In tale contesto, è da considerare anche il fenomeno del mancato ritiro dei bagagli, giunti a destinazione, da parte dei passeggeri.

Sulle questioni della riconsegna e del mancato ritiro dei bagagli intervengono, come si è già avuto modo di riferire, il comma 2 dell'art. 941 c. nav. che si limita a precisare che al trasporto di bagagli si applica l'art. 953 c. nav. per disciplinare la fase della riconsegna dei bagagli ed il comma 4 dell'art. 945 c. nav. che rinvia esplicitamente all'applicazione dei commi primo e secondo dell'art. 454 c. nav., in quanto compatibili, per risolvere i casi in cui il passeggero non provveda a ritirare i bagagli a destinazione.

Per quanto riguarda la fase della riconsegna dei bagagli, occorre subito precisare che la disposizione dell'art. 953 c. nav. si riferisce alla responsabilità del vettore aereo per le cose consegnategli per il trasporto fino al momento della riconsegna al destinatario, anche se prima di tale momento, le cose siano affidate, o nell'interesse del vettore o per ottemperare ad un regolamento aeroportuale, a un operatore di assistenza a terra o ad un altro ausiliario ⁽¹⁶⁷⁾. È chiaro l'intento legislativo di volere applicare la norma in esame anche alle ipotesi di riconsegna dei bagagli ai passeggeri che avviene frequentemente tramite un operatore aeroportuale (impresa di *handling* che svolge l'attività di assistenza a terra di tutta la gestione e movimentazione dei bagagli: smistamento, caricazione e scaricazione, caricamento su nastri trasportatori, ecc.). La questione riguarda l'ambito temporale della responsabilità del vettore aereo e, cioè, si tratta di verificare se l'obbligo principale del vettore termini con la consegna dei bagagli all'impresa aeroportuale oppure con la riconsegna dei bagagli ai passeggeri (che segna il termine dell'esecuzione dell'obbligazione accessoria), a prescindere dall'intervento di operatori terzi. È evidente che la soluzione del problema incide sui diritti dei passeggeri, costretti, so-

⁽¹⁶⁶⁾ La «Carta dei servizi» (edizione 2012) concordata tra l'ENAC e Aeroporti di Roma (AdR) prevede che tutti bagagli debbano essere riconsegnati entro quaranta minuti in caso di voli nazionali e cinquantacinque minuti in caso di voli internazionali al fine di garantire *standards* di qualità europei.

⁽¹⁶⁷⁾ Cfr. S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, cit., 153 ss.; E. G. ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose*, cit., 311 ss.; M. GHELARDI, *Il regime di responsabilità del vettore e del prestatore di servizi aeroportuali nel trasporto aereo di cose*, in *La responsabilità degli operatori di trasporto. Case History and Case-Law*, a cura di A. Antonini, Milano, 2008, 29 ss.; G. CAMARDA, *Alcune osservazioni sui problemi giuridici attuali del trasporto aereo di merci*, cit., 367 ss.

prattutto nei momenti di intenso traffico aereo, ad attendere tempi troppo lunghi per entrare in possesso dei loro bagagli o a subire inadempienze (bagagli smarriti), danni e disagi nella fase della riconsegna. Prima della citata novella al codice della navigazione che ha introdotto la disposizione dell'art. 953 c. nav., si assisteva ad un meccanismo, che trovava conferma in ambito giudiziario, in cui il passeggero, di fronte ad un ritardo o ad una mancata riconsegna del proprio bagaglio, conveniva in giudizio il vettore aereo; quest'ultimo si dichiarava esente da ogni responsabilità e chiamava in giudizio la società di *handling* aeroportuale incaricata del servizio di assistenza a terra dei bagagli che, a sua volta, respingeva le proprie responsabilità allo stesso vettore aereo o al gestore aeroportuale invocando il mancato rispetto di accordi contrattuali tra di loro intersoci. Da qui si aprivano due indirizzi giurisprudenziali: il primo volto a ritenere il vettore aereo contrattualmente responsabile non solo durante tutto il periodo del trasferimento ma anche fino al momento della riconsegna al soggetto avente diritto; cosicché non assumeva importanza il fatto che le cose fossero sotto la custodia di un operatore di servizi di *handling* poiché quest'ultimo veniva considerato un ausiliario del vettore (art. 1228 c.c.)⁽¹⁶⁸⁾. Il secondo, invece, tendente a limitare la responsabilità del vettore aereo fino al momento in cui la merce veniva consegnata all'operatore di *handling* aeroportuale. Ciò segnava la fine del contratto di trasporto aereo e l'inizio di un diverso rapporto che veniva inquadrato nello schema del contratto di deposito a favore di terzo⁽¹⁶⁹⁾. Ne conseguiva che il destinatario poteva agire direttamente nei confronti del prestatore del servizio di *handling* in via contrattuale⁽¹⁷⁰⁾.

