

STEFANIA BEVILACQUA (*) - DONATO DI BONA (**)

LE CONDIZIONI GENERALI DI TRASPORTO (***)

1. Natura giuridica e processo di standardizzazione. — 2. Le condizioni generali di trasporto di merci. — 2.1. La posizione dell'utente nella disciplina legale. — 2.2. La posizione dell'utente nella disciplina contrattuale. — 2.3. L'esame delle condizioni generali di contratto merci: alcuni rilievi critici. — 3. Le condizioni generali di trasporto di passeggeri e bagagli.

1. Natura giuridica e processo di standardizzazione.

La caratteristica delle condizioni generali di contratto è la loro destinazione a disciplinare in modo uniforme e continuo una serie indeterminata di rapporti per l'avvenire (1). Il contratto di trasporto è, nella generalità dei casi, un contratto *standard*, nel quale la predisposizione di condizioni generali da parte dei vettori e l'assenza di trattativa individuale costituiscono la

(*) Ricercatrice di diritto della navigazione, Università degli studi di Palermo.

(**) Dottore di ricerca in Diritto dell'economia, dei trasporti e dell'ambiente; titolare di assegno di ricerca presso il Dipartimento di Diritto dell'economia, dei trasporti e dell'ambiente, Università degli Studi di Palermo.

(***) Questo lavoro è stato svolto nell'ambito del PRIN 2007 relativo a « *Il trasporto aereo di merci nel nuovo diritto uniforme ed interno e nelle condizioni generali di trasporto. La posizione delle parti del contratto ed i problemi inerenti all'accesso ai traffici* ».

Il primo paragrafo è da intendersi ad entrambi gli Autori; la parte relativa alle condizioni generali di trasporto aereo di merci a S. BEVILACQUA; la parte relativa alle condizioni generali di trasporto di persone e bagagli a D. DI BONA.

(1) Sulle condizioni generali di contratto v'è un'ampia letteratura; si rinvia, tra gli altri, a M. DOSSERTO, *Condizioni generali di contratto*, in *Nss. dig. it.*, III, Torino, 1957, 1109 ss.; A. GENOVESE, *Le condizioni generali di contratto*, Padova, 1954; ID., *Condizioni generali di contratto* in *Enc. dir.*, VII, Milano, 1961, 802 ss.; C. SCOGNAMIGLIO, *Condizioni generali di contratto nei rapporti tra imprenditori e la tutela del « contraente debole »* in *Riv. dir. comm.*, 1987, II, 418 ss.; G. DE NOVA, *Le condizioni generali di contratto*, in *Tratt. dir. priv.* diretto da P. RESCIGNO, 10, II, Torino, 1988; U. MORELLO, *Condizioni generali di contratto*, in *Dig. disc. priv., Sez. civ.*, III, Torino, 1988, 334 ss.; G. ALPA, *Contratti di massa a) profili generali* in *Enc. dir., Agg.*, I, Milano, 1997, 403 ss.; S. PATTI, *Le condizioni generali di contratto e i contratti del consumatore*, in *Tratt. dei contratti*, diretto da P. RESCIGNO e E. GABRIELLI, Milano, 2008, 325 ss.

prassi (2); il vettore predispone unilateralmente il contratto contenente una serie di clausole che vengono imposte ai potenziali utenti, rappresentati dai passeggeri, nel trasporto di persone e bagagli, dai mittenti (e dai destinatari) nel trasporto di merci.

Nel settore del traffico aereo di cose, così come in quello di persone (3), la disciplina contrattuale appare particolarmente standardizzata e costituita, in larga parte, dalle condizioni generali di contratto e di trasporto elaborate dalla *International Air Transport Association* (4), di cui fanno parte le maggiori imprese di trasporto aereo. La partecipazione alla IATA comporta l'applicazione, da parte dei vettori, oltre che delle risoluzioni, obbligatorie per i membri dell'associazione, anche delle linee guida che, sotto la denominazione di pratiche raccomandate (5), contengono le condizioni di trasporto di merci e di passeggeri. Schemi contrattuali vengono predisposti ed imposti alla generalità della clientela (6), anche da parte di vettori di linea e *charter* non aderenti alla detta associazione vettoriale.

La dottrina si è a lungo soffermata sulla differenza di natura giuridica (7), nei confronti dei terzi, tra condizioni generali di trasporto e condizioni generali di contratto (di trasporto). Più in particolare, si è interrogata se sia opportuno mantenere questa distinzione (8), anche a seguito della liberalizzazione del trasporto aereo in ambito comunitario (e segnatamente, a seguito dell'entrata in vigore del così detto terzo pacchetto) (9), che, come è

(2) L. TULLIO, *Condizioni generali di contratto e clausole vessatorie nella contrattualistica dei trasporti*, in *Dir. trasp.*, 1995, 723 ss.; Id., *I contratti di trasporto e di viaggio turistico nella disciplina di tutela dei consumatori in Studi in memoria di M.L. Corbino*, Milano, 1999, 843 ss.; A. LUMINOSO, *Le condizioni generali dei vettori di trasporto marittimo di persone*, in *Resp. civ. e prev.*, 2000, 4-5, 868 ss.

(3) Sulle condizioni generali predisposte dalla IATA v. G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone. Nozione e disciplina*, Padova, 1959, 146-159; G. ROMANELLI, L. TULLIO, *Introduzione a Spunti di studio su: le condizioni generali del trasporto aereo di persone*, Cagliari, 1997, 9 s.; E. FOGLIANI, *Le condizioni generali di contratto di trasporto aereo*, in *Il nuovo diritto aeronautico - In ricordo di G. Silingardi*, Milano, 2002, 677 ss.

(4) A. ZAMPONE, *Trasporto aereo e clausole vessatorie*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, cit., 691 ss.

(5) Sulla differenza tra condizioni di contratto e condizioni di trasporto nel traffico aereo di merci v. S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, in *Tratt. dir. civ. e comm.*, diretto da A. Cicu, F. Messineo, L. Mengoni, vol. XXVI, Milano, 2001, 107 ss.

(6) Sulla natura consuetudinaria delle condizioni generali di trasporto delle compagnie aeree v. M.M. COMENALE PINTO, G. DESIDERIO, *Condizioni generali contratto e condizioni di trasporto*, in *Arch. giur. Serafini*, 1988, 66-73, *contra* S. BUSTI, *op. ult. cit.*, 135.

(7) M.M. COMENALE PINTO, G. DESIDERIO, *op. ult. cit.*, 58 ss.

(8) G. SILINGARDI, *Trasporto aereo (contratto di)*, in *Dig. disc. priv., Sez. comm.*, XVI, 1999, 64 ss.

(9) S. ZUNARELLI, A. PULLINI, *I servizi di trasporto aereo*, in *Il diritto del mercato del tra-*

noto, ha determinato il passaggio dal sistema concessorio delle linee di navigazione aerea a quello autorizzatorio, attraverso il rilascio delle licenze ⁽¹⁰⁾.

Ed infatti, la differenza tra le condizioni generali di « trasporto » e quelle di « contratto » poteva assumere notevole rilievo giuridico, nei confronti dei destinatari del servizio di trasporto aereo di passeggeri e merci, tutte le volte in cui, su proposta del vettore (che era tenuto ad inserirle in contratto, in virtù dell'adesione alla IATA), le prime venivano approvate da parte dell'ente concedente della linea, nell'atto di concessione.

In altri termini, proprio in virtù del sistema concessorio, che rendeva applicabile alle aerolinee il disposto dell'art. 1679, ult. comma, c.c., era dubbio se l'approvazione ministeriale delle condizioni generali, di cui all'atto concessorio, praticate al pubblico, aventi carattere obbligatorio e di applicazione necessaria, attribuisse alle stesse natura regolamentare ⁽¹¹⁾, ovvero se le condizioni generali, nonostante la loro approvazione, mantenessero natura negoziale ⁽¹²⁾.

La dottrina prevalente aveva escluso la natura regolamentare delle condizioni generali di contratto e di trasporto dei vettori esercenti pubblici servizi di linea ed, al contrario, aveva ritenuto che le dette condizioni approvate, autorizzate o controllate dalla pubblica amministrazione fossero ordinarie clausole contrattuali, come tali soggette sia al controllo di vessatorie-

sporto, a cura di S. Zunarelli, in *Trattato di diritto commerciale e di diritto pubblico dell'economia*, diretto da F. Galgano, Padova, 2008, 11 ss. La disciplina dei servizi aerei intracomunitari è stata riformata in seguito all'emanazione del reg. Ce n. 1008/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008 (in *G.U.C.E.* L 293 del 31 ottobre 2008) di modifica del terzo pacchetto, che stabilisce, tra l'altro, i requisiti per il rilascio e il mantenimento delle licenze di esercizio per il trasporto aereo ai vettori aerei comunitari. In dottrina, v. D. BOCCHESI, *La rifusione della disciplina comunitaria sulla prestazione dei servizi aerei*, in *Dir. trasp.*, 2009, 307 ss.

⁽¹⁰⁾ G. CAMARDA, *Le imprese di trasporto aereo nell'ordinamento dei servizi aerei*, in *Dir. trasp.*, 2007, 1 ss.

⁽¹¹⁾ A. GENOVESE, *Le condizioni generali di contratto*, cit., 30 ss.; A. ASQUINI, *Trasporto (in genere)* in *Nss. dig. it.*, XIX, 1973, 570; C. VIGNALI, *Il trasporto terrestre. Verso una responsabilità oggettiva del vettore*, Milano, 2000, 294 ss. escludeva che l'art. 1469-ter (oggi confluito nel codice del consumo) si applichi in presenza di condizioni generali di contratto contenute in regolamenti emanati dalla P.A. In giurisprudenza v. Cass. 5 ottobre 1955, n. 2824, in *Foro it.*, 1956, I, 339; Trib. Cagliari 9 gennaio 1991, in *Dir. trasp.*, 1993, 117 ss. (con nota contraria di M. PIRAS).

⁽¹²⁾ G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, cit., 150; S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, cit., 132, rileva che « il controllo... sulle c.g.c. mira ad evitare che le stesse siano contrarie al pubblico interesse e non a sottrarre al privato contraente la tutela giurisdizionale del diritto di difesa da clausole anche vessatorie che il medesimo non ha possibilità di negoziare ».

✓ applicasse

tà⁽¹³⁾, che a quello previsto dall'art. 1341 c.c., ritenendosi applicabili entrambe le normative⁽¹⁴⁾, anche in ragione della diversità del loro ambito di applicazione⁽¹⁵⁾. Per inciso, si nota, che l'applicabilità dell'art. 1341 c.c. era stata affermata anche da quanti propendevano verso la natura normativo-regolamentare delle condizioni generali⁽¹⁶⁾, una volta approvate dall'autorità pubblica con l'atto di concessione.

A legislazione vigente, a seguito dell'abrogazione del regime concessorio delle aerolinee, non sembra che possano esservi dubbi sul fatto che, nei confronti degli utenti del trasporto aereo, le condizioni generali predisposte dalla IATA — siano esse di contratto ovvero di trasporto — assumano lo stesso valore giuridico di clausole contrattuali standardizzate, predisposte *ex uno latere* dal vettore. Per questi motivi, le stesse sono soggette tanto al controllo formale di validità di cui agli artt. 1341 e 1342 c.c., quanto a quello sostanziale previsto dagli articoli da 33 a 38 del c.d. codice del consumo⁽¹⁷⁾.

Occorre, infatti, evidenziare che, mentre le norme di cui agli artt. 1341 e 1342 c.c. si applicano a prescindere dalla qualifica delle parti, e comprendono anche il caso in cui l'aderente sia un imprenditore, le disposizioni di origine comunitaria hanno una sfera di operatività più limitata, sotto il pro-

(13) A. LUMINOSO, *Le condizioni generali dei vettori di trasporto marittimo di persone*, in *Resp. civ. prev.*, 2000, 868 ss. (sia pure con specifico riguardo alle condizioni generali di trasporto marittimo di persone ed ivi giurisprudenza e dottrina citata; L. TULLIO, *op. ult. cit.*, 852 s.; E. CESÀRO, *Contratto di trasporto marittimo e clausole vessatorie*, in *Contr. impr.*, 1997, 491; v. M. GRANIERI, *Finché la barca va... clausole vessatorie e responsabilità del vettore marittimo*, in *Danno e responsabilità*, 1999, 686; F. BIANCA, *Clausole abusive nel contratto di trasporto marittimo di passeggeri e azione inibitoria ex art. 1469-sexies c.c.*, in *Dir. trasp.*, 1998, 179. In giurisprudenza, Trib. Roma 2 agosto 1997, in *Foro it.*, 1997, I, 3010, con nota di G. LENER; Trib. Palermo 22 ottobre 1997, in *Nuova giur. civ. comm.*, 1998, I, 323 con nota di P.M. PUTTI; Trib. Palermo 8 marzo 1999 in *Contr.*, 1999, 776, con nota di C. Pozzi; Trib. Roma 4 febbraio 2002 in *Foro it.*, 2002, I, 2829, con nota di R.A. DE ROSAS, A. PALMIERI. Con riferimento al trasporto aereo v. Trib. Bari 25 marzo 2002: « Le clausole contenute nelle condizioni generali di un contratto di trasporto aereo, ancorché abbiano ottenuto l'approvazione ministeriale, sono assoggettate al sindacato di vessatorietà », in *Foro it.*, 2002, I, 2827. In dottrina v. E. FOGLIANI, *Le condizioni generali di contratto di trasporto aereo*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, cit., 680 ss.; A. ZAMPONE, *Trasporto aereo e clausole vessatorie*, *ibidem*, 2001, 691 ss.

(14) S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, cit., 128 ss.; A. ZANELLI, *Le condizioni generali di trasporto: natura ed efficacia*, in *Studi in onore di Antonio Lefebvre d'Ovidio*, a cura di E. TURCO BULGHERINI, 1430.

(15) L. TULLIO, *Condizioni generali di contratto e clausole vessatorie nella contrattualistica dei trasporti*, in *Dir. trasp.*, 1995, 734. L'A. ha rilevato che ai fini dell'applicabilità dell'art. 1341 c.c. ciò che rileva non è la natura regolamentare, bensì l'inderogabilità delle condizioni. Si veda anche E. FOGLIANI, *Le condizioni generali di contratto di trasporto aereo*, *ult. loc. cit.*; A. ZAMPONE, *Le condizioni generali di contratto di trasporto aereo*, cit., 695 ss.

(16) A. ZAMPONE, *op. ult. cit.*, 713.

(17) D.lgs. 6 settembre 2005, n. 206, in *G.U.* n. 235, del'8 ottobre 2005, S.O.

filo soggettivo. Com'è noto, la disciplina introdotta nel nostro ordinamento giuridico con l'attuazione della direttiva 93/13/Cee del 5 aprile 1993 avente ad oggetto le clausole vessatorie predisposte unilateralmente dall'imprenditore, ed oggi contenuta negli artt. 33-38 del codice del consumo, opera soltanto a favore del consumatore, persona fisica, che contratti con un imprenditore o altro operatore professionale per fini oggettivamente estranei all'attività professionale o d'impresa da esso esercitata ⁽¹⁸⁾.