⁽¹⁶⁸⁾ Trib. Roma 8 ottobre 1989, n. 10937, in *Dir. prat. av. civ.*, 1993, 111 ss., con nota di G. RINALDI BACCELLI, *La responsabilità del gestore aeroportuale per la custodia delle merci dopo l'arrivo in aeroporto*; Cass. 19 giugno 1993, n. 6841, in *Dir. trasp.*, 1994, 211 ss., con nota di P. PERRONE, *Ancora sulla responsabilità dell'operatore di handling per la custodia delle merci*; Cass. 19 gennaio 1996 n. 418, in *Dir. trasp.*, 1997, 153 ss., con nota di B. D'ORAZIO, *In tema di responsabilità extracontrattuale dell'operatore di handling in solido con il vettore aereo*; Trib. Busto Arsizio, sez. Gallarate, *cit.*, 913 ss.; Trib. Milano 7 settembre 2005, *cit.*, 894 ss. Sui rapporti di natura contrattuale tra vettore aereo ed impresa di *handling*, cfr. Trib. Civitavecchia 1° febbraio 2011, in *Dir. trasp.*, 2011, 971 ss., con nota di M. BASILE, *Sulla clausola di esonero da responsabilità dell'impresa di handling prevista dallo Standard Ground Handling Agreement*.

⁽¹⁶⁹⁾ Cfr. Trib. Milano 10 agosto 2010, in *Dir. maritt.*, 2011, 598 ss., con nota di L. PALMIERI, *Handling e Convenzione di Montreal*.

⁽¹⁷⁰⁾ Cass. 14 luglio 1992, n. 8531, in *Dir. maritt.*, 1993, 1003 ss., con nota G.

Il vigente art. 953 c. nav. appare in grado di dare la soluzione al controverso problema in quanto ritiene il vettore responsabile delle cose (qui si legga bagagli) fino alla riconsegna al destinatario (passeggero), indipendentemente dal fatto che si avvalga o meno dell'operato di un prestatore di servizi di *handling* aeroportuale, così aderendo apparentemente al primo orientamento giurisprudenziale, ritenuto preferibile dalla prevalente dottrina navigazionistica ⁽¹⁷¹⁾, che vede nell'operatore di *handling* un ausiliario del vettore. Tale scelta legislativa conferisce maggiore certezza nei rapporti con i passeggeri che avranno un unico interlocutore cui rivolgersi per i danni o gli inconvenienti che si verificheranno nella fase della riconsegna dei bagagli. In tal senso, si muovono le prime applicazioni giurisprudenziali che, in aderenza all'art. 953 c. nav., ritengono l'operatore di assistenza a terra carente di legittimazione passiva nei confronti del passeggero che lamenta danni al proprio bagaglio, ravvisando, nondimeno, sussistente una responsabilità extracontrattuale in capo all'operatore di *handling* se il passeggero provi il nesso di causalità tra il danno al proprio bagaglio ed un comportamento illecito dell'operatore stesso ⁽¹⁷²⁾. La disposizione di cui all'art. 953 c. nav., oltre, quindi, a risolvere i contrasti giurisprudenziali italiani è finalizzata a risolvere altresì la questione delle diverse interpretazioni intorno all'art. 18.3 Conv. Montreal 1999, già sorte, del resto, sotto la vi-

GOLDA, *Verso la «deregulation» anche nei servizi aeroportuali*; Cass. 9 ottobre 1997, n. 9810, in *Dir. maritt.*, 1998, 1113 ss., 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* (anche in *Dir. trasp.*, 1998, 495 ss., con nota di S. GIACOBBE, *Sulla legittimazione del vettore all'azione contro l'impresa di handling per il danno subito dal passeggero*); Cass. 26 novembre 2003, n. 18074, in *Dir. maritt.*, 2005, 1290 ss., con nota di G. GOLDA, *Handling aeroportuale: un assetto privatistico definitivo tra giurisprudenza e riforme normative internazionali e nazionali. Dati acquisiti e problemi possibili*; Cass. 22 giugno 2007, n. 14593, in *Dir. trasp.*, 2009, 169 ss., con nota di E. AMADEO, *Responsabilità dell'operatore di handling per la custodia delle merci trasportate*.

⁽¹⁷¹⁾ Cfr. F. A. QUERCI, *L'azienda aeroportuale e di assistenza e la loro responsabilità civile*, in *Dir. prat. av. civ.*, 1990, 267; M. RIGUZZI, *L'impresa aeroportuale*, cit., 165; S. BUSTI, *op. ult. cit.*, 436; M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, *La disciplina contrattuale*, cit., 273.

⁽¹⁷²⁾ Cfr. Giud. Pace Civitavecchia, sez. Fiumicino, 31 agosto 2007, in *Dir. trasp.*, 2008, 525 ss., con nota di M. BASILE, *La responsabilità dell'impresa di handling alla luce della novella del codice della navigazione*; Giud. Pace Osimo 19 settembre 2007, cit., 532; Giud. Pace Livorno 7 marzo 2012, in *Osservatorio sul diritto della navigazione*, a cura di L. Salamone, 2012, nel sito *web* <http://www.ildirittoamministrativo.it/>; Giud. Pace Bari 7 marzo 2011, n. 1594, cit., 27.

genza della Convenzione di Varsavia del 1929 ⁽¹⁷³⁾, in maniera tale di considerare il «periodo di tempo» in cui la merce si trova sotto la custodia del vettore quello che va dalla consegna alla riconsegna al destinatario ⁽¹⁷⁴⁾, rimanendo salva, come sopra visto, la responsabilità extracontrattuale in capo all'operatore aeroportuale che rimane assoggettata alla previsione normativa di cui all'art. 30 Conv. Montreal 1999 ⁽¹⁷⁵⁾.

Il fenomeno del mancato ritiro dei bagagli da parte dei passeggeri coinvolge ugualmente il problema della liberazione del vettore aereo dalla responsabilità contrattuale nella riconsegna dei bagagli. In tal caso, è necessario verificare fino a qual punto possa perdurare il periodo di responsabilità a fronte di un mancato ritiro del bagaglio stesso da parte del passeggero il cui comportamento improntato ad una carenza di collaborazione indubbiamente influisce sull'obbligazione contrattuale assunta dal vettore.

Il comma 1 dell'art. 454 c. nav. prevede che «quando la nave sia in condizione di scaricare, se il destinatario è irreperibile o rifiuta di ricevere le merci, il vettore ha facoltà di consegnare le merci ad un'impresa di sbarco regolarmente autorizzata, la quale diviene responsabile verso il destinatario quale depositaria delle cose. Il vettore, che si avvale di questa facoltà è tenuto a darne avviso al destinatario, se conosciuto, o all'indicato in polizza». Rapportando tale procedimento di liberazione al trasporto aereo, il vettore, se il passeggero non provvede a ritirare i bagagli (in quanto irreperibile o rifiuta di ritirare il bagaglio), ha facoltà di depositarli presso un'impresa di *handling* (impresa di sbarco) che diviene responsabile nei confronti del passeggero in qualità di depositaria (si tratta del cosiddetto sbarco d'ufficio). In sostanza, il vettore stipula un negozio giuridico con l'impresa di sbarco (che la prevalente dottrina inquadra nel contratto a favore del terzo) ⁽¹⁷⁶⁾, trasfe-

⁽¹⁷³⁾ Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO, *Studi per il codice della navigazione*, cit., 153 ss.