Si sottolinea, infine, che l'attuale ordinamento dei servizi aerei non sembra aver comportato, *in subjecta materia*, l'inapplicabilità dell'art. 1679 c.c., la cui portata precettiva, secondo un'interpretazione meramente letterale, sembrerebbe doversi circoscrivere ai soli trasporti aerei di linea extra-comunitari ⁽¹⁹⁾. Secondo taluni autori, infatti, l'art. 1679 c.c. è « destinato a

⁽¹⁸⁾ L. TULLIO, *Condizioni generali di contratto e clausole vessatorie nella contrattualistica dei trasporti*, cit., 724 ss. L'art. 3, comma 1, lett. a) c.cons. definisce come consumatore « o » utente « la persona fisica che agisce per scopi estranei all'attività imprenditoriale, commerciale, artigianale o professionale eventualmente svolta ». Sulla definizione di consumatore v., tra gli altri, F. LUCCHESI, *sub art. 33 comma 2 lett. u)*, in *Codice del consumo, Commentario*, a cura di Vettori, Padova, 2007, 44 ss.; sulla figura ~~X~~ consumatore nel trasporto aereo di linea di persone e bagagli, v. G. ROMANELLI, L. TULLIO, *Introduzione a Spunti di studio su: le condizioni generali del trasporto*, cit., 20. Si può ritenere che, diversamente dal trasporto di merci, dove, come sarà messo in rilievo nel prosieguo, il contratto di trasporto viene posto in essere normalmente tra imprenditori e dove la figura del consumatore, che si può riscontrare solo in ipotesi di trasporto per conto proprio, costituisce l'eccezione, nel trasporto aereo di persone e bagagli tale figura si riscontra quasi immancabilmente. Infatti, non sembra che possano considerarsi professionisti, ai sensi dell'art. 3, lett. c), c.cons., i soggetti che si trovino a viaggiare per motivi di lavoro, dato che le finalità del viaggio rientrano tra i motivi del contratto che, per come è ben noto, hanno rilevanza nel sinallagma solo nella misura in cui siano illeciti, comuni ad entrambe le parti e determinanti per la conclusione del contratto, giusto il disposto di cui all'art. 1345, c.c. Si può ipotizzare un contratto di trasporto aereo di persone e bagagli concluso da « viaggiatore professionista » solo nei casi di *charter* aeronautico in cui sia un'impresa, nel perseguimento delle sue finalità economiche, ad acquisire l'intera capacità dell'aeromobile, e poi la ripartisca in singoli contratti gratuiti con i passeggeri. L'ipotesi non è remota, ma anzi è stata esaminata da Cass. 20 aprile 1989, n. 1855, in *Riv. giur. circ. e trasp.*, 1989, 571, anche se sotto il diverso profilo della qualificazione giuridica del contratto di taxi-aereo in termini di trasporto con subtrasporto, ovvero di singolo contratto di trasporto in favore di terzi. Il rapporto oneroso intercorso tra il vettore e l'impresa acquirente, che aveva agito nell'ambito delle proprie finalità economiche, è chiaramente un rapporto tra professionisti.

⁽¹⁹⁾ Relativamente ai servizi aerei extra-comunitari, secondo la disciplina contenuta agli artt. 784-785 c.nav., come novellati in seguito alla riforma della parte aeronautica del codice della navigazione (operata con d.lgs. 9 maggio 2005 n. 96 di *Revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, a norma dell'art. 2 della l. 9 novembre 2004, in *G.U.*, s.o., 8 giugno 2005, n. 131; e con d.lgs. 15 marzo 2006 n. 131, *Recante disposizioni correttive ed integrative al d.lgs. 9 maggio 2005, n. 96*, in *G.U.*, 14 aprile 2006, n. 88) se ne afferma l'inquadramento nei principi relativi alle concessioni amministrative dei pubblici servizi.

✓ del

restare in vigore anche venendo meno il sistema di concessione dei servizi aerei di linea comunitari »⁽²⁰⁾, in quanto la *ratio* della norma consiste nell'assicurare la parità di trattamento dell'utenza, attraverso la trasparenza e la parità tariffaria, l'esecuzione del trasporto secondo l'ordine delle richieste e l'obbligo a contrarre⁽²¹⁾. Ciò a prescindere dalla natura giuridica dell'atto amministrativo di autorizzazione all'esercizio della linea.

Tornando al processo di standardizzazione delle clausole contrattuali, deve osservarsi che lo stesso è compiuto dalla IATA, in riferimento al trasporto internazionale di passeggeri, attraverso la risoluzione 724, contenente le condizioni generali di contratto che i vettori aderenti all'associazione sono tenuti ad adottare nei rapporti con la clientela, e attraverso la pratica raccomandata 1724, relativa alle condizioni generali di trasporto la cui adozione, per come detto, è rimessa alla volontà del vettore.

Il riferimento dei detti documenti IATA al trasporto internazionale di passeggeri, tuttavia, non deve indurre nell'equivoco secondo cui i vettori diano un assetto diverso alle condizioni generali di contratto, in ragione del contesto nazionale ovvero internazionale dell'operazione di trasporto.

Ed infatti, se ogni vettore aderente alla IATA adottasse, per i voli domestici condizioni generali di contratto diverse, la standardizzazione delle dette condizioni si ridurrebbe a ben poca cosa. Di qui, l'adozione dei sopra citati documenti IATA da parte dei vettori aderenti, sia nei voli nazionali che in quelli internazionali.

Sotto il profilo della tutela dei diritti, in particolare, la pratica raccomandata 1724 è stata oggetto di numerose indagini volte a verificarne la compatibilità con la disciplina a tutela del consumatore⁽²²⁾.

Il processo di progressiva liberalizzazione del trasporto aereo a livello

⁽²⁰⁾ G. ROMANELLI, L. TULLIO, *Introduzione a Spunti di studio su: Le condizioni generali di trasporto aereo*, cit., 15.

⁽²¹⁾ V., al riguardo, S. BUSTI, *Influenza della disciplina pubblicistica dell'attività di trasporto aereo sull'autonomia negoziale*, in *Studi in onore di G. Romanelli*, Milano, 1997, 271; F. SMIRALDO, *L'art. VIII sul rifiuto al trasporto e l'art. 1679 c.c.*, in *Le condizioni generali del trasporto aereo di persone*, cit., 129, specialmente, sull'applicabilità dell'art. 1679 c.c. anche a seguito della liberalizzazione del trasporto aereo, 152-158.

⁽²²⁾ Si veda ad esempio il Documento di consultazione, *Airlines' Contracts with Passengers*, della Direzione Generale per l'Energia e il Trasporto, in cooperazione con la Direzione Generale per la Salute e la Tutela del Consumatore della Commissione Europea, in www.europa.eu; sul punto v. V. ZENO-ZENCOVICH, *Le nuove condizioni generali di contratto nel trasporto aereo*, in www.estig.ipbeja.pt (scritto destinato agli studi in memoria di Romanelli); tale documento è stato seguito sul piano del diritto internazionale, dal documento finale della *Worldwide Air Transport Conference: Challenges and Opportunities of Liberalization*, tenutasi in sede ICAO, a Montreal, dal 24 al 29 Marzo 2003 (ATConf/5 - WP/13 5/9/2), in www.icao.int.

✓ con la

internazionale ⁽²³⁾ non ha prodotto, infatti, i risultati attesi sul piano del miglioramento dei livelli di trattamento degli utenti del trasporto aereo, nonché degli standard operativi delle compagnie.

Addirittura è stato messo in rilievo dal *Central Office for Delay Analysis* (CODA), costituito in seno ad Eurocontrol come, nel mese di aprile 2010, il ritardo medio alla partenza dei voli comunitari sia stato pari a ventotto minuti e che, nello stesso mese, il trentasei per cento del totale dei voli abbia subito un ritardo alla partenza, superiore ai cinque minuti. È stato anche evidenziato che i problemi collegati all'organizzazione imprenditoriale dei vettori rappresentano il cinquantadue per cento del totale delle cause dei ritardi ⁽²⁴⁾.

Né la IATA ha autonomamente adottato, nel corso degli anni, clausole contrattuali standardizzate tali da fugare del tutto i dubbi relativi all'esistenza di un significativo squilibrio dei diritti e degli obblighi derivanti dal contratto, in favore del vettore ⁽²⁵⁾.

Si spiegano, così, i numerosi interventi normativi, che si sono susseguiti negli ultimi quindici anni ai diversi livelli ordinamentali, volti a riequilibrare le posizioni contrattuali dei passeggeri e dei vettori e, più in generale, a ridefinire l'assetto complessivo delle obbligazioni vettoriali.

Ci si limita qui a citare — in ragione dell'evidente connessione tematica con l'argomento delle condizioni generali di contratto di trasporto di persone e bagagli — sul piano del diritto uniforme, l'entrata in vigore della Convenzione di Montreal del 1999 ⁽²⁶⁾ (con i meccanismi di estensione del suo ambito di applicazione ai voli operati da vettori comunitari, contenuti all'art.

⁽²³⁾ In ambito comunitario, ci si riferisce, soprattutto, ai tre pacchetti di liberalizzazione del trasporto aereo ed in particolare al c.d. terzo pacchetto rappresentato dai regolamenti del Consiglio Ce nn. 2407, 2408 e 2409, oggi abrogati e, con modifiche, confluiti nel reg. Ce n. 1008 del 24 settembre 2008, v. *supra*, nota 9.

⁽²⁴⁾ La situazione non sembra, dunque, essere migliorata rispetto ai dati forniti da A. MASUTTI, *Il ritardo nel trasporto aereo ed i rimedi del legislatore comunitario*, in *Dir. maritt.*, 2007, 103. Le statistiche elaborate dal CODA sono reperibili su www.eurocontrol.int/coda.

⁽²⁵⁾ Sul comportamento dei vettori e sulle iniziative adottate in ambito comunitario, v. M. PIRAS, *Il rifiuto di trasportare e il ritardo del vettore aereo nella nuova disciplina comunitaria*, in *Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, a cura di M. Deiana, Cagliari, 2005, 155 ss., *sub* nota 157.

⁽²⁶⁾ La Convenzione è entrata in vigore, a livello internazionale, il 4 novembre 2003, sessanta giorni dopo il deposito del trentesimo strumento di ratifica, ad opera degli Stati Uniti d'America, secondo il meccanismo previsto all'art. 53, par. 6. In Italia, la Convenzione, ratificata e resa esecutiva con l. 10 gennaio 2004, n. 12, in *G.U.*, n. 20 del 26 gennaio 2004, s.o., è entrata in vigore il 28 giugno 2004, sessanta giorni dopo la data del deposito dello strumento, avvenuto il 29 aprile 2004. Sul punto v. *Dir. trasp.*, 2004, 447.

1 del reg. Ce n. 889/2002 ⁽²⁷⁾, di modifica del reg. Ce n. 2027/1997) ⁽²⁸⁾; sul piano del diritto comunitario, il reg. n. 261/2004 ⁽²⁹⁾; sul piano del diritto interno la riforma della parte aeronautica del codice della navigazione operata con i d.lgs. n. 96/2005 e n. 151/2006.

Ne segue che il contratto di trasporto aereo di persone risulta, a legislazione vigente, fortemente eterodisciplinato, il che apparirà naturale ove si consideri che, in quest'ambito, le esigenze di protezione del contraente debole si manifestano al massimo grado.

Sebbene diversi siano stati gli interventi normativi preordinati a ridurre il significativo squilibrio nelle posizioni contrattuali dei vettori e dei passeggeri, in riferimento a tutte le fasi di svolgimento dell'attività vettoriale, ancora molte questioni si pongono riguardo alla compatibilità delle clausole generali di contratto di trasporto aereo di persone e bagagli con le norme imperative internazionali e domestiche, nonché con la disciplina imperativa a tutela del consumatore, oggi contenuta, nell'ordinamento italiano, negli articoli da 33 a 38 del codice del consumo.

Ed infatti, specialmente negli ultimi anni, il sempre maggiore ricorso alla stipulazione del contratto di trasporto via internet, se, da un lato, ha fatto in parte venir meno, sul piano pratico, l'importanza di alcune questioni lungamente dibattute sul piano giuridico (si pensi ad esempio a quello relativo alla natura giuridica della prenotazione del volo e alla legittimità dell'opposizione del *ticketing time limit* ⁽³⁰⁾, nonché, a quello relativo alla legittimità, sul piano della libera concorrenza, dei sistemi di gestione telematica della

⁽²⁷⁾ Reg. Ce n. 889/2002 del Parlamento e del Consiglio del 13 maggio 2002, in *G.U.C.E.*, L 140 del 30 maggio 2002.

⁽²⁸⁾ Reg. Ce n. 2027/97 del Consiglio del 9 ottobre 1997 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti, *G.U.C.E.* L 285 del 17 ottobre 1997, su cui A. MASUTTI, *Il diritto aeronautico. Lezioni casi e materiali*, ed II., Torino, 2008, 272-275.

⁽²⁹⁾ Reg. Ce n. 261/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 febbraio 2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato, in *G.U.C.E.* L 46 del 17 febbraio 2004.

⁽³⁰⁾ Su cui S. BUSI, *Contratto di trasporto aereo*, cit., 117. In giurisprudenza v. App. Bari 27 aprile 2005, in *Foro it.*, 2005, I, 2528, che così si esprime: « Posto che non si realizza alcuno squilibrio in danno del consumatore, né si ravvisa il rinvio ad altre clausole non conoscibili prima della conclusione del contratto, non può essere dichiarata vessatoria la clausola, contenuta nelle condizioni generali di un contratto di trasporto aereo, con la quale si attribuisce al vettore la facoltà di annullare la prenotazione del volo di ritorno o di prosecuzione, ove il passeggero non abbia usufruito della prenotazione del volo di andata o di avvicinamento e non provveda a comunicare al vettore l'intenzione di volersi avvalere di quella effettuata per il secondo viaggio ».

prenotazione) ⁽³¹⁾ dall'altro lato, ha fatto sorgere tutta una nuova serie di questioni che meritano approfondimento. Ci si riferisce, ad esempio, alla tutela dell'utente del trasporto, con riferimento all'effettiva conoscibilità delle condizioni generali di trasporto, che, nel sistema di bigliettazione elettronico, non vengono più inserite, neanche per stralcio, nella ricevuta di itinerario, ovvero alla diffusione di messaggi pubblicitari ingannevoli via internet, con riferimento all'effettivo ammontare del prezzo complessivo del trasporto ⁽³²⁾, ovvero ancora al rispetto, da parte del vettore, degli obblighi di informazione, che gli sono imposti dalla normativa comunitaria (reg. Ce n. 2111/2005) ⁽³³⁾ e nazionale (art. 943 c.nav.), con riguardo all'identità del vettore. Significativi sviluppi si sono, inoltre, registrati anche sul fronte della normativa a tutela delle persone con disabilità e a mobilità ridotta nell'ambito specifico del trasporto aereo di passeggeri e bagagli ⁽³⁴⁾.

Di alcune di tali questioni si cercherà di dar conto nel paragrafo 3, attraverso l'analisi delle più significative clausole generali di trasporto di pas-

⁽³¹⁾ Il riferimento è al sistema di gestione delle prenotazioni attraverso i c.d. C.R.S., *Computerized Reservation System*, sui quali vengono veicolate informazioni relative ai voli, accessibili solo alle biglietterie ed agli agenti di viaggio, oggetto del Reg. (CE) del Consiglio n. 2299 del 24 luglio 1989, in *G.U.C.E.* L 220 del 29 luglio 1989 e succ. mod. e integr., istitutivo di un codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione, su cui F. Rossi DAL POZZO, *Servizi di trasporto aereo e diritti dei singoli nella disciplina comunitaria*, Milano, 2008, 71; S. BUSTI, *I sistemi telematici di prenotazione per il trasporto aereo nella disciplina comunitaria*, in *Dir. trasp.*, 1992, 15; R. CAVANI, *CRS e tutela dei dati nel codice di condotta: una nuova ricetta in cucina*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, cit., 767 ss.

⁽³²⁾ Su cui v. l. 2 aprile 2007, n. 40, *Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 gennaio 2007, n. 7, recante misure urgenti per la tutela dei consumatori, la promozione della concorrenza, lo sviluppo di attività economiche e la nascita di nuove imprese*, in *G.U.* n. 77 del 2 aprile 2007, s.o. n. 91, il cui art. 3, così recita: « Al fine di favorire la concorrenza e la trasparenza delle tariffe aeree, di garantire ai consumatori un adeguato livello di conoscenza sugli effettivi costi del servizio, nonché di facilitare il confronto tra le offerte presenti sul mercato, sono vietati le offerte e i messaggi pubblicitari di voli aerei recanti l'indicazione del prezzo al netto di spese, tasse e altri oneri aggiuntivi, ovvero riferiti a una singola tratta di andata e ritorno, a un numero limitato di titoli di viaggio o a periodi di tempo delimitati o a modalità di prenotazione, se non chiaramente indicati nell'offerta. 2. A decorrere dal trentesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore del presente decreto, le offerte e i messaggi pubblicitari di cui al comma 1 sono sanzionati quali pubblicità ingannevole ».

⁽³³⁾ Reg. Ce del Parlamento e del Consiglio n. 2111 del 14 dicembre 2005, in *G.U.U.E.* L 344 del 27 dicembre 2005, relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'art. 9 della direttiva 2004/36/CE. In special modo, sull'identità del vettore, artt. 11 e 12.

⁽³⁴⁾ Ci si riferisce al Reg. (CE) n. 1107/2006 del Parlamento e del Consiglio del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo, in *G.U.U.E.* L 204 del 26 luglio 2006.

seggeri e bagagli, versione 2005, praticate da Alitalia agli utenti ⁽³⁵⁾, secondo lo schema della pratica raccomandata IATA 1724.