⁽¹⁷⁴⁾ Cfr. F. BERLINGIERI, *Il trasporto di merci nella Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo internazionale*, cit., 617 ss.; M. PIRAS, *L'ambito temporale della responsabilità del vettore per perdita o avaria della merce*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, a cura di L. Tullio, cit., 113 ss. Sul punto, si vedano anche le osservazioni svolte da M. M. COMENALE PINTO, *La nozione di «servant or agent»*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, cit., 285 ss.

⁽¹⁷⁵⁾ Cfr. E. G. ROSAFIO, *L'azione extracontrattuale*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, cit., 255 ss. Sulla questione, cfr., altresì, S. VERNIZZI, *La 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, 217 ss.

⁽¹⁷⁶⁾ Cfr. G. ROMANELLI, *Sull'impresa di sbarco*, nota a Cass. 20 aprile 1951, n. 973, in questa *Rivista*, 1951, II, 32; P. MANCA, *Studi di diritto della navigazione*, cit., 346; R. MANCUSO, *Sbarco di ufficio e sbarco di amministrazione*, cit., 42; A. TORRENTE, *L'impresa ed il lavoro nella navigazione. I contratti di utilizzazione della nave o dell'aeromobile*, cit., 144. Sul

rendo su quest'ultima il rischio della custodia ed anche della riconsegna dei bagagli, e così facendo si esonera dalla responsabilità. Il passeggero potrà agire in giudizio sia nei confronti dell'impresa di sbarco per i danni ai bagagli successivi all'affidamento sulla base del contratto stipulato dal vettore in suo favore, sia nei confronti del vettore aereo per i danni ai bagagli purché antecedenti alla fase dell'affidamento all'impresa di sbarco, dovendosi precisare che l'onere della prova che i danni ai bagagli si sono verificati in un momento successivo alla consegna all'impresa di sbarco incombe al vettore aereo ⁽¹⁷⁷⁾.

Il comma 2 dell'art. 454 c. nav. prevede che «quando il destinatario è presente e la scaricazione a mezzo di impresa di sbarco avviene solo nell'interesse della nave per esigenze della scaricazione, le spese relative sono a carico del vettore». Si tratta di un'ipotesi diversa da quella prevista dal comma 1 della medesima norma in esame, poiché qui il passeggero è presente per il ritiro dei bagagli, ma è il vettore, invece, che per esigenze della sua impresa si affida per la scaricazione, custodia e riconsegna ad un'impresa di sbarco (cosiddetto sbarco di amministrazione facoltativo). In tale ambito, la dottrina e la giurisprudenza appaiono divise sul momento di liberazione del vettore dai suoi obblighi di custodia e di riconsegna: la prima afferma che l'impresa di sbarco agisce per conto ed a spese del vettore ed è quindi un ausiliario del vettore stesso per cui nei confronti del destinatario (nel nostro caso leggasi passeggero) il vettore non si libera fino al momento in cui il destinatario non riceva il carico (nel nostro caso leggasi bagagli) ⁽¹⁷⁸⁾; la seconda, invece, sostiene che il momento di liberazione del vettore avviene con la consegna della merce all'impresa di sbarco poiché in

punto, E. G. ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose*, cit., 323, ritiene più corretto definirlo come un «contratto stipulato per conto dell'avente diritto». Nelle circostanze di cui al comma 1 dell'art. 454 c. nav., cfr. G. CAMARDA, *Alcune osservazioni sui problemi giuridici attuali del trasporto aereo di merci*, cit., 381, che ritiene come si possano configurare i presupposti della *mora credendi*.

⁽¹⁷⁷⁾ Cfr., P. MANCA, *op. ult. cit.*, 347; A. TORRENTE, *op. ult. cit.*, 144; E. G. ROSAFIO, *Sbarco d'ufficio e sbarco di amministrazione*, cit., 307 ss. Per una diversa opinione, cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *op. ult. cit.*, 485, che ritengono come il deposito non produca effetti liberatori in capo al vettore, poiché «produce soltanto una sostituzione (non liberatoria) di un nuovo debitore (il depositario) al debitore originario (il vettore), in relazione all'obbligo di custodia e riconsegna, secondo lo schema della delegazione».

⁽¹⁷⁸⁾ Cfr. G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., 831; E. G. ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose*, cit., 356; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *op. ult. cit.*, 492.

tali circostanze il vettore e l'impresa di sbarco stipulano un contratto a favore del destinatario, il quale avrà così azione diretta nei confronti dell'impresa di sbarco stessa, oltre che nei confronti del vettore limitatamente ai danni occorsi prima della consegna dei bagagli all'impresa di sbarco ⁽¹⁷⁹⁾.

Ne discende, in base all'orientamento giurisprudenziale, che tra il comma 1 ed il comma 2 dell'art. 454 c. nav. non vi sono particolari differenze sul momento di liberazione del vettore nonostante i diversi presupposti applicativi normativamente indicati. Tale prospettazione non sembra possa condividersi. Nel comma 1 dell'art. 454 c. nav. il vettore si affida ad un'impresa di sbarco poiché il passeggero è irreperibile o rifiuta di ritirare i propri bagagli. Appare, quindi, corretto individuare il momento di liberazione del vettore nella consegna dei bagagli all'impresa di sbarco, che diventa impresa depositaria. Nel comma 2 dell'art. 454 c. nav., invece, il passeggero è presente al ritiro dei bagagli ma il vettore per una sua esigenza organizzativa si avvale di un'impresa di sbarco, cosicché è preferibile individuare il momento di liberazione del vettore quando il passeggero riceva effettivamente i bagagli, dovendosi configurare l'impresa di sbarco quale ausiliario del vettore stesso. In tal caso, il vettore risponde *ex art.* 1228 c.c. e quindi anche dei danni che si possano verificare successivamente alla consegna dei bagagli all'impresa di sbarco, potendo poi il vettore, una volta tenuto al pagamento dei danni nei confronti del passeggero, agire in via di regresso nei confronti dell'impresa di sbarco per fatti ad essa imputabili. A ben guardare, però, tale soluzione è identica a quella contenuta nell'art. 953 c. nav., sopra analizzata, secondo cui il vettore è responsabile fino a quando i bagagli non siano effettivamente riconsegnati al passeggero, a nulla rilevando che la fase della riconsegna sia affidata ad un'impresa di *handling*, dovendosi avvertire, inoltre, come sia nel comma 2 dell'art. 454 c. nav. che nell'art. 953 c. nav. sia impiegata la medesima formula «esigenze della scaricazione» nell'interesse del vettore.

Alla luce di quanto sopra analizzato, pertanto, i dubbi sollevati sulla scelta applicativa dell'art. 454, comma 1 e 2, c. nav. alle due ipotesi previste, assumono maggiore consistenza. Nel sistema dei trasporti aerei, che è sempre più improntato ad esigenze di celerità e di puntualità nella riconse-

⁽¹⁷⁹⁾ Cfr. Cass. 20 aprile 1951, n. 973, *cit.*, 32; Cass. 4 ottobre 1955, n. 2799, e 15 giugno 1956, n. 2093, in questa *Rivista*, 1956, II, 177, con nota di G. RICCARDELLI, *Rapporti tra vettore e impresa di sbarco*; Cass. 17 giugno 1959, n. 1862, *ibidem*, 1960, II, 189, con nota di S. TURCI, *Sbarco di amministrazione; responsabilità del vettore e dell'impresa di sbarco*.

gna dei bagagli nei vari trasferimenti dei passeggeri, appare preferibile evitare l'inserzione di elaborati procedimenti normativi peculiari alla fenomenologia del trasporto marittimo di merci, che è sempre più sganciata da quella del trasporto di bagagli.