Passando ora alla disciplina del trasporto aereo di merci si osserva che la stessa è elaborata dalla IATA, nell'ambito della *Cargo Services Conference*. Le condizioni di contratto che vengono riportate nelle lettere di trasporto aereo, sono state introdotte nel 1988 con la *resolution 600b Airwaybill - conditions of contract*, modificate una prima volta nel 2007 (con il riferimento all'applicabilità delle norme di diritto uniforme della Convenzione di Varsavia e di Montreal) e, successivamente, il 30 gennaio 2010, con l'innalzamento del limite monetario in caso di risarcimento (fissato a diciotto dsp per kg.). Più recentemente, nel corso della trentaduesima conferenza della CSC, tenutasi a Vancouver il 10 marzo scorso, sono stati approvati alcuni emendamenti, — non ancora in vigore poiché necessitano dell'approvazione degli Stati —, miranti a semplificare il commercio internazionale delle merci e a conformare la limitazione del risarcimento vettoriale ⁽³⁶⁾ ai livelli definiti dalla Convenzione di Montreal.

Altra risoluzione, la *resolution 600a* ⁽³⁷⁾ contiene le disposizioni relative alla forma e allo schema della *air waybill*.

Le condizioni generali di contratto sono soggette alle condizioni generali di trasporto emanate con la *recommended practice 1601* ed integrate dai regolamenti ⁽³⁸⁾ dei singoli vettori.

2. Le condizioni generali di trasporto di merci.

2.1. La posizione dell'utente nella disciplina legale.

Lo spazio all'autonomia contrattuale incontra, naturalmente, il limite nella disciplina legislativa che regola aspetti della fattispecie contrattuale.

In Italia il trasporto aereo, sia internazionale che nazionale ⁽³⁹⁾ di cose

⁽³⁵⁾ Reperibili su www.alitalia.com/informazionilegali.

⁽³⁶⁾ Sulla limitazione risarcitoria quale limitazione del debito e non della responsabilità v. A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2008, 243 ss.

⁽³⁷⁾ Sulla documentazione del trasporto ad opera della IATA v. M.J. GUERRERO LEBRON, *La evolución del airwaybill (AWB) o carta de porte aereo hacia su desmaterialización: el proyecto e-freight de la IATA*, in *Dir. trasp.*, 2006, 779; v. M. CLARKE, D. YATES, *Contracts of carriage by land and air*, II ed., Londra, 2008, 464-470.

⁽³⁸⁾ V. S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, cit., 114.

⁽³⁹⁾ Nel nostro ordinamento, attraverso il rinvio alla normativa internazionale in vigore ad opera dell'art. 951 comma 1 c.nav., come novellato dal d.lgs. 9 maggio 2005 n. 96 e dal successivo d.lgs. 15 marzo 2006 n. 151, si ha una perfetta coincidenza di disciplina tra trasporto nazionale ed internazionale. Sul punto v. G. MASTRANDREA, L. TULLIO, *Il compimento della re-*

trova oggi disciplina nella Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, sull'unificazione di certe regole in materia di trasporto internazionale per aria, relativamente al regime della responsabilità del vettore per distruzione, perdita, danno, ritardo e alla documentazione del contratto; nella normativa di origine comunitaria ed in quella interna. Nel nostro ordinamento, il codice della navigazione contiene la regolamentazione della responsabilità del vettore per inesecuzione dell'obbligazione di trasporto e degli impedimenti disponendo, per questi ultimi, l'applicazione delle disposizioni sul trasporto marittimo di cose in generale (artt. 425-437 c.nav.) e sul trasporto di cose determinate (artt. 451-456 c.nav.), in quanto compatibili (art. 951, comma 2, c.nav.).

La normativa legale è solo parzialmente inderogabile. Al pari delle precedenti convenzioni di diritto internazionale uniforme (ancor oggi in vigore) ⁽⁴⁰⁾ l'art. 26 della Convenzione di Montreal sancisce che il regime di responsabilità del vettore non è derogabile (a suo favore) dalla volontà delle parti ⁽⁴¹⁾.

Il quadro legale delineato dal nuovo regime uniforme si caratterizza, com'è noto, per l'inquadramento della responsabilità del vettore aereo di cose, in caso di perdita e avaria della merce, nel regime della responsabilità oggettiva ⁽⁴²⁾, accompagnata da specifici eventi esonerativi ⁽⁴³⁾ ed assogget-

visione della parte aeronautica del codice della navigazione, in *Dir. maritt.*, 2006, 733; A. ANTONINI, *I contratti di utilizzazione dell'aeromobile*, in *Dir. maritt.*, 2006, 649. Con riferimento all'individuazione del *corpus* normativo che oggi disciplina il trasporto aereo nazionale di cose v. *amplius* E.G. ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose*, Milano, 2007, 10 ss.

⁽⁴⁰⁾ Entrambe le convenzioni risultano vigenti in Italia in quanto il nuovo art. 951 c.nav. non tiene conto che la ratifica della Convenzione di Montreal non comporta la denuncia della Convenzione di Varsavia ed, in effetti, non risulta che l'Italia abbia mai proceduto in tal senso, v. E.G. ROSAFIO, *op. ult. cit.*, 11 ss.

⁽⁴¹⁾ Il limite può essere superato in favore dell'avente diritto qualora il mittente faccia una dichiarazione di interesse speciale alla riconsegna verso il pagamento di un corrispettivo supplementare, ovvero su accordo delle parti. Il supplemento di tariffa è giustificato dall'aumento dei costi assicurativi che sostiene il vettore a fronte di un rischio economico più elevato. Sul punto v. M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti. La disciplina contrattuale*, Milano, 2007, 269.

⁽⁴²⁾ V., tra gli altri, G. ROMANELLI, *Il regime di responsabilità del vettore*, cit., 552 ss., M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità del vettore aereo dalla convenzione di Varsavia del 1929 alla Convenzione di Montreal del 1999*, in *Riv. dir. comm.*, 2002, 68 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, 615, il quale evidenzia come, per il trasporto aereo di persone, la norma basata sull'oggettivizzazione della responsabilità e sull'eliminazione dei limiti risarcitori sia rivolta alla tutela dell'utente.

⁽⁴³⁾ L'art. 18 al secondo comma elenca i quattro eventi esonerativi: difetto, natura o

tata ad una limitazione risarcitoria (calcolata per chilogrammo del carico) ⁽⁴⁴⁾, intesa come invalicabile. La Convenzione di Montreal, analogamente alla disciplina introdotta dal IV protocollo di Montreal del 1975, ha, infatti, mantenuto la norma più favorevole al vettore, in virtù della maggiore severità del regime della responsabilità vettoriale ⁽⁴⁵⁾, rispetto alle previsioni della originaria convenzione di Varsavia del 1929 ⁽⁴⁶⁾.

Si prevede che l'inosservanza delle norme circa l'emissione dei documenti di trasporto aereo, non produce alcun effetto sulla validità del contratto di trasporto che sarà ugualmente soggetto alle regole di diritto uniforme, ivi comprese quelle che riguardano la limitazione del risarcimento

vizio intrinseco della merce; imballaggio difettoso della merce effettuato da persona diversa dal vettore o dai suoi dipendenti o incaricati; evento bellico o conflitto armato; atto della pubblica autorità compiuto in relazione all'entrata, uscita o transito della merce. In dottrina v. F. BERLINGIERI, *Il trasporto aereo di merci nella Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo internazionale - Ambito di applicazione della normativa uniforme e disciplina della responsabilità del vettore*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, cit., 620-624; M.C. BIANCA, *La responsabilità per perdita o avaria della merce*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento alla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, a cura di Tullio, Napoli, 2006, 105.

⁽⁴⁴⁾ V. P. McLAUCHLAN, A. HERRERA, N. JOHNSON, *Delayed arrivals in aviation law*, 36 *Transp. L.J.*, 21, 2009, 45-46 ed ivi le diverse posizioni della giurisprudenza nordamericana relativamente all'applicazione del limite legale alla sola porzione del carico che risulti danneggiata ovvero all'intero carico. I riferimenti sono ai casi *Motorola, Inc. v. Fireman's Fund Ins. Co.* in NoC 02-5075 MJJ, 2004 WL 742916 at 5 (N.D. Cal. March 24 2004) e *Central Ins. Co. v. China Airlines* in 398 F.3d 995, 999 (9th circ2002); C. M. VASSALLO, *Evolución actual en la instrumentación del contrato de transporte aéreo de mercancías - La imputación del daño y nuevos límites de responsabilidad. Simplificación de la documentación, e-freight, su implementación*, intervento svolto in occasione delle XXXIV *Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico y Espacial*, svoltesi a Sassari il 3-7 maggio 2010 e organizzate dalle Università di Sassari, Teramo e Catanzaro insieme alla *Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial*.

⁽⁴⁵⁾ A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2008, 538; L. TULLIO, *La responsabilità del vettore aereo nel trasporto di merci*, in *Dir. prat. av. civ.*, 2, 1999, 27 ss.

⁽⁴⁶⁾ In quanto non contiene la norma che impedisce al vettore di usufruire del beneficio della limitazione del debito nel caso in cui non sia stata emessa la lettera di trasporto aereo, o questa manchi di elementi relativi all'informazione da dare al mittente sulla disciplina applicabile. La Convenzione di Varsavia come emendata dal Protocollo dell'Aja del 1955 all'art. 9 prevedeva che « *if with the consent of the carrier, cargo is loaded on board the aircraft without an airwaybill having been made out, or if the air waybill does not include the notice... the carrier shall not be entitled to avail himself the provisions of the article 22, paragraph 2* ». La norma così severa riflette l'importanza allora attribuita sia alla lettera di trasporto aereo che alle note contenute nel documento di trasporto previsto all'art. 8 lett. c (che riguardava l'indicazione dell'applicazione della convenzione di Varsavia al trasporto in cui l'ultima destinazione o uno scalo avviene in un paese diverso da quello di partenza).

(art. 9 Convenzione di Montreal). L'insuperabilità del limite è peraltro stata desunta, in via interpretativa ⁽⁴⁷⁾, dal testo di diritto uniforme e, secondo la dottrina specialistica anche in caso di comportamento doloso e colposo del vettore ⁽⁴⁸⁾.

Sul punto, è stata messa in luce l'inadeguatezza del sistema, avuto riguardo alla tutela dell'utente che appare — contrariamente alle previsioni del legislatore volte a far ricadere sul vettore il rischio della prestazione contrattualmente assunta — fortemente indebolita ⁽⁴⁹⁾. La definizione di limiti quantitativi alla risarcibilità dei danni che derivano dalla responsabilità vettoriale, e la loro adeguatezza, sotto il profilo dell'entità del ristoro del danno nei confronti degli utenti, in particolar modo non professionali, costituisce un parametro di cui tenere conto nella valutazione del bilanciamento degli interessi delle parti ⁽⁵⁰⁾. Va, peraltro, evidenziato che il mittente non può in nessun caso beneficiare del limite del debito e dovrà risarcire, se ritenuto responsabile, la totalità dei danni prodotti al vettore o a terzi in caso di inadempimento.

La conclusione cui giunge la dottrina, dopo un'attenta analisi della norma in vigore, è l'affermarsi di una situazione di vantaggio del debitore della prestazione, il quale « può calcolare quantitativamente a priori » il costo del risarcimento in caso di inadempimento e può, conseguentemente, decidere cosa sia più conveniente: se ottemperare all'obbligazione assunta o risarcire il danno ⁽⁵¹⁾.

Se l'inasprimento del regime della responsabilità della disciplina di diritto uniforme, accompagnato dalla limitazione può apparire, in linea teorica, di per sé idoneo ad assicurare una maggiore tutela dell'utente anche sotto il profilo della semplificazione dei problemi derivanti dalla ripartizione ⁽⁵²⁾ e dall'adeguatezza ⁽⁵³⁾ delle coperture assicurative, la previsione di

⁽⁴⁷⁾ La Convenzione di Montreal (art. 22.5) indica le ipotesi di decadenza del vettore aereo dal beneficio del limite risarcitorio nel trasporto di persone per ritardo e per distruzione, perdita o ritardo del bagaglio, mentre non fa alcun espresso riferimento al trasporto di merci. Il fatto che non si preveda la stessa ipotesi per il trasporto di merci ha fatto ritenere in dottrina, che il limite sia invalicabile. Sul punto v. A. ANTONINI, *La responsabilità del vettore aereo*, cit., 644; M.M. COMENALE PINTO, *Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo*, in *Dir. maritt.*, 2000, 809; BERLINGIERI, *op. ult. cit.*, 626-627.

⁽⁴⁸⁾ V. e. G. ROSAFIO, *Il trasporto di cose*, cit., 153.

⁽⁴⁹⁾ V. *amplius* E.G. ROSAFIO, *Il trasporto di cose*, cit., 61 ss.

⁽⁵⁰⁾ M.M. COMENALE PINTO, *La limitazione risarcitoria nel progetto di Convenzione Uncitral sul trasporto marittimo di merci*, in *Diritto e storia* n. 3, 2007.

⁽⁵¹⁾ E.G. ROSAFIO, *Il trasporto di cose*, cit., 130 ss.

⁽⁵²⁾ G. ROMANELLI, *Diritto uniforme dei trasporti e Convenzione di Montreal 1999*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, cit., 589. In seguito all'adeguamento, da parte dell'ICAO, dei limiti di responsabilità dei vettori aerei previsti dalla Convenzione di Montreal, con reg. UE n. 285/

un limite invalicabile a favore del vettore ha suscitato numerose perplessità, anche in ordine a profili di legittimità costituzionale della norma ⁽⁵⁴⁾. Più recentemente, su quest'ultimo aspetto, sono da condividersi le considerazioni critiche espresse dalla dottrina ⁽⁵⁵⁾ con riferimento all'introduzione nel nostro ordinamento della disciplina della responsabilità del vettore aereo di merci, di cui al vigente art. 951 c.nav., emanato in data successiva rispetto alla storica sentenza della Corte costituzionale del 25 maggio 2005 n. 1999 ⁽⁵⁶⁾ che, com'è noto, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale del limite risarcitorio del vettore marittimo di merci, di cui all'art. 423 c.nav., nella parte in cui non prevede l'esclusione del limite legale del risarcimento in

2010 della Commissione del 6 aprile 2010 (che modifica il reg. Ce n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili) si è provveduto ad innalzare, la copertura assicurativa minima che, relativamente alle merci, è pari a diciannove DSP per chilogrammo.

⁽⁵³⁾ M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti. La disciplina contrattuale*, cit., 264.

⁽⁵⁴⁾ V. G. ROMANELLI, *op. loc. ult. cit.*, aveva sollevato dubbi di legittimità costituzionale con riferimento a quell'indirizzo costituzionale in materia di responsabilità del vettore stradale per perdita o avaria delle cose trasportate, che con sentenza della Corte costituzionale 22 novembre 1991 n. 420 (in *Foro it.*, 1992, I, 647 ss. e in *Dir. maritt.*, 1992, 66, con nota di F. BERLINGIERI) aveva dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 11, comma 1, della l. 22 agosto 1985, n. 450, nella parte in cui non escludeva la limitazione per l'ipotesi di dolo o colpa grave del vettore e nella parte in cui non prevedeva un meccanismo di adeguamento del limite. Lo stesso A., in altro scritto, *Uniform rules of air carriage*, in *Dir. maritt.*, 1992, 1036 ss., aveva evidenziato l'esigenza di garantire un meccanismo efficiente di adeguamento dei limiti risarcitori nelle convenzioni di diritto uniforme. Si veda anche A. ZAMPONE, *La limitazione del debito del vettore*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, cit., 187 ss.

⁽⁵⁵⁾ E. G. ROSAFIO, *op. ult. cit.*, 159; M. M. COMENALE PINTO, *op. ult. cit.*; M. BRIGNARDELLO, *In tema di responsabilità del vettore aereo nel trasporto di cose*, in *Dir. trasp.*, 2004, 903 ss.; A. ZAMPONE, *La limitazione del debito del vettore*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, *ult. cit.*, 209 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 del trasporto, case history and case law*, a cura di Antonini, Milano, 2008, 40-41. Di diverso avviso P. PIRONTI, *La limitazione risarcitoria del vettore nel trasporto internazionale di cose: Costituzione italiana e mancata previsione della decadenza dal beneficio del limite nella Convenzione di Montreal*, in *Dir. trasp.*, 2008, 657 ss., il quale ritiene che il carattere meramente patrimoniale degli interessi correlati al trasporto aereo di cose rende improbabile che l'istituto della limitazione possa dare luogo a pronunce d'incostituzionalità. L'A., a supporto di questa tesi, fa anche riferimento alla possibile previsione normativa di poter derogare pattiziamente al limite a favore del mittente, alla facoltà di effettuare la dichiarazione d'interesse speciale alla riconsegna ed al sistema di adeguamento del limite.