9. *La constatazione dei danni al bagaglio. La disciplina del reclamo. L'esercizio dell'azione nei confronti del vettore aereo. Decadenza dall'azione e giurisdizione.*

La tutela dei diritti del passeggero in materia di bagagli si completa con la disciplina della constatazione dei danni e dei termini di decadenza per la presentazione del reclamo di cui all'art. 31 della Convenzione di Montreal del 1999 (sotto la rubrica «Termini per la presentazione dei reclami»), applicabile anche ai trasporti aerei interni ai sensi dell'art. 949 *ter c. nav.* ⁽¹⁸⁰⁾.

Al passeggero incombe un particolare onere che consiste nella constatazione del danno al proprio bagaglio registrato (e cioè il bagaglio che il passeggero non porta con sé a bordo dell'aeromobile), in quanto il ricevimento del bagaglio registrato senza riserve costituisce presunzione, salvo la prova contraria, che il bagaglio stesso sia stato consegnato in buono stato e conformemente al titolo di trasporto (art. 31.1 Conv. Montreal). Una volta avvenuta la constatazione dei danni al bagaglio registrato, e la prova del danneggiamento risulterà dallo stato del bagaglio in cui si trova al momento della riconsegna, il passeggero deve sporgere reclamo immediatamente nei confronti del vettore aereo e comunque entro sette giorni dal ricevimento del bagaglio consegnato. Se si tratta, invece, di ritardo nella riconsegna del bagaglio, il passeggero dovrà sporgere reclamo entro ventuno giorni che decorrono dal momento in cui il bagaglio è messo a disposizione del passeggero. Il reclamo deve avere la forma scritta ed essere inviato o presentato entro i termini sopra indicati ⁽¹⁸¹⁾.

⁽¹⁸⁰⁾ L'art. 949 *ter c. nav.* prevede: «I diritti derivanti dal contratto di trasporto di persone e di bagagli sono assoggettati alle norme sulla decadenza previste dalla normativa internazionale di cui all'art. 941. Gli stessi diritti non sono assoggettati alle norme che regolano la prescrizione». Per una posizione critica sulla scelta del legislatore nazionale in ordine alla natura del termine biennale di cui all'art. 35 Convenzione di Montreal del 1999, cfr. M. M. COMENALE PINTO, *Spunti in tema di prescrizione dei diritti nel trasporto aereo e specialità del diritto della navigazione* (nota a Cass. 31 luglio 2006, n. 17444), in *Giust. civ.*, 2007, I, 637.

⁽¹⁸¹⁾ In caso di danneggiamento del bagaglio consegnato, il passeggero deve compilare un rapporto presso gli sportelli *Lost and Found* presenti in aeroporto

La mancata presentazione del reclamo da parte del passeggero nei termini di decadenza previsti comporta *ex lege* l'estinzione dell'azione verso il vettore, salvo il caso di comportamento fraudolento di quest'ultimo (art. 31.4 Conv. Montreal) ⁽¹⁸²⁾.