⁽⁵⁶⁾ In *Dir. trasp.*, 2005, 953, con nota di E. FOGLIANTI, *Incostituzionale il limite di responsabilità del vettore marittimo nazionale di merci in caso di dolo o colpa grave*, in *Foro it.*, 2005, I, 2263, con nota di G. PESCATORE, *Spunti sulla disciplina del limite di responsabilità del vettore marittimo*, in *Contr.*, 2005, 1061, con nota di G. CECCHERINI, *Salta il limite di responsabilità del vettore marittimo per le cose trasportate*.

caso di responsabilità determinata da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi ausiliari. La Corte, differentemente da una precedente decisione (sent. n. 71/2003) ⁽⁵⁷⁾ — sia pur sotto il profilo del mancato adeguamento del limite — che aveva rigettato i profili di legittimità costituzionale dell'art. 423 c.nav. in relazione alla comparazione con l'istituto del limite risarcitorio del vettore marittimo di cose nel diritto internazionale uniforme, ha individuato il *tertium comparationis* nella regolamentazione del trasporto aereo nazionale di cose. Quest'ultima, secondo la norma codicistica oggi in vigore, attraverso il meccanismo del rinvio alla norma di diritto uniforme, si è fortemente differenziata da quella previgente che era stata presa in comparazione dalla sentenza, e da ciò i dubbi prospettati circa l'attuale rispondenza ai criteri indicati dalla Corte costituzionale.

2.2. La posizione dell'utente nella disciplina contrattuale.

È evidente che il quadro normativo di diritto uniforme che regola il trasporto aereo nazionale ed internazionale ha una sua diretta rilevanza nell'ambito del rapporto contrattuale che vincola l'utente al vettore. Con riferimento alle clausole delle condizioni generali di contratto di trasporto, che riproducono norme di legge o di convenzioni internazionali di diritto uniforme — in vigore in tutti gli Stati dell'Unione Europea — non è infatti ammesso il controllo di vessatorietà previsto dal nostro ordinamento giuridico.

Questo controllo è, conseguentemente, escluso anche quando gli accordi negoziali che derivano dall'applicazione di disposizioni legislative non sono da considerarsi equilibrati ⁽⁵⁸⁾; come, per esempio, relativamente al sistema della responsabilità del vettore delineato dal nuovo regime internazionale uniforme, relativamente alla limitazione risarcitoria anche in caso di dolo, cui si è già fatto cenno, ovvero all'esonero da responsabilità per il trasporto di merci pericolose. Si fa riferimento al documento relativo alla natura della merce che il mittente è tenuto a presentare per le esigenze con-

⁽⁵⁷⁾ In *Dir. maritt.*, 2004, 88 ss., con nota di C. MEDINA, *Ancora sulla costituzionalità del limite del debito risarcitorio del vettore marittimo*.

⁽⁵⁸⁾ Sul rapporto tra norme a tutela del consumatore e norme speciali del codice della navigazione si rinvia alle considerazioni di T. CAPURRO, *Clausole vessatorie e contratto di trasporto marittimo di persone*, nota a Trib. Palermo, 7 luglio 2008, in *Dir. maritt.*, 2009, 1224-1228. Non pare condivisibile la sentenza Giud. di pace Crotone 28 novembre 2005, in *Dir. trasp.*, 2007, 185, con nota di B. FIORE, secondo la quale «trasporto aereo internazionale, trattandosi di materia relativa ai diritti dei consumatori, tutte le regole della Convenzione di Montreal del 1999, che prevedano una disciplina vessatoria per il consumatore, non possono essere applicate, visto il *favor* per questi predisposto dalla dir. Cee n. 13/93, nonché dalla normativa del codice civile».

lol

nesse alle formalità doganali, di polizia o imposte da autorità pubbliche e che non fa sorgere in capo al vettore alcun dovere, obbligo o conseguente responsabilità (art. 6 della Convenzione di Montreal).

Lo squilibrio nella rappresentazione degli interessi delle parti, di cui risente la nuova normativa internazionale, come è stato autorevolmente affermato⁽⁵⁹⁾, risente dell'assenza, in sede preparatoria alla Convenzione di Montreal, delle associazioni di utenti a difesa degli interessi del « contraente più debole » e ha finito per pregiudicare il pieno raggiungimento degli scopi fondamentali di maggiore severità del regime della responsabilità del vettore. La soluzione che è stata prospettata, per scongiurare o attenuare questi effetti, può attuarsi curando che i criteri d'invito ai negoziati degli osservatori appartenenti alle organizzazioni non governative comprendano queste associazioni di riferimento, auspicandosi una modifica delle regole di diritto uniforme.

Tornando al tema specifico del trasporto di merci, si è in presenza di un contratto in cui le parti contrattuali sono imprese; il mittente è infatti quasi sempre un professionista⁽⁶⁰⁾ che aderisce a un modello contrattuale già predisposto dal vettore aereo⁽⁶¹⁾. Differentemente, però, da altri contratti stipulati tra imprese, il contratto di trasporto aereo di merci non è caratterizzato da uno schema contrattuale contemperato da una equilibrata e consapevole ripartizione di rischi⁽⁶²⁾, ma da una disparità di forza contrattuale e di squilibrio economico tra le due parti, che autorevole dottrina⁽⁶³⁾ ha paragonato ai rapporti contrattuali che intercorrono tra un professionista e un consumatore, quale contraente debole. Inoltre, il peso decisionale, esercitato dalla IATA⁽⁶⁴⁾ che rappresenta gli interessi di una parte contrattuale, quella

⁽⁵⁹⁾ G. CAMARDA, *Alcune osservazioni sui problemi giuridici attuali del trasporto aereo di merci*, relazione svolta in occasione delle XXXIV Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico y Espacial, cit.

⁽⁶⁰⁾ L. TULLIO, *I contratti di trasporto e di viaggio turistico, nella disciplina di tutela dei consumatori*, cit., 848 ss.; A. ZAMPONE, *Le condizioni generali di contratto di trasporto aereo*, cit., 702 s.

⁽⁶¹⁾ Dal lato delle imprese di trasporto aereo, il ricorso all'uniformità delle contrattazioni è un'esigenza mirante alla realizzazione di un'economia dei relativi costi d'impresa, così D. BOCCHESI, *Problemi di « conoscibilità » e di « esclusione » delle clausole vessatorie ed abusive nelle condizioni generali di contratto e di trasporto ALITALIA*, in *Spunti*, cit., 159.

⁽⁶²⁾ V. ZENO-ZENCOVICH, *Le nuove condizioni generali di contratto nel trasporto aereo*, cit., 26.

⁽⁶³⁾ L. TULLIO, *I contratti di trasporto e di viaggio turistico, nella disciplina di tutela dei consumatori*, cit., 844.

⁽⁶⁴⁾ Il ruolo svolto da questa associazione privata nel settore dei traffici aerei internazionali è determinante. L'uniformità contrattuale si riflette infatti, oltre che nei rapporti con i clienti, anche nei rapporti tra vettori. Se, da un lato, questi modelli hanno la caratteristica di

op. ult.

vettoriale, nella predisposizione delle condizioni generali, può avere una particolare incidenza sul corretto esplicarsi dell'autonomia negoziale.

L'ambito di operatività degli strumenti normativi a tutela del consumatore, tra cui il controllo della vessatorietà delle clausole delle condizioni generali del contratto di trasporto aereo di cose, è correlata alla figura stessa del consumatore. In linea generale, anche se infrequente, il mittente può essere una persona fisica che non agisce in veste professionale e che tratta direttamente con il vettore, ed in tal caso riceverà tutti gli strumenti di tutela offerti dalla normativa in vigore.

La nozione di consumatore diviene più controversa quando è l'imprenditore (singolo) che stipula un contratto di trasporto. Diversamente dal caso in cui il mittente sia un consumatore, a favore dell'impresa non vi sono gli stessi strumenti giuridici che l'ordinamento consente all'aderente.

Non può escludersi che questi faccia parte delle « categorie » di soggetti che, pur non rientrando nella definizione di consumatore e, quindi, non trovando protezione nella disciplina, sono caratterizzate da una situazione di debolezza uguale, se non maggiore, rispetto a quella in cui si trovano i consumatori nei confronti dei professionisti ⁽⁶⁵⁾. Questo indirizzo risente del principio secondo il quale nella contrattazione ineguale la parte debole deve

realizzare un avvicinamento delle discipline contrattuali dei trasporti aerei internazionali e nazionali, con riferimento, invece, alla loro compatibilità con le regole sulla concorrenza, sono state rilevate alcune anomalie. Nel corso degli ultimi anni, la Commissione Europea si è pronunciata più volte sulla compatibilità delle conferenze tariffarie IATA sul trasporto aereo di merci (v. comunicazione 98/C 77/04, in *G.U.C.E.* 12 marzo 1998 C 77, ai sensi dell'art. 5, par. 2 del reg. Cee n. 3975/87). In una comunicazione degli addebiti del maggio 2001, inviata alla IATA (IP/01/694) la Commissione ha adottato una posizione preliminare secondo cui le consultazioni cargo dell'associazione configurano una restrizione della concorrenza e non si rendono più necessari ai fini della fornitura, ai consumatori, di servizi di *interlining* efficienti nel SEE. La IATA a seguito degli addebiti mossi dalla Commissione ha accettato di revocare tutte le decisioni che comportavano la fissazione congiunta delle tariffe per il trasporto aereo di merci all'interno del SEE; di conseguenza, le tariffe per il trasporto di merci saranno fissate liberamente da ciascun vettore aereo. L'intervento comunitario ha riguardato esclusivamente le consultazioni tariffarie; la IATA continuerà ad applicare altre decisioni amministrative o tecniche relative al trasporto aereo di merci che possano facilitare l'*interlining* o altri accordi commerciali. In dottrina, sul sistema di *interlining* IATA, v. F. ROSSI DAL POZZO, *Servizi di trasporto aereo e diritti dei singoli nella disciplina comunitaria*, cit., 54. Con riferimento, invece, alle consultazioni tariffarie per il trasporto passeggeri v. Reg. n. 1459/2006, Regolamento della Commissione sull'applicazione dell'art. 81, paragrafo 3, del Trattato a talune categorie di accordi e pratiche concordate concernenti le consultazioni sulle tariffe per i passeggeri nell'ambito dei servizi aerei di linea e sull'assegnazione di bande orarie negli aeroporti. Sull'assenza di concorrenza tra vettori, in dottrina, v. V. ZENO-ZENCOVICH, *Le nuove condizioni generali di contratto nel trasporto aereo*, cit., 35.

⁽⁶⁵⁾ Così E. GABRIELLI, *Sulla nozione di consumatore*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 2003, 1149 ss.

trovare comunque protezione, a prescindere dalla veste formale in cui si trova, nel caso concreto, ad operare: se cioè come imprenditore o come consumatore.

La protezione generalizzata della parte debole ha portato ad estendere la nozione di consumatore all'imprenditore che contratta per ragioni legate alla sua impresa, ma al di fuori del mercato in cui abitualmente opera.

Una parte della dottrina e della giurisprudenza di merito ha accolto il regime protettivo, ritenendo estensibile la tutela alle imprese deboli, sulla base del criterio della competenza del professionista, distinguendo gli atti della professione dagli atti relativi alla professione ⁽⁶⁶⁾.

Si è escluso, poi, che possa assumere la qualifica di consumatore il destinatario delle merci piuttosto che il mittente ⁽⁶⁷⁾ nel caso in cui quest'ultimo sia un professionista.

Sia che si aderisca ad una interpretazione restrittiva ⁽⁶⁸⁾ o estensiva ⁽⁶⁹⁾ della nozione di consumatore si finisce, nella pratica, per escludere dall'am-

⁽⁶⁶⁾ Si tratta di altri atti realizzati pur sempre nel quadro, nel contesto o in collegamento con l'esercizio della professione e, dunque, ad essa strumentali o connessi, ma che non costituendo, quanto all'oggetto, espressione della professione, devono essere trattati alla stregua di contratti del consumatore ai fini dell'applicazione della relativa disciplina. « Il criterio della strumentalità non occasionale consente di rispondere alla possibile obiezione per cui il criterio del disequilibrio informativo finisce per diventare una pura finzione quando il contratto non rientra tra quelli tipici della professione del cliente e tuttavia rientra tra i contratti che sono normalmente stipulati nella professione » ⁽⁶⁶⁾ D. MAFFEIS, *Ambito soggettivo di applicazione degli artt. 1469-bis ss. c.c.*, in *Contr.*, 2000, 452). Così, sarà atto della professione l'acquisto di una macchina tipografica da parte di un tipografo, mentre mero atto relativo alla professione sarà quello mediante cui uno scultore affidi una propria opera ad un vettore ai fini della partecipazione ad un concorso. Si tratta rispettivamente dei casi decisi da Pret. Foggia-Orta Nova 17 dicembre 1998, in *Giur. it.*, 2000, 312 ss., con nota di F.M. TORRESI, *Consumatore, professionista. Fermenti giurisprudenziali* e da Trib. Roma, 20 ottobre 1999 in *Contr.*, 2000, 442, con nota di D. MAFFEIS, cit.; in *Giust. civ.*, 2000, I, 2117 ss., con nota di U. COREA; in *Dir. trasp.*, 2001, 173 ss., con nota di B. FIORE. Si segnala anche Trib. Napoli, 10 maggio 2006 n. 5192: « È consumatore, ai fini dell'applicazione della disciplina di cui agli artt. 1469-bis ss. c.c., anche il professionista o l'imprenditore per il quale la conclusione del contratto, anche strumentalmente collegata all'attività svolta, non è atto della professione come lo è per la controparte », massima redatta dalla Banca dati della camera di commercio di Milano, in <http://www3.mi.camcom.it>.

⁽⁶⁷⁾ Così L. TULLIO, *I contratti di trasporto e di viaggio turistico nella disciplina di tutela dei consumatori*, cit., 845. Si è, infatti, correttamente rilevato che il contratto di trasporto viene stipulato in favore del destinatario, ma non in suo nome e per suo conto, con la conseguenza che quest'ultimo non coinciderà con il contraente.

⁽⁶⁸⁾ F. DI MARZIO, *Ancora sulla nozione di « consumatore » nei contratti*, in *Giust. civ.*, 2002, I, 685, commento a Cass., Sez. I, 25 luglio 2001 n. 10127.

⁽⁶⁹⁾ In dottrina v. L. GATT, *Ambito soggettivo di applicazione della disciplina. Il consumatore e il professionista*, in *Commentario al capo XIV-bis del codice civile: dei contratti del consumatore*, in *Nuove leggi civ. e comm.*, 825 ss.; U. COREA, *Ancora in tema di nozione di « consumatore » e contratti a scopo professionale: un intervento chiarificatore*, ult. cit., 2117 ss.

e che

↓, ↓,

~

bito di operatività della disciplina a tutela del consumatore il contratto di trasporto aereo di cose ⁽⁷⁰⁾. Molto spesso il mittente è infatti il produttore o il distributore ⁽⁷¹⁾ delle merci ed utilizza il contratto di trasporto per finalità legate al perseguimento degli scopi economici riguardanti la propria attività professionale o d'impresa.

Altro elemento peculiare del mercato del trasporto aereo di merci è il ruolo esercitato dallo spedizioniere ⁽⁷²⁾ cui il mittente, di frequente, si rivolge. L'attività dello spedizioniere, a differenza di quella del vettore, com'è noto, non è il trasferimento di persone o cose da un luogo all'altro ma è la conclusione di un contratto di trasporto in nome proprio e per conto del mandante e l'esecuzione di operazioni accessorie alla conclusione di questo. La prestazione si esaurisce con la conclusione del contratto di trasporto. Gli effetti conseguenti, come è stato dimostrato in dottrina ⁽⁷³⁾, non sono diversi da quelli rilevati in precedenza; in altre parole anche qualora un soggetto — sia persona fisica che imprenditore, per scopi estranei alla sua attività professionale — concluda un contratto di trasporto di cose rivolgendosi allo spedizioniere non sarebbero applicabili le disposizioni a tutela del consumatore ⁽⁷⁴⁾.

2.3. L'esame delle condizioni generali di contratto merci: alcuni rilievi critici.

La pratica raccomandata 1601 della IATA contiene il testo completo delle condizioni generali del trasporto aereo di merci ⁽⁷⁵⁾.