Da quanto precede risulta che i termini brevi di decadenza si riferiscono alle ipotesi di avaria o danni ai bagagli e di ritardo nella riconsegna. Ne dovrebbe conseguire l'inapplicabilità dell'art. 31 Conv. Montreal ai casi di smarrimento dei bagagli consegnati, venendo meno il presupposto della riconsegna al passeggero ⁽¹⁸³⁾. Per tali ipotesi, l'art. 17.3 stabilisce che se il vettore ammette lo smarrimento dei bagagli consegnati oppure se i bagagli consegnati non arrivano a destinazione entro ventun giorni dal giorno in cui l'arrivo era previsto, il passeggero ha il diritto di far valere nei confronti del vettore aereo tutti i diritti che scaturiscono dal contratto di trasporto, applicandosi il termine più lungo di decadenza *ex art.* 35 Conv. Montreal in base al quale il diritto al risarcimento dei danni nei confronti del vettore si prescrive nel termine di due anni che decorrono dal giorno di arrivo a destinazione dell'aeromobile o dal giorno previsto per l'arrivo a destinazione o dal giorno in cui il trasporto è stato interrotto ⁽¹⁸⁴⁾.

utilizzando appositi moduli (*Property Irregularity Report*). Si tratta di una denuncia di danneggiamento che è finalizzata a superare la presunzione che il bagaglio sia stato consegnato in buono stato. Dopo di che, il passeggero dovrà inoltrare il reclamo in cui potrà quantificare i danni subiti.

⁽¹⁸²⁾ In argomento, cfr. S. BUSTI, *op. ult. cit.*, 784 ss.; F. MORANDI, *La constatazione del danno al bagaglio e alla merce*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, cit., 307 ss.; M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, 197.

⁽¹⁸³⁾ Si veda Cass. 20 novembre 1990, n. 11202, in *Dir. maritt.*, 1991, 985. In dottrina, cfr. F. MORANDI, *op. ult. cit.*, 310; sotto la vigenza della Convenzione di Varsavia, cfr. M. LITVINE, *op. cit.*, 250.

⁽¹⁸⁴⁾ Sulla natura decadenziale del termine biennale, si vedano, S. BUSTI, *op. ult. cit.*, 803 ss.; E. FOGLIANI, *La decadenza dell'azione*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, cit., 337 ss.; F. MORANDI, *La constatazione del danno al bagaglio e alla merce*, ivi, 307 ss.; R. TRANQUILLI-LEALI, *Il trasporto aereo di persone*, cit., 359; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *op. ult. cit.*, 126. Di diverso avviso sono M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *op. ult. cit.*, 202, che ritengono il termine di prescrizione. In giurisprudenza, cfr. App. Milano 10 marzo 2010, in *Dir. trasp.*, 2011, 211 ss., con nota di E. FOGLIANI, *La responsabilità del vettore aereo internazionale di cose per danni verificatisi durante la tratta terrestre del trasporto*; Trib. Roma 4 agosto 2010, in *Dir. trasp.*, 2011, 236 ss., con nota critica di L. TULLIO, *Prescrizione e decadenza nel trasporto aereo tra traduzioni sbagliate e massime giurisprudenziali scorrette*, che ritiene il termine biennale di cui all'art. 35 della Convenzione di Montreal come termine prescrizione e non decadenziale. Invero, i

In caso in cui, il vettore non voglia riconoscere alcun danno al bagaglio, il passeggero potrà promuovere l'azione di risarcimento nel territorio di uno degli Stati membri a scelta nel foro territorialmente competente del domicilio del vettore o della sede principale del vettore o della sede distaccata del vettore in cui è stato stipulato il contratto o nel foro del luogo di destinazione (art. 33.1 Conv. Montreal)⁽¹⁸⁵⁾.

STEFANO POLLASTRELLI

Straordinario di Diritto della navigazione
nell'Università di Macerata

AIR TRANSPORT OF BAGGAGE

ABSTRACT

The article reviews the regulation of baggage in air transport of persons following recent legislation and court decisions. The main subject dealt with is the harmonization of rights of