⁽⁷⁰⁾ L. TULLIO, *I contratti di trasporto e di viaggio turistico nella disciplina di tutela dei consumatori*, cit., 843 ss.; FIORE, *Il contratto di trasporto e la nozione di consumatore*, in *Dir. trasp.*, 2001, 182. op. ult.

⁽⁷¹⁾ S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, cit., 141; A. ZAMPONE, *Trasporto aereo e clausole vessatorie*, cit., 702-703.

⁽⁷²⁾ F. TORIELLO, *La figura giuridica e la responsabilità dello spedizioniere*, in *La responsabilità degli operatori del trasporto, case history and case law*, cit., 2008, 73 ss. Sulla difficoltà di qualificare il contratto come spedizione o come trasporto v. A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 119.

⁽⁷³⁾ L. TULLIO, *op. ult. cit.*, 847-848.

⁽⁷⁴⁾ Con riferimento, invece, all'agente del vettore, la giurisprudenza di merito, Trib. Palermo 7 luglio 2008. cit., *supra* nota 57, ha ampliato l'ambito di applicazione della normativa a tutela del consumatore ad « una categoria ampia di soggetti professionisti che si avvalgono, avvantaggiandosene, in vario modo, di tali clausole ». Nel caso in esame si trattava di un agente che negoziava per conto del vettore, figura che si ritiene ricompresa nell'ambito della nozione di intermediario di cui all'art. 3, lett. c), c.cons.

⁽⁷⁵⁾ L'ultima versione delle condizioni di trasporto, *Conditions of carriage for cargo: IATA recommended practice 1601 CSC (19)* è pubblicata in M. CLARKE, D. YATES, *Contracts of carriage by land and air*, cit., 493 ss.

In testi separati, e precisamente nelle risoluzioni 600a e 600b ⁽⁷⁶⁾, sono contenuti i modelli del formulario della lettera di trasporto aereo (l.t.a.) e delle condizioni generali di trasporto approvate dalla conferenza della IATA, che devono essere stampate nel retro delle tre copie originali del documento di trasporto.

Nelle ultime versioni delle condizioni di contratto IATA si dispone che dovranno essere incluse nella lettera di trasporto aereo, oltre le condizioni di contratto, due avvisi (*Notice*).

L'uno compare sul fronte della *airwaybill*, l'altro, concernente la limitazione risarcitoria del vettore, compare sul retro, insieme alle condizioni di contratto. Quest'ultimo *notice*, in particolare, che sembra equiparabile alla *Paramount clause* prevista dalle convenzioni internazionali in materia di trasporto marittimo di merci, prevede l'applicazione delle convenzioni di Montreal o di Varsavia al regime di responsabilità del vettore in caso di perdita, danno o ritardo del carico, quando il trasporto ha come ultima destinazione o come scalo uno Stato diverso da quello di partenza.

Si deve ritenere che, attraverso i richiami operati in virtù dell'inserimento del *notice*, sarà consentita l'applicazione della normativa di diritto uniforme a prescindere dal fatto che l'aeroporto di destinazione o di scalo, sia situato in uno Stato che abbia ratificato le convenzioni internazionali.

Giova, pertanto, evidenziare la diretta ed immediata rilevanza del rinvio operato dall'autonomia privata alla disciplina di diritto uniforme prevista nella Convenzione di Montreal e di Varsavia e l'attitudine di tale rinvio a garantire l'operatività della normativa uniforme in presenza di un trasporto oggettivamente internazionale anche a prescindere da qualsiasi suo collegamento con almeno uno Stato contraente ⁽⁷⁷⁾.

Dall'esame delle condizioni generali IATA e delle maggiori compagnie aeree è emersa, in linea generale, la rispondenza delle suddette condizioni generali alle prescrizioni normative internazionali e, com'è noto, anche interne (visto il rinvio di cui all'art. 951 c.nav.).

Le condizioni generali si pongono, semmai, in un rapporto di complementarietà ed integrazione con la normativa di cui alle Convenzioni di Varsavia e di Montreal.

In particolare, mi riferisco alla clausola 10.1.3 delle condizioni di contratto, in materia di termini di presentazione del reclamo per l'esercizio del diritto di azione nel caso di mancata consegna del carico, laddove si prevede che « *in the case of non-delivery of the cargo, within 120 days from the date of*

⁽⁷⁶⁾ V. J. E. DEMAY, *Recent developments in aviation law*, 73 *J. Air Law*, 234, 2008, 233.

⁽⁷⁷⁾ S. M. CARBONE, *Autonomia privata e forza « espansiva » del diritto uniforme dei trasporti*, in http://www.aidim.org/pdf/Rel_Carbone.pdf.

issue of the airwaybill, or if an airwaybill has not been issued, within 120 days from the date of receipt of the cargo for transportation by the Carrier ».

Sul punto si osserva che nelle convenzioni di diritto uniforme il reclamo è previsto soltanto con riferimento ai danni e non con riferimento alle merci perdute o distrutte.

Si esprimono, tuttavia, perplessità circa la validità della clausola 2.2.2, relativa alla non vincolatività per il vettore dell'orario di partenza e di arrivo ⁽⁷⁸⁾ dell'aeromobile, anche alla luce degli artt. 1341 e 1342 c.c. e 33 ss. d.lgs. n. 206/2005 (codice del consumo), laddove la controparte del vettore sia un consumatore.

Dall'esame delle condizioni di trasporto si rileva una definizione ampia di vettore, fornita dalla clausola 1.6, con lo specifico intento di estendere la categoria dei beneficiari delle previsioni e delle limitazioni applicabili in base al regime favorevole della responsabilità prevista dalle convenzioni internazionali ⁽⁷⁹⁾. Si legge che il vettore « *includes the air carrier designated in the airwaybill or in the shipment record and all carriers that carry or under-*

⁽⁷⁸⁾ Si veda anche la clausola 8 - *Delay/deviation*, della res. 600b, che utilizza la locuzione « *with reasonable despatch* » per indicare il tempo entro il quale il vettore sarà tenuto a completare il trasporto. Nel formulario IATA *airwaybill: form and layout, res. 600a*, nell'originale della I.t.a. « *for carriers use only* » vi è una casella in cui va indicato il numero di volo e la data di esecuzione del trasporto. Se compilata, il trasporto dovrà essere eseguito in un tempo ragionevole rispetto al volo e alla data indicata. ~~Qualora però non sia stata riempita la casella, il vettore non ha nessun obbligo di completare il trasporto in tempo ragionevole.~~ sul punto v. M. CLARKE, D. YATES, *Contracts of carriage by land and air*, cit., 485 s. ed ivi *Panalpina International Transport Ltd. v. Densil Underwear Ltd.*, in *Lloyd's rep.*, 187, 190, 1981. Si trattava di un caso relativo ad un carico imbarcato a Londra ed avente come destinazione la Nigeria che, a causa di un ritardo, era stato consegnato a destinazione in due momenti diversi; l'uno con un ritardo di sedici, l'altro di diciannove giorni. La Corte stabilì che un ritardo di cinque giorni poteva ritenersi accettabile, ma che un ritardo di sedici o di diciannove giorni « *is an undue and unreasonable delay and there is a breach of obligation to deliver within a reasonable time* ». La misura del ritardo, tanto nel trasporto di merci quanto in quello di passeggeri e relativi bagagli, non è regolata dalle convenzioni internazionali ed è lasciata al diritto interno (con le eccezioni delle norme di cui al reg. Ce n. 261/2004). In dottrina v. S. BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento alla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, 127; *Id.*, *Contratto di trasporto aereo*, cit., 138 ss.; B. FRANCHI, *Trasporto aereo: profili di responsabilità per il danno da ritardo*, in *Resp. civ. e prev.*, 2000, 445 ss. Secondo l'A., con riferimento al trasporto di passeggeri, anche la (mera) inosservanza degli orari ufficiali dalle aerolinee non costituisce un elemento marginale.

⁽⁷⁹⁾ Sull'assenza della definizione di *transporteur* nella convenzione di Varsavia e sulla applicabilità della normativa sulla responsabilità anche al vettore di fatto, avvenuta con la Convenzione di Guadalajara del 1961 v. S. ZUNARELLI, *Le figure del contracting carrier e del performing carrier nelle Convenzioni di Guadalajara, Atene ed Amburgo*, in *Dir. marit.*, 1986, 315 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. Nella Convenzione di Montreal

Sugli obblighi del vettore, laddove manca l'indicazione

take to carry the cargo or to perform any other services related to such carriage ».

In ordine all'identificazione del vettore, essa può evincersi dal documento di legittimazione del trasporto, che, come già detto, ha perso sempre più d'importanza nel quadro delle progressive modifiche della disciplina internazionale della responsabilità del vettore.

Nella prassi, il documento continua ad essere ancora ampiamente utilizzato, visto il ricorso al modello prestampato, totalmente predisposto dal vettore, che il mittente redige (*ex art. 7 Conv. Montreal*) inserendo i dati relativi al peso e alla natura delle merci, alle dimensioni, all'imballaggio, al numero dei colli, e che vincola lo stesso mittente secondo le indicazioni richieste dal vettore⁽⁸⁰⁾. Con riferimento al prezzo del trasporto questo sarà stabilito ed indicato nella l.t.a., dal vettore.

Nel caso in cui sia stata emessa la l.t.a. o la ricevuta del carico, l'identificazione del vettore contrattuale risulterà ivi indicata. Nel caso in cui il vettore che rilascia la l.t.a. (per conto del mittente) o la ricevuta del carico, non esegua il trasporto, ma si limiti all'emissione del documento relativo al trasporto da eseguirsi in una linea di un altro vettore, il « primo » vettore (colui che ha rilasciato la l.t.a.), agisce in qualità di agente del vettore aereo operativo.

Su quest'ultimo aspetto, la clausola 11.11 prevede una regola generale secondo la quale ciascun vettore non è responsabile per la perdita, danno o ritardo del carico che non avvenga nella propria linea; questa norma è poi accompagnata dal diritto attribuito al mittente di agire nei confronti del primo vettore e dal diritto del destinatario o della persona che abbia titolo al ritiro della merce, di agire nei confronti dell'ultimo vettore.

Ma nel caso in cui la responsabilità del vettore venga esclusa o limitata, questa esclusione o limitazione si applicherà anche agli agenti, dipendenti o rappresentanti del vettore e ad ogni vettore il cui aeromobile è utilizzato per il trasporto. Ne deriva, pertanto, in tal caso, che anche ai *servants* e agli *agents* si estende — per le azioni rivolte ai suddetti — sia l'esonero di responsabilità che il beneficio del limite⁽⁸¹⁾.

del 1999, secondo quanto disposto agli artt. 39-48, si prevede l'applicazione della disciplina uniforme anche al vettore di fatto.

⁽⁸⁰⁾ E.G. ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose*, cit., 234.

⁽⁸¹⁾ M. GHELARDI, *Il regime di responsabilità del vettore e del prestatore di servizi aeroportuali nel trasporto aereo di cose*, cit., 39 ss. Gli artt. 25A della convenzione di Varsavia, come emendata dal protocollo dell'Aja del 1955 e 30 della Convenzione di Montreal escludono il beneficio del limite qualora venga dimostrato che il danno derivi da un atto o da un'omissione del dipendente o dell'incaricato commessi o con l'intenzione di provocare un

Alcune ultime annotazioni vanno fatte con riferimento a clausole delle condizioni generali di trasporto aereo di FedEx express ⁽⁸²⁾.

Una prima considerazione ha per oggetto la clausola 18 che riguarda il valore dichiarato e i limiti di responsabilità. Come già detto, il mittente-caricatore, può evitare l'applicazione del limite risarcitorio se, al momento della consegna della merce al vettore, dichiara il valore effettivo delle cose trasportate e versa una tariffa supplementare ⁽⁸³⁾; in tal caso il limite del debito del vettore viene a coincidere con il valore dichiarato delle merci. In particolare, il punto 2 della clausola 18, ult. capoverso, prevede, conformemente alla norma internazionale pattizia (art. 22.3 Conv. Montreal), che il mittente possa indicare nel documento di trasporto un maggiore valore dichiarato per il trasporto e che, conformemente alla convenzione, « la responsabilità di FedEx per perdita o danno al contenuto di una spedizione non potrà superare il valore effettivo del contenuto della spedizione ».

Ciò che appare essere apparentemente in contrasto con le disposizioni imperative sulla responsabilità del vettore, riguarda la prova liberatoria, nel senso che si legge che « FedEx sarà autorizzata a richiedere adeguate prove del valore del contenuto di una spedizione per la quale sia stato sollevato un reclamo ». Ricordo che la Convenzione di Montreal prescrive che sia il vettore a rispondere dei danni al carico e risarcire fino al valore delle merci dichiarato, a meno che egli stesso provi che tale valore è superiore a quello effettivo ⁽⁸⁴⁾. Dalla terminologia usata nella clausola contrattuale, che non appare di immediata lettura, sembra che il mittente — sul quale ricade l'onere dell'esatta compilazione della lettera di trasporto aereo inclusa l'indicazione

danno o temerariamente con la consapevolezza che probabilmente ne sarebbe derivato un danno (*wilful misconduct*).

⁽⁸²⁾ In <http://www.fedex.com>.

⁽⁸³⁾ Con riferimento al supplemento di tariffa si sostiene che può essere richiesta dal vettore solo in caso di previsione di noli *ad valorem*, proporzionali a limiti superiori di risarcimento, v. A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2008, 541. Si rileva che l'indicazione del nolo *ad valorem* è inserito nei formulari di l.t.a. Sull'istituto della dichiarazione di valore nel trasporto marittimo di merci v. M. RIGUZZI, *La responsabilità limitata del vettore marittimo di merci*, Milano, 1993, 151 ss.; L. TULLIO, *Profili attuali della limitazione del debito del vettore marittimo*, in *Studi in onore di Antonio Lefebvre d'Ovidio*, cit., 1221 ss.

⁽⁸⁴⁾ « *Unless it proves that the sum is greater than the consignor's actual interest in delivery at destination* ». È stato correttamente rilevato, A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *op. loc. ult. cit.*, che si tratta di una dichiarazione speciale d'interesse alla riconsegna, nella quale il mittente indica il valore effettivo della merce. Sulla differenziazione della terminologia usata nelle convenzioni in materia di trasporti, tra dichiarazione di valore e dichiarazione d'interesse alla riconsegna v. M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti. La disciplina contrattuale*, cit., 269-270 ed ivi bibliografia citata.

relativa al valore dichiarato e che, ai sensi dell'ultimo comma della clausola 18.3, non può più variare dopo che questo sia stato comunicato « feedex non può accettare richieste di modifica del valore dichiarato dopo la sua comunicazione... » — aderendo alle condizioni generali di trasporto autorizzi FedEx a richiedere adeguate prove del valore del contenuto della spedizione.

Da un punto di vista delle conseguenze sul piano giuridico, si ritiene che in via giudiziale questa clausola possa essere pienamente disattesa in quanto invertirebbe l'onere della prova del valore della spedizione, ponendolo a carico del mittente. Non può non riconoscersi, tuttavia, che questa formulazione possa indurre un consumatore inesperto a ritenersi obbligato a fornire la prova del valore effettivo della spedizione, per non perdere l'ammontare del risarcimento che era stato stabilito con la dichiarazione di interesse speciale alla riconsegna.

Infine, la clausola 24, « norme imperative », sembra, in apparenza, perfettamente legittima. Si stabilisce infatti che « qualora una o più clausole contenute o citate nelle presenti condizioni siano contrarie a qualsiasi trattato internazionale, legge locale, regolamento nazionale, ordini o prescrizioni, tali clausole saranno limitate nei loro effetti fino al massimo ambito possibile e così come limitate rimarranno efficaci e saranno parte integrante dell'accordo tra FedEx e mittente ».

In termini diversi, ciò equivale a dire che ogni clausola predisposta dal vettore, inserita nelle condizioni generali di trasporto e accettata dal mittente al momento della conclusione del contratto possa essere « tranquillamente » disapplicata se in contrasto con le norme imperative. Sembra che questa disposizione, anziché a tutela dell'utente, contraente debole, ~~come potrebbe apparire~~ sia in realtà una trappola per il singolo consumatore il quale, per far valere le contraddittorietà, sarebbe costretto ad intentare un'azione civile.

Lo squilibrio nella rappresentazione degli interessi delle parti contrattuali, per le motivazioni che sono state fin qui esposte, può essere risolto attraverso un'azione civile esperita dalle associazioni dei consumatori al fine di scongiurare gli effetti derivanti dall'applicazione delle clausole contrattuali.

3. Le condizioni generali di trasporto di persone e bagagli.

Le condizioni generali di trasporto aereo di persone e bagagli delle maggiori compagnie aeree o, comunque, di quelle aderenti alla IATA, possono essere idealmente suddivise in tre parti.

La prima contiene quelle che potrebbero essere definite come « disposizioni generali », comprendenti alcune informazioni di carattere generale

sul contratto, le definizioni relative ai principali termini utilizzati, le disposizioni relative alla documentazione del trasporto, nonché la disciplina di alcune fasi prodromiche alla stipulazione del contratto vero e proprio, quali quella relativa alla prenotazione.

La seconda contiene la disciplina della fase dell'esecuzione del contratto, mentre la terza le disposizioni relative alla responsabilità del vettore, nonché all'esercizio delle azioni nei confronti dello stesso.

Non risulta possibile, tuttavia, condurre l'analisi delle disposizioni contenute in ogni singola parte, senza avere riguardo a quelle contenute nelle altre, in quanto, il complessivo assetto delle obbligazioni vettoriali risulta dalla lettura congiunta delle disposizioni « statiche » o meramente definitive, con quelle « dinamiche », relative all'esecuzione della prestazione.

Ebbene, sul piano sistematico, le disposizioni generali contengono alcuni importanti principi, che, per meglio essere intesi, devono coordinarsi con le disposizioni della seconda parte.

In quest'ottica, merita di essere commentata l'enunciazione di principio, rinvenibile in apertura delle disposizioni generali, secondo cui l'oggetto principale dell'obbligazione del vettore aereo consiste nell'esecuzione del viaggio convenuto, secondo l'itinerario e la tempistica determinati, trasportando il passeggero ed il suo bagaglio per via aerea, da un luogo ad un altro.

Se non v'è dubbio che l'obbligazione principale del vettore aereo sia quella di trasportare il passeggero ed il suo bagaglio da un luogo ad un altro, non è chiaro se l'orario determinato nel biglietto debba essere considerato parte integrante dell'obbligazione.

Infatti, se la disposizione in commento venisse presa isolatamente, non potrebbe essere messo in dubbio il fatto che il vettore non solo sia obbligato a trasportare secondo l'itinerario stabilito all'atto della stipulazione del contratto, ma anche secondo l'orario determinato. Ne seguirebbe che il mancato rispetto dell'orario, non tanto e non solo di partenza, quanto di arrivo, costituirebbe inadempimento (o comunque inesatto adempimento) ⁽⁸⁵⁾ del vettore, la cui gravità sarebbe da valutarsi caso per caso.

La disposizione, tuttavia, va letta congiuntamente a:

a) quella contenuta nella parte delle condizioni generali relativa all'esecuzione della prestazione, e precisamente all'art. 10, secondo cui i termini temporali del trasporto, di cui il vettore non garantisce l'esattezza, indicati negli orari ufficiali dello stesso, possono essere modificati tra la data di

⁽⁸⁵⁾ Sembra preferibile la tesi dottrinale secondo cui non può farsi differenza, tecnicamente, tra inadempimento ed inesatto adempimento, giusto il disposto dell'art. 1218 c.c. In argomento v. L. BIGLIAZZI GERI, U. BRECCIA, F.D. BUSNELLI, U. NATOLI, *Diritto Civile*, t. III, *Obbligazioni e contratti*, Torino, 1989, 141.

loro pubblicazione e la data del viaggio e, comunque, non fanno parte del contratto;

b) l'enunciazione di principio contenuta nell'art. 18, che, ricalcando l'art. 19 della Convenzione di Montreal, sancisce la responsabilità del vettore per danni da ritardo nel trasporto di passeggeri e bagagli.

Anche a seguito dell'entrata in vigore della Convenzione di Montreal e, in ambito comunitario, delle norme protettive dei diritti del passeggero visto quale fruitore-consumatore del servizio di trasporto aereo (cui ci si è riferiti nella premessa di questo scritto), si assiste, dunque, al tentativo delle compagnie aeree, e non soltanto di quelle aderenti alla IATA (queste ultime, peraltro, in ossequio alla pratica raccomandata 1724), di non « assumere impegni precisi »⁽⁸⁶⁾, relativamente all'elemento temporale del trasporto, rappresentato dall'orario indicato nel biglietto di passaggio.

È stata lungamente dibattuta⁽⁸⁷⁾ la questione se l'obbligazione di « trasportare puntualmente » debba essere considerata implicita nel contratto e se, dunque, la clausola in commento, consentendo al vettore di non vincolarsi all'orario programmato di arrivo e partenza del volo, sia contraria alla normativa imperativa che disciplina il contratto di trasporto aereo⁽⁸⁸⁾, nonché alla normativa di origine comunitaria relativa ai contratti del consumatore, o ancora a quella nazionale sulle clausole vessatorie.

Ora, come è noto, l'art. 19 della Convenzione di Montreal, pur prevedendo la responsabilità del vettore per i danni prodotti dal ritardo nel trasporto di persone e bagagli, non definisce la nozione di ritardo, né prevede che il termine temporale di esecuzione della prestazione vettoriale debba essere inserito nel biglietto di passaggio (v. art. 3).

Ciò, tuttavia, non può portare a concludere che il vettore sia libero di eseguire la prestazione convenuta in qualunque tempo, in ragione della sua organizzazione imprenditoriale. Al contrario, è da ritenere che lo stesso sia

⁽⁸⁶⁾ L'espressione è di S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, cit., 177.

⁽⁸⁷⁾ S. BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento alla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, 127, spec. 150-160; ID., *Contratto di trasporto aereo*, cit., 138 ss.; V. ZENO-ZENCOVICH, *Il contratto di trasporto aereo e la tutela del consumatore*, in *Il nuovo diritto aeronautico in ricordo di Gabriele Silingardi*, Milano, cit., 729; ID., *Le nuove condizioni generali di contratto nel trasporto aereo*, in www.estig.ipbeja.pt (destinato agli studi in memoria di Gustavo Romanelli); B. FRANCHI, *Trasporto aereo: profili di responsabilità per il danno da ritardo*, in *Resp. civ. e prev.*, 2000, 445 ss.; sotto il profilo della conoscibilità delle clausole, in riferimento all'art. 1341 c.c., D. BOCCHESI, *Problemi di « conoscibilità » e di « esclusione » delle clausole vessatorie ed abusive nelle condizioni generali di contratto e di trasporto Alitalia*, in *Spunti di studio su: Le condizioni generali del trasporto aereo di persone*, cit., 159 ss.

⁽⁸⁸⁾ Rappresentata in Italia, giusto il rinvio di cui all'art. 941 c.nav., ed in ambito internazionale dalla Convenzione di Montreal 1999.

vincolato all'orario convenuto col passeggero, mediante la stipulazione del contratto di trasporto. E ciò proprio perché, in linea di principio, nella normativa internazionale uniforme, il ritardo costituisce fonte di risarcimento del danno e, dunque, una forma di inadempimento dell'obbligazione vettoriale.

Il problema che si pone, dunque, non è se il vettore sia vincolato agli orari, ma in che misura lo sia o, il che è lo stesso, bisogna chiedersi quanto debba protrarsi il ritardo per essere considerato inesatto adempimento della prestazione e, conseguentemente, fonte di risarcimento del danno. Bisogna anche domandarsi quali siano i limiti spazio-temporali entro cui il vettore è da ritenersi responsabile per il ritardo.

Rispondendo alla seconda delle questioni ora poste, non sembra conforme al principio di ragionevolezza, ritenere che il ritardo, per essere fonte di responsabilità, debba prodursi « nel » trasporto aereo (art. 19 Convenzione di Montreal), e, dunque, solo nella fase di volo (interpretazione che, tra l'altro, consentirebbe di escludere dall'ambito dei danni risarcibili, quelli prodotti dal ritardo verificatosi a causa della mancata presentazione dell'aeromobile sulla pista di decollo).

Ed infatti, se è condivisibile l'argomentazione ⁽⁸⁹⁾ secondo cui, a mezzo del collegamento sistematico degli artt. 17 e 19 della convenzione, ben difficilmente risulta estendibile l'ambito temporale della responsabilità vettoriale per il danno da ritardo, è altrettanto vero che la lacuna dello strumento internazionale uniforme va colmata mediante il ricorso ad altre fonti del sistema, tra cui l'art. 1681 c.c. ⁽⁹⁰⁾ ed il reg. Ce n. 261/2004.

Quanto all'art. 1681 c.c., si osserva che la giurisprudenza del Supremo Collegio, interpretando la disposizione codicistica in fattispecie di risarcimento del danno per sinistro subito dalla persona del viaggiatore, ha avuto occasione di pronunciarsi sulla estensione temporale del contratto di trasporto, precisando che nel concetto di viaggio non deve includersi unicamente la fase del trasferimento, ma anche le operazioni preparatorie o accessorie alla fase del trasferimento ⁽⁹¹⁾.

Il ragionamento sembra potersi estendere anche alla materia del ritardo, giusto il disposto dello stesso art. 1681 c.c., che fa salva in ogni caso la

⁽⁸⁹⁾ S. BUSTI, *La responsabilità del vettore per danni da ritardo*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, cit., 144-147.

⁽⁹⁰⁾ Che l'art. 1681 c.c. trovi applicazione diretta, anche se sussidiaria, al trasporto aereo (e marittimo) di persone, per effetto del richiamo di cui all'art. 1680 c.c., è pacifico nella dottrina e nella giurisprudenza. Quanto alla prima, per tutti, G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone. Nozione e disciplina*, Padova, 1966, 143-144; A. FIORENTINO, *I contratti navali*, II ed., Napoli, 1959, 54; quanto alla seconda, v. nota seguente.

⁽⁹¹⁾ Cass. 17 luglio 2003, n. 11194, in *Dir. trasp.*, 2004, 519, con nota di M. BADAGLIACCA.

responsabilità del vettore per i danni da ritardo (oltre che da inadempimento).

Riguardo al reg. Ce n. 261/2004, argomentando *a contrario*, può dirsi che, se il regolamento in parola si preoccupa di dettare una disciplina relativa al solo ritardo « prolungato », è giocoforza ritenere che l'arrivo dell'aeromobile in orario diverso da quello previsto in contratto, quale conseguenza di una ritardata partenza e qualunque sia la causa di questa (v. art. 6 reg. Ce n. 261/2004), sia da qualificarsi giuridicamente come una forma di ritardo. Ovviamente, altro discorso è quello relativo alla risarcibilità dell'eventuale danno da ritardo non prolungato ⁽⁹²⁾.

Sembrirebbe preferibile, dunque, ai fini della soluzione del quesito relativo all'ambito spazio-temporale della responsabilità del vettore per danni da ritardo, la tesi che considera tale ogni prolungamento del termine del trasporto oltre quello convenuto, indipendentemente dal fatto che il prolungamento si sia prodotto nella fase di volo, o in qualunque altra fase prodromica o successiva all'esecuzione della fase di volo.

Si deve affrontare ora la prima delle cennate questioni, vale a dire quello della misura in cui il ritardo nell'esecuzione della prestazione sia fonte di responsabilità per il vettore aereo.

È noto che, sul punto, si contrappongono, in dottrina, due teorie principali: secondo la prima, così detta oggettiva ⁽⁹³⁾, non ogni superamento del termine finale per l'adempimento della prestazione vettoriale, convenzionalmente stabilito, sarebbe da qualificarsi come ritardo, ai fini dell'esperimento dell'azione di risarcimento del danno, ma sarebbe da qualificarsi tale soltanto il superamento eccezionale del termine pattuito.

⁽⁹²⁾ V. A. MASUTTI, *Il ritardo nel trasporto aereo ed i rimedi del legislatore comunitario*, in *Dir. maritt.*, 2007, 1038, che lascia intendere che ogni forma di ritardato arrivo (anche lieve) a destinazione dell'aeromobile sia da qualificarsi, giuridicamente, oltre che da un punto di vista empirico, quale ritardo. *Contra*, S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, cit., 184, secondo cui, in accoglimento della teoria oggettiva, dovrebbe essere considerato ritardo, sotto il profilo giuridico, solo il superamento eccessivo dei termini normali di esecuzione del trasporto (salvo che il contratto non disponga diversamente).

⁽⁹³⁾ S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, cit., 175 ss.; *Id.*, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, cit., 157; G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, cit., 237, sub nota 64; A. BORTI, *Brevi appunti in tema di tutela del passeggero nel caso di ritardo*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, cit., 607 ss., specialmente 608.; A. ZAMPONE, *Trasporto aereo e clausole vessatorie*, cit., 691 ss.; *Id.*, *Le norme sulla responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale di passeggeri*, in *Dir. trasp.*, 2000, 26 ss.; sulla « difficile riconoscibilità » dell'ipotesi del ritardo nelle varie modalità del trasporto, M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti. La disciplina contrattuale*, cit., 138; L. MASALA, *Ritardo: rimborso del prezzo al di là del risarcimento?*, in *Dir. trasp.*, 297 ss.; A. MASUTTI, *Il ritardo nel trasporto aereo*, cit., 1044; in materia di ritardo nella riconsegna del bagaglio, E. G. ROSAFIO, *Riflessioni sulla responsabilità del vettore aereo di bagaglio nella disciplina legale*, in *Dir. trasp.*, 2001, 473 ss.

Il requisito dell'eccezionalità sarebbe, poi, da valutarsi caso per caso in ragione dei tempi medi di percorrenza della tratta aerea, del maggiore o minore congestionamento del traffico nel periodo di riferimento, delle caratteristiche dell'aeromobile impiegato per il trasporto, solo per fare alcuni esempi.

La seconda teoria ⁽⁹⁴⁾, invece, considera ritardo giuridicamente rilevante qualunque superamento del termine pattuito per l'esecuzione del trasporto.

Anche il ritardo protrattosi per alcuni minuti, dunque, potrebbe essere fonte di responsabilità del vettore, ove il passeggero dimostrasse l'esistenza del danno ed il nesso di causalità tra questo ed il ritardo (restando ovviamente presunto il requisito della colpa del vettore *ex artt. 19 Convenzione di Montreal e 1218 c.c.*).

Tra le due teorie, sembra preferibile la prima.

È innegabile che, quando l'obbligazione che costituisce l'oggetto di un contratto, debba essere eseguita entro un certo termine, il ritardo è giuridicamente rilevante, quale fonte di responsabilità, solo quando sia incompatibile con la natura della prestazione.

La prestazione tipica del contratto di trasporto aereo, *ex parte vectoris*, si sostanzia non soltanto in quella del trasferimento, ma in quella del celere trasferimento. È la celerità del trasporto, avuto riguardo all'orario di arrivo a destino, che permette di valutare l'esattezza dell'adempimento.

In altri termini, quando il contratto di trasporto aereo sia adempiuto in modo tale da soddisfare la funzione economico sociale che è sottesa alla sua stipulazione, non potrà parlarsi di inesatto adempimento da parte del vettore.

Non potrà parlarsi di ritardo giuridicamente rilevante ⁽⁹⁵⁾, dunque, quando l'arrivo dell'aeromobile a destinazione sia di poco successivo a quello programmato e stampigliato sul biglietto o sulla ricevuta elettronica.

Ovviamente, numerose sono le circostanze di cui dovrà tenersi conto per valutare la legittimità ovvero l'illegittimità dello scostamento temporale del vettore dall'orario programmato per l'arrivo.

Argomentando secondo la *ratio* del reg. Ce n. 261/2004 dovrà, dunque, tenersi in debito conto, in primo luogo, la lunghezza della tratta, nonché,

⁽⁹⁴⁾ S. GIACOBBE, *La responsabilità del vettore per danni da ritardo*, in *Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, a cura di M. Deiana, Cagliari, 2005, 97; sembrerebbe di questa opinione anche B. FRANCHI, *Profili di responsabilità per il danno da ritardo*, cit., 458. La teoria soggettiva è maggiormente sostenuta nella dottrina straniera, su cui S. BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, cit., 157, *sub nota* 47.

⁽⁹⁵⁾ Secondo S. BUSTI, *op. e loc. ult. cit.*, non potrà parlarsi di ritardo.

sempre a titolo esemplificativo, la minore o maggiore congestione del traffico aereo nel periodo di effettuazione del trasporto ⁽⁹⁶⁾.

Né può dirsi che la teoria oggettiva del ritardo pecchi di indeterminazione, in quanto verrebbe rimessa alla discrezionalità del giudice, addirittura, la regola giuridica sottostante alla fattispecie del ritardo che, dunque sarebbe degradata ad una mera *quaestio facti* ⁽⁹⁷⁾.