medesimi dubbi interpretativi erano sorti anche sotto la vigenza dell'art. 29 della Convenzione di Varsavia. Sull'argomento, cfr. G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, cit., 211; E. TURCO BULGHERINI, *Prescrizione marittima ed aeronautica*, in *Dig. disc. priv., sez. comm.*, 1995, 235 ss. In giurisprudenza, cfr. App. Roma 25 settembre 2003, in *Dir. trasp.*, 2004, 885. La questione controversa che permane anche sotto la vigenza della Convenzione di Montreal è quella relativa all'applicabilità o meno dell'art. 31 Conv. Montreal alla perdita parziale della merce. Sul punto, cfr. S. ZUNARELLI, *L'art. 26 par. 2 della Convenzione di Varsavia e il riconoscimento dei danni da avaria derivante da ritardo*, nota a Cour d'Appel de Paris 7 luglio 1978, in *Dir. maritt.*, 1979, 268 ss.; S. POLLASTRELLI, *Riflessioni sull'art. 26 della Convenzione di Varsavia nei casi di perdita parziale di merci*, nota a Cass. 21 giugno 1996, n. 5768, *ibidem*, 1998, 685 ss.; S. BUSTI, *op. ult. cit.*, 790 ss.; F. MORANDI, *op. ult. cit.*, 313.; C. SEVERONI, *Prescrizione e decadenza nell'azione sociale di responsabilità contro gli amministratori: il contributo del diritto della navigazione alla qualificazione del termine*, in *Dir. trasp.*, 2012, 352.

⁽¹⁸⁵⁾ Cfr. S. BUSTI, *op. ult. cit.*, 818 ss.; C. PUNZI, *La risoluzione delle controversie concernenti il risarcimento dei danni*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, cit., 315 ss. Si deve precisare che la Convenzione di Montreal del 1999 ha introdotto una quinta giurisdizione relativa ai soli danni alla persona del passeggero. Si veda, inoltre, S. POLLASTRELLI, *Il rimedio della quinta giurisdizione e l'efficacia sulla tutela dell'utente-consumatore*, in *Studi in memoria di Elio Fanara*, a cura di U. La Torre, G. Moschella, F. Pellegrino, M. P. Rizzo, G. Vermiglio, Milano, 2006, 335 ss.

Si deve precisare che l'art. 33.1 Conv. Montreal atiene alla giurisdizione e non anche alla competenza interna (Cass., sez. un., 15 giugno 1993, n. 6630, in *Dir. trasp.*, 1994, 185 ss., con nota di M. S. MONTANARI, *Sull'interpretazione dell'art. 28 della Convenzione di Varsavia in materia di giurisdizione e competenza territoriale nel trasporto aereo internazionale*).

passengers with principles of air security, which have been the object of intense European Union legislation.

Moreover, the operation of air transport often causes, particularly during heavy traffic, loss of baggage or delay in delivery, which is one of the main sources of hardship and inconvenience for passengers. The article focuses on the problem of liability of the air carrier for damages to baggage under the 1999 Montréal Convention, and the delicate aspect of compensation to passengers for non-pecuniary damages in light of recent decisions of the Court of Justice. The article also reviews the situation where air transport is part of an all-inclusive tour and the regulation of the delivery of baggage phase and of the claim to start an action against the carrier.

Il saggio analizza la disciplina dei bagagli nel trasporto aereo di persone a seguito della recente evoluzione normativa e giurisprudenziale. La questione principale che viene affrontata è quella di coniugare i principi sulla sicurezza aerea, che sono stati oggetto di una intensa produzione normativa comunitaria, con i diritti dei passeggeri.

Inoltre, nelle dinamiche operative del trasporto aereo si assiste spesso, soprattutto nei periodi di intenso traffico, al fenomeno della perdita dei bagagli o del ritardo nella riconsegna degli stessi che costituisce una delle principali cause di disagi e pregiudizi per i passeggeri. Si affronta il problema della responsabilità del vettore aereo per i danni ai bagagli alla stregua della Convenzione di Montreal del 1999, nonché la delicata questione del risarcimento dei danni morali ai passeggeri alla luce del recente orientamento della Corte di giustizia. L'analisi prosegue a verificare le ipotesi in cui il trasporto aereo è una componente del viaggio turistico tutto compreso e i profili normativi della fase della riconsegna e del reclamo per l'esercizio dell'azione nei confronti del vettore.