Ogni norma giuridica generale ed astratta necessita di una specificazione attraverso un processo interpretativo che vada dal fatto alla fattispecie, e che sia ancorato, affinché la discrezionalità della valutazione non si trasformi in arbitrio, ai principi fondamentali della materia.

Ora, sarebbe proprio contraria ai generali principi di lealtà, buona fede e di generale cooperazione del creditore, ad esempio, l'esperimento di un'azione di risarcimento del danno patrimoniale fondata, sulla perdita di una coincidenza in un volo transoceanico, dovuto al ritardo di mezz'ora sull'orario d'arrivo originariamente previsto.

Il creditore della prestazione, infatti, non deve adottare un comportamento tale da esporre il debitore ad un rischio maggiore di quello che quest'ultimo poteva ragionevolmente prevedere e che, conseguentemente, si è assunto all'atto della stipulazione del contratto.

In conclusione, sul punto, si ritiene che l'enunciazione in commento, contenuta nelle informazioni generali, letta unitamente all'art. 10 delle condizioni generali di contratto, sia da considerarsi illegittima, nella misura in cui miri a limitare la responsabilità del vettore per l'inesatto adempimento (nella specie del ritardo), in quanto volta ad eludere le disposizioni della normativa imperativa di cui all'art. 19 della Convenzione di Montreal e dell'art. 1689 c.c. ⁽⁹⁸⁾, la cui applicabilità è richiamata dall'art. 18 dalle stesse condizioni generali.

⁽⁹⁶⁾ Non sembra, invece che debba essere tenuto in considerazione il mezzo con cui deve eseguirsi il trasporto, in quanto le caratteristiche dell'aeromobile sono sempre predeterminate al momento della stipulazione del contratto. *Contra*, S. BUSTI, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, cit., 160.

⁽⁹⁷⁾ In tal senso, S. GIACOBBE, *La responsabilità del vettore per danni da ritardo*, in *Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, a cura di M. Deiana, Cagliari, 2005, 93-94. ✓

⁽⁹⁸⁾ Non ci si soffermerà sull'eventuale contrarietà delle disposizioni in commento alla normativa sulle clausole vessatorie di cui agli artt. 1341 e 1342 c.c., ovvero alla disciplina di cui (oggi) agli artt. 33-38 c.cons., normative, peraltro, solo parzialmente sovrapponibili, rivolgendosi la seconda, come detto *supra*, par. 1, soltanto ai contratti stipulati tra consumatore e professionista. Basti qui sottolineare che qualora le disposizioni in commento, nel senso espresso nel testo, intendessero limitare la responsabilità del vettore per inadempimento, dovrebbero essere espressamente approvate per iscritto ai sensi degli artt. 1341 e 1342 c.c., e, comunque, al di là dei problemi legati al controllo formale della clausola, potrebbero essere considerate vessatorie ai sensi del generale disposto di cui all'art. 33 c.cons., in quanto idonee

Sempre con riferimento alle disposizioni generali, merita un cenno la definizione di trasporto successivo, che, contrariamente alle stesse disposizioni poc'anzi esaminate, sembra del tutto in linea con la normativa in vigore.

Nella definizione di trasporto successivo, infatti, si ha cura di sottolineare come sia tale quello effettuato da più vettori, come unico trasporto, quando ciò sia espressamente concordato col passeggero. La responsabilità per danni, in questi casi, si ripartisce sui vari vettori che hanno eseguito il trasporto, in relazione ai segmenti da ognuno effettuati, con l'avvertenza che, in caso di danni da distruzione, avaria o ritardo nel trasporto di bagagli, il passeggero ha diritto di agire nei confronti del primo o dell'ultimo vettore, nonché del vettore che ha effettuato il trasporto nel corso del quale si è verificato l'evento produttivo di danno. I vettori, poi, sono responsabili singolarmente e solidalmente nei confronti del passeggero.

È proprio l'elemento della volontarietà e della consapevolezza da parte del passeggero di affidare il trasporto a vari vettori, ognuno per un segmento diverso, che distingue l'ipotesi del trasporto successivo dall'ipotesi di trasporto effettuato dal vettore di fatto. E ciò in ossequio ai dettami di cui all'art. 36 Convenzione di Montreal ⁽⁹⁹⁾.

Ancora, merita di essere analizzata la definizione di danno che è offerta nelle condizioni generali sotto l'art. 1, nel quale si legge che esso consiste in qualsiasi pregiudizio o nocumento economicamente valutabile, occorso alla persona del passeggero o ai beni trasportati dallo stesso, in conseguenza di un evento verificatosi nel corso del trasporto aereo, oppure dell'adempimento o dell'inesatto adempimento della prestazione del vettore. Esso, prosegue la clausola, deve consistere in un comprovato ed effettivo pregiudizio patrimonialmente valutabile dell'incolumità fisica o dei beni del passeggero o dei suoi aventi causa, che abbia effetto immediato (danno emergente) e/o

a creare un significativo squilibrio tra le prestazioni del vettore e del passeggero, visto nella qualità di consumatore del servizio di trasporto aereo. Sull'argomento, v. D. BOCCHESI, *Problemi di conoscibilità e di esclusione delle clausole vessatorie ed abusive nelle condizioni generali di contratto di trasporto Alitalia*, in *Le condizioni generali del trasporto aereo di persone*, cit., 159; S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, cit., 129 ss. Contrario all'opinione espressa nel testo A. ZAMPONE, *Trasporto aereo e clausole vessatorie*, in *Il nuovo diritto aeronautico, in ricordo di Gabriele Silingardi*, cit., 717. Si deve avvertire, tuttavia, che l'A. faceva espresso riferimento all'eventuale contrarietà di un tale tipo di clausola alla normativa di cui all'art. 1469-bis comma 1 (oggi art. 33 c.cons.), piuttosto che all'art. 19 Convenzione di Montreal.

⁽⁹⁹⁾ Sulla disciplina del trasporto successivo e di quello combinato, nella disciplina della Convenzione di Montreal, v. N. ADRAGNA, *Trasporto successivo e combinato*, in *La nuova disciplina*, cit. 349 ss.; non sembra condivisibile, dunque, la tesi di V. ZENO-ZENCOVICH, *Le nuove condizioni generali di contratto nel trasporto aereo*, cit., 30-31, per cui la validità/efficacia della clausola in commento potrebbe essere messa seriamente in dubbio.

si sostanzzi in un mancato guadagno futuro (lucro cessante), con esclusione dei danni indiretti o consequenziali. Questi ultimi, ai sensi dell'art. 19.3, consistono in quei pregiudizi che non siano prevedibili quali effetti normali dell'inadempimento o dell'illecito del vettore aereo. L'art. 19.3 sancisce, inoltre, che il vettore non è responsabile dei danni che il passeggero avrebbe potuto evitare usando l'ordinaria diligenza.

Le clausole in commento inducono ad interrogarsi sulla loro compatibilità col regime della responsabilità vettoriale contenuto nella Convenzione di Montreal, e con la normativa di cui al codice della navigazione, e segnatamente all'art. 949-*bis*.

Ed, infatti, dal complessivo assetto delle responsabilità di cui alle condizioni generali, non è chiaro se il vettore intenda, con le clausole in commento, limitare la propria responsabilità ai danni patrimoniali (sia da danno emergente che da lucro cessante) che derivino da lesione personale, ovvero se la disciplina contrattuale intenda uniformarsi al regime di diritto internazionale uniforme (ed interno, giusto il rinvio di cui all'art. 941 c.nav.).

Ebbene, presa isolatamente, la nozione di danno risarcibile, contenuta nelle condizioni generali in commento, da un lato, sarebbe certamente in contrasto con quella contenuta dalla Convenzione di Montreal, che come è noto, non limita la risarcibilità del danno patrimoniale alle ipotesi di danno « occorso alla persona » del passeggero, come conseguenza di un incidente⁽¹⁰⁰⁾ verificatosi nel corso del trasporto; dall'altro sembrerebbe più favo-

⁽¹⁰⁰⁾ Anche al riguardo dell'utilizzo del termine « evento », come fatto generatore della responsabilità, sono necessarie alcune precisazioni. La dottrina e la giurisprudenza, già sotto il vigore della convenzione di Varsavia si erano interrogate se il danno alla persona fosse risarcibile quale conseguenza di un « evento » (non ulteriormente qualificato) occorso nel periodo di responsabilità del vettore, ovvero di un « incidente » ed, in quest'ultimo caso, su quale fosse la nozione rilevante di « incidente » ai fini della risarcibilità. Il dato testuale dell'art. 17 della convenzione di Varsavia prevedeva, così come, oggi, l'art. 17 della Convenzione di Montreal, la risarcibilità del danno alla persona (sulla cui estensione, *infra* nel testo) prodottosi a seguito di un « incidente » (*accident*) e ciò a differenza dell'art. IV del Protocollo di Guatemala City 1971 (Protocollo di Emendamento alla Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929, per come modificato dal Protocollo dell'Aia del 28 settembre 1955), mai entrato in vigore per il mancato raggiungimento del numero minimo di ratifiche, che, proponendosi di modificare l'art. 17 della convenzione di Varsavia, sostituiva il termine *accident*, col più generico *event*. Secondo la giurisprudenza dei vari Stati, nel vigore della convenzione di Varsavia, soltanto le lesioni personali derivanti da *accident* (inteso come evento inaspettato ed inusuale, esterno alla persona del passeggero, v. *Air France v. Saks*, 470 US 392 (1985)) potevano effettivamente essere risarcite. La soluzione resta valida anche oggi, sotto il vigore della Convenzione di Montreal. Per una disamina del problema v. L. COBBS, *The shifting meaning of accident under article 17 of the Warsaw Convention: what did the Airline know and what did it do about it?*, in *Air law*, 1999, 121; per una rassegna di casi, con particolare riferimento alla giurisprudenza nordamericana, L. B. GOLDBIRSCH, *Definition of accident - revisiting Air France v.*

revoles al passeggero, nella misura in cui sancirebbe la risarcibilità del danno derivante, non soltanto da « incidente », ma da qualunque « evento ».

Sotto il primo profilo bisogna osservare che, sempre nell'art. 1 delle condizioni generali, e precisamente nel paragrafo dedicato alla normativa applicabile al rapporto contrattuale tra il vettore e il passeggero, viene fatto espresso rinvio, tra l'altro, alla pertinente disciplina contenuta nella Convenzione di Montreal e nel codice della navigazione. Dal che si deve necessariamente dedurre, stante l'impossibilità di derogare, in favore del vettore, al regime di responsabilità contenuto nel testo di diritto uniforme (art. 26) ⁽¹⁰¹⁾, che la nozione di danno risarcibile, che sopra si è passata in rassegna, non sia volta ad operare tale deroga, né a sancire una limitazione di responsabilità in favore del vettore (artt. 1341, comma 2 c.c. e 33, comma 2, lett. b) c.cons.), ma sia frutto di un'infelice formulazione linguistica. Del resto, tale conclusione è confermata dal fatto che, come detto, all'art. 18 delle stesse condizioni generali, è espressamente sancita la risarcibilità del danno da ritardo, secondo il regime ed entro i limiti di debito della Convenzione di Montreal.

Sotto il secondo profilo, invece, può sostenersi che l'ampliamento delle poste di danno risarcibile fino a comprendervi le lesioni o morte del passeggero, quali conseguenze di ogni « evento », piuttosto che di ogni « incidente », avvenuto nel corso del trasporto aereo, è del tutto compatibile con la disciplina internazionale uniforme, in quanto volto a migliorare gli *standard* di tutela in questa contenuti, in favore del passeggero.

Infine, il riferito richiamo alle norme del codice della navigazione permette di affermare che, nella definizione di danno patrimoniale risarcibile ai sensi delle condizioni generali di contratto in commento, debba farsi rientrare, necessariamente, quello derivante da inadempimento dell'obbligazione vettoriale, ai sensi dell'art. 949-*bis* c.nav. A voler accedere alla tesi contraria per cui la clausola, sia pur indirettamente — e cioè attraverso la nozione di danno patrimoniale risarcibile — intenderebbe limitare la responsabilità del vettore ai danni patrimoniali derivanti da lesione fisica conseguente all'inadempimento vettoriale, la stessa sarebbe certamente vessatoria, tanto ai sensi dell'art. 1341 comma 2, c.c., quanto ai sensi dell'art. 33 comma 2, lett. b), c.cons.

Saks, in *Air & Space Law*, 2001, 86; nella dottrina italiana, M.M. COMENALE PINTO, *Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal*, cit., 826, specialmente *sub* nota 91; M.M. COMENALE PINTO, *Nozione di « incidente » e condotte omissive del vettore e dei suoi preposti nel trasporto aereo internazionale di persone*, in *Dir. trasp.*, 2006, 609-617; P. A. McLAUCHLAN, A. E. HERRERA, N. JOHNSON, *Delayed arrivals in aviation law*, cit., 21 ss.

⁽¹⁰¹⁾ Al riguardo V. CORONA, *La derogabilità della normativa*, in *La Nuova disciplina del trasporto aereo*, cit., 237; L. TULLIO, *Spunti sulla responsabilità del vettore aereo di persone*, cit., 603.

Resta da esaminare il problema dell'eventuale risarcibilità del danno non patrimoniale non derivante da lesione fisica — che potrebbe inquadrarsi tra quelli definiti come « consequenziali » all'art. 19.3 delle condizioni generali in commento — che, però, occorre rilevare, non deriva direttamente dall'assetto delle obbligazioni vettoriali, per come disciplinate dalle condizioni generali di contratto, ma, ancora una volta, dalla disciplina generale contenuta nella Convenzione di Montreal.

Esulerebbe, pertanto, dalla finalità di questo scritto affrontare, nei dettagli, tale ultima complessa questione. Basti dire che, secondo la dottrina italiana — che argomentava secondo il disposto letterale degli artt. 17 delle Convenzioni di Varsavia e Montreal, che sanciscono espressamente la risarcibilità del danno alla persona derivante da morte o lesione corporale del passeggero — tale posta di danno era ritenuta risarcibile tutte le volte in cui fosse stata conseguenza di una lesione fisica o quando si fosse sostanziata essa stessa in una vera e propria lesione accertabile secondo criteri medico legali ⁽¹⁰²⁾.

Oggi la situazione appare radicalmente cambiata, a seguito dell'interpretazione che dei termini « *dommage* », « *préjudice* », « *damage* » e « *daño* » (nei testi, rispettivamente, francese, inglese e spagnolo, tutti contenuti nel capitolo III del testo di diritto uniforme) è stata fornita dalla terza sezione della Corte di giustizia Ce nella sentenza 6 maggio 2010 ⁽¹⁰³⁾, n. 63, C-63/09 ⁽¹⁰⁴⁾.

La questioni pregiudiziali che la Corte era stata chiamata ad affronta-

⁽¹⁰²⁾ A. ANTONINI, *Il danno risarcibile nel trasporto di persone*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, cit., 87; A. MASUTTI, *Il diritto aeronautico*, cit., 259; M.M. COMENALE PINTO, *Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal*, cit., 829; a seguito della definizione di danno psichico fornita dalla *House of Lords* nel caso *King c. Bristow Helicopters Ltd. e Morris v. KLM Royal Dutch Airlines*, 28 febbraio 2002, ed alla luce dell'elaborazione dei concetti di danno biologico e danno esistenziale nell'ordinamento italiano, nega la risarcibilità della posta di danno in commento anche A. ZAMPONE, *Sulla risarcibilità del danno psichico nel trasporto aereo internazionale di persone*, in *Dir. trasp.*, 1011. *Contra*, A.B. HARBI, *El Daño Moral en el Transporte Aereo frente al Derecho Interno y los Convenios Internacionales*, relazione svolta in occasione delle XXXIV *Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico y Espacial*, svoltesi a Sassari il 3-7 maggio 2010 e organizzate dalle Università di Sassari, Teramo e Catanzaro insieme alla *Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial*.

⁽¹⁰³⁾ In <http://curia.europa.eu>.

⁽¹⁰⁴⁾ Così la massima: « Il termine danno contenuto nell'art. 22, n. 2, della Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, che fissa la limitazione della responsabilità del vettore aereo per il danno derivante in particolare dalla perdita di bagagli, deve essere interpretata nel senso che include tanto il danno materiale quanto il danno morale ».

✓* 2003

re ⁽¹⁰⁵⁾ erano: *a*) se il termine danno contenuto nell'art. 22 della Convenzione di Montreal si riferisse tanto al danno patrimoniale ~~che~~ a quello morale (*rectius*, nell'ordinamento italiano, non patrimoniale, a seguito della sentenza Cass. civ., Sez. Un., 11 novembre 2008, n. 26972) ⁽¹⁰⁶⁾; *b*) se il limite di debito di cui all'art. 22 fosse da riferire ad entrambe le poste di danno, ovvero al solo danno patrimoniale, potendo essere liquidato quello non patrimoniale, senza avere riguardo al riferito limite di debito.

puento

Molto in breve, la Corte ha ritenuto, interpretando il termine danno secondo le regole ermeneutiche del diritto internazionale generale ⁽¹⁰⁷⁾ — ed in mancanza di contrarie indicazioni figuranti nel testo della Convenzione di Montreal — che lo stesso in tutto il capo III della detta Convenzione — e, dunque sia, nel titolo che nel n. 2 dell'art. 17 e nell'art. 22 — assumesse lo stesso significato, ricomprendente tanto il pregiudizio patrimoniale, quanto quello non patrimoniale. Il ragionamento è stato condotto anche in forza della dizione dell'art. 31 n. 2 degli articoli sulla responsabilità degli Stati per atti internazionalmente illeciti ⁽¹⁰⁸⁾, secondo cui il pregiudizio comprende ogni danno sia materiale sia morale.

Ovviamente, nell'ordinamento italiano, la configurabilità di tale posta di danno non potrà prescindere dai criteri elaborati dalla sent. n. 26972/2008 delle Sezioni Unite del Supremo Collegio, che sopra si è citata.

Procedendo con l'esame delle condizioni generali di contratto per il ~~per~~ [✓] trasporto di persone e bagagli, merita di essere brevemente esaminato [✓] l'art. 7, rubricato « Rifiuto e limitazione del trasporto », che elenca i casi in cui per il vettore sarebbe legittimo rifiutare o limitare il trasporto del passeggero e del bagaglio, al verificarsi di determinate circostanze, annoverate dalla lettera « a » alla lettera « j ».

In primo luogo, suscita perplessità, sotto il profilo della legittimità, la circostanza elencata alla lettera « a » primo periodo, che conferirebbe al vettore il diritto di rifiutare il trasporto qualora lo stesso *ritenesse* che ciò sia necessario per il rispetto di leggi, regolamenti o norme di qualsiasi Stato di partenza, di destinazione o da sorvolare.

⁽¹⁰⁵⁾ Su rinvio del *Juzgado de lo Mercantil de Barcelona*, adottato con decisione del 20 gennaio 2009, nella causa tra *Axel Walz c. Clickair S.A.*, relativa ad un'ipotesi di risarcimento del danno derivante da perdita di bagaglio registrato, in occasione di un trasporto aereo da Barcellona a Oporto.

⁽¹⁰⁶⁾ In *Giust. civ.*, 2009, I, 913.

⁽¹⁰⁷⁾ Precisamente, attraverso l'art. 31 Convenzione di Vienna del 23 maggio 1969 sul Diritto dei Trattati (ratificata e resa esecutiva in Italia con l. 12 febbraio 1974, n. 112, in *G.U.* n. 111 del 30 aprile 1974, s.o.).

⁽¹⁰⁸⁾ Elaborati dalla Commissione del diritto internazionale delle Nazioni Unite e dei quali l'Assemblea generale ha preso nota con risoluzione 56/83 del 12 dicembre 2001.

Ebbene, è appena il caso di notare che la legittimità del rifiuto non può essere valutata in ragione della normativa che il vettore *ritenga* esistente, ma soltanto in ragione della normativa effettivamente esistente o, per meglio dire, in vigore. Il vettore, infatti, è certamente un operatore professionale qualificato ed è suo specifico dovere, anche correlato alle esigenze di sicurezza del volo, quello di conoscere e conseguentemente adeguarsi alle norme di legge e regolamentari degli Stati di partenza, destinazione o sorvolo.

Se il diritto di rifiutare il trasporto fosse rimesso ad una « convinzione » del vettore — e ciò anche nel caso in cui questa derivasse da un'interpretazione in buona fede delle normative in vigore — anziché essere necessitato da circostanze obiettive, il diritto del passeggero ad essere trasportato si affievolirebbe, fino a ridursi ad una aspettativa ⁽¹⁰⁹⁾. In altri termini, il diritto del passeggero ad essere trasportato sarebbe rimesso alla discrezionalità del vettore ⁽¹¹⁰⁾, il che determinerebbe, a tutto vantaggio di questi, un notevole squilibrio nell'applicazione del principio di efficacia del contratto (art. 1372 c.c.) e nei diritti che da questo discendono, in violazione dell'art. 33, comma 1, c.cons.

Si ritiene di poter aderire, inoltre, alla tesi di quanti ritengono ⁽¹¹¹⁾ che la clausola contrattuale in commento presenti profili di illegittimità, anche in riferimento all'art. 1679 c.c., che, come è noto, sancisce, nell'ambito del trasporto di linea, osservato nell'ottica del pubblico servizio, il principio di obbligatorietà — oltre che di uguaglianza e parità di trattamento — che sarebbe certamente violato ove il vettore ritenesse di potere rifiutare il trasporto in ossequio a inesistenti norme di diritto.

Ma ancor più illegittimo, in quanto, a tacer d'altro, discriminatorio, appare il disposto dell'art. 7, lett. *b*, che conferisce al vettore il diritto di rifiutare o limitare l'imbarco del passeggero il cui comportamento, età, stato fisico o mentale siano tali, per quanto qui importa, da richiedere un'assistenza speciale da parte del vettore e non siano state previamente concordate le modalità di tale trasporto; causare disagio o disturbo o comunque provocare giustificate lamentele da parte di passeggeri; ovvero ancora provocare rischi o pericoli a sé stesso o ad altre persone o cose.

⁽¹⁰⁹⁾ Così S. BUSI, *Il contratto di trasporto aereo*, cit., 175;

⁽¹¹⁰⁾ In tal senso F. SMIRLODO, *L'art. VIII sul rifiuto al trasporto e l'art. 1679 c.c.*, in *Le condizioni generali del trasporto aereo di persone*, cit., 136, che così scrive: « Il rifiuto, qualunque sia il momento in cui venga opposto, è comunque legittimo solo se giustificato da circostanze obiettive, certe e sicure e quindi unicamente in caso di sicuro, comprovabile impedimento connesso con la sicurezza del volo, con il rispetto di norme inderogabili, e con l'effettiva tutela degli altri passeggeri, escludendosi dalle fattispecie esaminate qualsiasi valutazione di carattere discrezionale del vettore ».

⁽¹¹¹⁾ G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, cit., 216, sub nota 177.

La clausola fa riferimento a tutti quei casi in cui un passeggero, per circostanze obiettive, si trovi in una situazione tale da richiedere un maggiore sforzo da parte del vettore per garantire la sua incolumità, quella degli altri passeggeri ed il diritto di questi ultimi ad essere trasportati senza dover subire disagi o fastidi.

La norma appare discriminatoria, in quanto, conferendo al vettore il diritto di rifiutare il trasporto a tutti coloro che si trovano, ad esempio, in una situazione di disagio fisico o mentale o in un'età tale da, addirittura, infastidire gli altri passeggeri, è certamente lesiva della dignità umana dei passeggeri rifiutati ⁽¹¹²⁾.

Oltre che discriminatoria, la clausola appare certamente contraria alle norme oggi contenute nel reg. Ce n. 1107/2006 del Parlamento e del Consiglio ⁽¹¹³⁾, relativo ai diritti delle persone con disabilità ed a mobilità ridotta, nel trasporto aereo.

Non è questa la sede per esaminare in dettaglio le norme del regolamento, alcune delle quali saranno passate in rassegna soltanto al fine di dimostrare l'illegittimità dell'art. 7 delle condizioni generali, limitatamente all'opponibilità del rifiuto di imbarco, in dipendenza dello stato fisico e mentale dei passeggeri.

Ebbene, in primo luogo, il regolamento sancisce il principio, espresso nel primo considerando, secondo cui le persone con disabilità ed a mobilità ridotta, nel trasporto aereo, così come in ogni altro aspetto della vita, hanno gli stessi diritti di tutti gli altri cittadini alla libera circolazione, alla libertà di scelta e alla non discriminazione.

Tale principio si concretizza, nel regolamento, all'art. 3, che fa divieto al vettore aereo, al suo agente o a un operatore turistico di rifiutare, per motivi di disabilità o mobilità ridotta, una prenotazione per un volo in partenza o in arrivo in un aeroporto al quale si applica il regolamento; nonché, di rifiutare di imbarcare una persona con disabilità o a mobilità ridotta in tale aereo-

⁽¹¹²⁾ L'articolo 21 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea, al comma 1, così dispone: « È vietata qualsiasi forma di discriminazione fondata, in particolare, sul sesso, la razza, il colore della pelle o l'origine etnica o sociale, le caratteristiche genetiche, la lingua, la religione o le convinzioni personali, le opinioni politiche o di qualsiasi altra natura, l'appartenenza ad una minoranza nazionale, il patrimonio, la nascita, gli handicap, l'età o le tendenze sessuali ». Ed ancora l'art. 2 della Dichiarazione Universale dei Diritti Umani, da leggere in rapporto all'art. 13 della stessa, relativo alla libertà di movimento e residenza, stabilisce che: « Ad ogni individuo spettano tutti i diritti e tutte le libertà enunciate nella presente Dichiarazione, senza distinzione alcuna, per ragioni di razza, di colore, di sesso, di lingua, di religione, di opinione politica o di altro genere, di origine nazionale o sociale, di ricchezza, di nascita o di altra condizione... ».

⁽¹¹³⁾ Cit. *supra*, *sub* nota 34.

porto, purché la persona interessata sia in possesso di un biglietto valido e di una prenotazione.

Le eccezioni al divieto, di cui all'art. 3, sono contenute all'art. 4, a mente del quale, un vettore aereo, un suo agente o un operatore turistico possono rifiutare di accettare una prenotazione, o di imbarcare una persona con disabilità o a mobilità ridotta, quando ciò sia necessario a rispettare gli obblighi in materia di sicurezza, stabiliti dalla normativa internazionale, comunitaria o nazionale, ovvero a rispettare gli obblighi in materia di sicurezza, stabiliti dall'autorità che ha rilasciato il certificato di operatore aereo (lett. *a*); ovvero se le dimensioni dell'aeromobile o dei suoi portelloni rendono fisicamente impossibile l'imbarco o il trasporto della persona con disabilità o a mobilità ridotta (lett. *b*).

In questo caso, tuttavia, il vettore, fatti salvi i diritti di cui al reg. 261/2004 ⁽¹¹⁴⁾, offre, a scelta della persona a cui è stato rifiutato l'imbarco, il diritto al rimborso o a un volo alternativo, per come previsto dall'art. 8 dello stesso regolamento n. 261/2004, al quale l'art. 4, par. 1, comma 3, fa espresso rinvio. Il diritto di scelta resta subordinato al rispetto di tutti gli obblighi in materia di sicurezza.

Qualora il vettore — un suo agente o un operatore turistico — eserciti il diritto di rifiutare l'imbarco ai sensi del paragrafo 1, lettere *a* e *b*, dell'art. 4, ora passato in rassegna, informa immediatamente le persone con disabilità o a mobilità ridotta delle ragioni che hanno determinato il rifiuto di imbarco e, qualora venga espressamente richiesto dalla persona rifiutata, è fatto a lui obbligo di dare tale comunicazione per iscritto, entro il termine di cinque giorni lavorativi dalla richiesta.

L'art. 13 del regolamento, sancisce, infine, l'imperatività della normativa in esso contenuta, che non è soggetta a limitazioni o deroghe.

Il reg. Ce n. 1107/2006, dunque, sancisce (doverosamente) il principio esattamente contrario a quello enunciato nell'art. 7 delle condizioni generali di contratto, vale a dire il principio generale, secondo cui a nessun passeggero può essere rifiutato l'imbarco per motivi dipendenti dalle sue condizioni fisiche o mentali e che l'accettazione della prenotazione o dell'imbarco

⁽¹¹⁴⁾ Il coordinamento tra i rimedi di cui ai regolamenti Ce n. 1107/2006 e n. 261/2004, si rinviene nel terzo considerando del regolamento n. 1107/2006, secondo cui lo stesso non dovrebbe incidere sui rimedi previsti dal reg. n. 261/2004 e, qualora lo stesso caso dia origine al diritto al rimborso o a una nuova prenotazione ai sensi delle disposizioni di entrambi i regolamenti, la persona interessata dovrebbe essere autorizzata ad esercitare il diritto una sola volta, a sua discrezione. Ciò, evidentemente, al fine di evitare di duplicare, in favore della stessa persona, le tutele previste dalla normativa comunitaria. ✓

non possono essere subordinate alla previa comunicazione delle esigenze specifiche del passeggero a mobilità ridotta o con disabilità ⁽¹¹⁵⁾.

Al contrario, viene posto a carico del vettore uno sforzo di diligenza superiore e un obbligo di protezione maggiore, per accogliere a bordo tali persone.

Vista l'inderogabilità delle disposizioni del regolamento in parola (art. 13), la clausola 7 delle condizioni generali di contratto, nella parte esaminata, deve ritenersi nulla per contrarietà a norme imperative e, come tale, di nessun effetto.

Per concludere, un breve cenno meritano le disposizioni relative alle responsabilità del vettore per danni alla persona ed al bagaglio e per smarrimento o ritardo nella consegna di quest'ultimo (più sopra s'è detto a proposito dei danni patrimoniali e di quelli da ritardo).

Le dette disposizioni, che vanno dall'art. 16 all'art. 20, ricalcano, in materia di responsabilità del vettore, le disposizioni internazionali e comunitarie in vigore, che, nella gran parte, vengono addirittura trascritte.

Un'ultima avvertenza, però, risulta doverosa a seguito dell'interpretazione che dei termini « cancellazione » e « ritardo prolungato », ai fini dell'applicazione delle disposizioni di cui al reg. Ce n. 261/2004, è stata fornita dalla Corte giust. CE, Sez. IV, nella sent. n. 402 del 19 novembre 2009, nelle cause riunite C-402/07 e C-432/07 ⁽¹¹⁶⁾.

La Corte ha sancito il principio secondo cui ~~la~~ fattispecie del ritardo prolungato, quand'anche questo sia stato molto significativo, non ~~può~~ essere equiparata a quella della cancellazione, se il volo sia operato in conformità alla programmazione originariamente prevista dal vettore. Tuttavia, prosegue la Corte, gli artt. 5, 6 e 7 del reg. Ce n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che i passeggeri dei voli ritardati possono essere assimilati a quelli dei voli cancellati, ai fini della corresponsione della compensazione, tutte le volte in cui il ritardo sia pari o superiore alle tre ore, salvo che, in questo caso, il vettore non provi che il ritardo è dipeso da circostanze eccezionali, nel novero delle quali non figura il problema tecnico occorso all'aeromobile ⁽¹¹⁷⁾.

✓
possono

⁽¹¹⁵⁾ Per ciò che concerne la disciplina delle informazioni sulle particolari esigenze che il passeggero disabile o a mobilità ridotta può dare al vettore ed al gestore aeroportuale, v., in special modo, gli artt. 6 e 7 del regolamento. Occorre evidenziare, tuttavia, che il mancato invio di informazioni dal passeggero al vettore non comporta il diritto di quest'ultimo di rifiutare il trasporto.

⁽¹¹⁶⁾ In <http://curia.europa.eu>; anche in *Guida al diritto*, 2009, 49, 1110.

⁽¹¹⁷⁾ La Corte, a tal proposito, richiama la propria giurisprudenza inaugurata con la sent. n. 549, Sez. IV, del 22 dicembre 2008, nella causa C-549/07 (in <http://curia.europa.eu>; e in *Danno e responsabilità*, 2009, 8-9, 831 ss., con nota di C. DI PALMA, *Responsabilità del vettore*

✓

nel caso di cancellazione del volo: i problemi tecnici non sempre escludono il diritto al risarcimento del passeggero) secondo cui: « Un problema tecnico occorso ad un aeromobile che comporta la cancellazione di un volo non rientra nella nozione di « circostanze eccezionali » di cui all'art. 5 del Regolamento Ce n. 261/2004, salvo che detto problema derivi da eventi che, per la loro natura o la loro origine, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggono al suo effettivo controllo. Né, peraltro, il rispetto dei requisiti minimi di manutenzione di un aeromobile è di per sé sufficiente per dimostrare che il vettore abbia adottato tutte le misure del caso ai sensi dell'art. 5 Reg. Ce n. 261/2004, e tale, pertanto, da liberare il detto vettore dall'obbligo di pagare una compensazione pecuniaria, previsto dagli artt. 5 n. 1, lett. c) e 7 n. 1, del citato regolamento ».