

Diritto e politica dei trasporti

rivista semestrale *open access*
di dottrina, giurisprudenza
e documentazione

Fascicolo I/2021

Promossa da
demetra
CENTRO STUDI

anno 4, n. 6 (I-2021)

La Rivista è pubblicata dal Centro Studi Demetra (Development of European Mediterranean Transportation), con sede a Roma, via F. Civinini, 85, 00197, ed è registrata presso il Tribunale di Roma al n. 150/2018 del 19 settembre 2018.

The Journal is published by the Centro Studi Demetra (*Development of European Mediterranean Transportation*), based in Rome, via F. Civinini, 85, 00197, and was registered at the Court of Rome under No. 150/2018 on 19 September 2018.

Direttore responsabile/Editor-in-Chief: Prof. Francesco Gaspari, Università degli Studi “G. Marconi” di Roma, via Plinio 44, 00193, Roma

<http://www.dirittoepoliticadeitrasporti.it/>

ISSN 2612-5056

© Centro Studi Demetra, via F. Civinini, 85, 00197, Roma

info@demetracentrostudi.it

www.demetracentrostudi.it/



Creative Commons (CC BY-NC-ND 3.0 IT)

Consentite la consultazione e la condivisione. Vietate la vendita e la modifica.

Grafica e impaginazione: Centro Studi Demetra

Pubblicato nel mese di ottobre 2021

Comitato di direzione/Executive Editors

Pres. Pierluigi Di Palma (Ente Nazionale Aviazione Civile)
Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre e Centro Studi Demetra)
Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)
Prof. Francesco Gaspari (Università “G. Marconi” – Roma e Centro Studi Demetra)

Comitato scientifico, tecnico e di valutazione/Scientific, Technical and Referees’ Board

Dr. Ruwantissa Abeyratne (Aviation Strategies International - Montreal)
Prof. Marco Calabrò (Università della Campania “Luigi Vanvitelli”)
†Prof. Antonio Catricalà (Università “Link Campus University” - Roma)
Prof. Danilo Ceccarelli Morolli (Università “G. Marconi” - Roma)
Prof. Michele M. Comenale Pinto (Università di Sassari)
Prof. Pierre de Gioia Carabellese (Fellow of Advance HE – York, UK, e full Professor of Business Law and Regulation – ECU, Perth, Australia)
Prof. Massimo Deiana (Università di Cagliari)
Pres. Pierluigi Di Palma (Ente Nazionale Aviazione Civile)
Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)
Prof. Alberto Emparanza Sobejano (Universidad del País Vasco - Spagna)
Pres. Mario Folchi (Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial - Argentina)
Prof. Fabio Francario (Università di Siena)
Prof. Francesco Gaspari (Università “G. Marconi” – Roma e Centro Studi Demetra)
Prof.ssa Loredana Giani (Università Europea di Roma)
Prof. Brian Havel (McGill University - Montreal)
Avv. Valentina Lener (Assaeroporti)
Prof. Mario Libertini (Università “Sapienza” - Roma)
Avv. Gianluca Lo Bianco (Ente Nazionale Aviazione Civile)
Prof. Sergio Marchisio (Università “Sapienza” - Roma)
Prof. José Manuel Martín Osante (Universidad del País Vasco - Spagna)
Pres. Gerardo Mastrandrea (Consiglio di Stato)
Prof. Roberto Miccù (Università Sapienza - Roma)
Prof. Marco Fabio Morsello (Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo)
Prof. Angelo Piazza (Università di Roma “Foro Italico”)
Prof. Aristide Police (Università “Tor Vergata” - Roma)
Prof. Elisabetta G. Rosafio (Università di Teramo)
Prof. Francesco Rossi Dal Pozzo (Università statale di Milano)
Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre e Centro Studi Demetra)
Prof. Mario Sebastiani (Università “Tor Vergata” - Roma)
Prof. Christoph Schmid (Universität Bremen - Germania)
Prof. Franco Gaetano Scoca (Università “Sapienza” - Roma)
Prof. Stefano Salvatore Scoca (Università per Stranieri “Dante Alighieri” - Reggio Calabria)
Prof. Leopoldo Tullio (Università “Sapienza” - Roma)

Comitato editoriale/Editorial Board

Dott.ssa Flaminia Aperio Bella	Prof.ssa Annarita Iacopino	Dott. Marco Ragusa
Avv. Patrizia Beraldi	Prof.ssa Maria Assunta Icolari	Dott.ssa Lavinia Samuelli Ferretti
Avv. Luigi De Propriis	Avv. Emanuela Lanzi	Dott.ssa Ersilia Sanginario
Avv. Marco Di Giugno	Dott. Antonio Mitrotti	Avv. Francesco Scalia
Avv. Fabrizio Doddi	Avv. Andrea Nardi	Prof.ssa Martina Sinisi
Dott. Simone Francario	Dott. Simone Paoli	Dott.ssa Veronica Sordi
Avv. Raissa Frascella	Avv. Anton Giulio Pietrosanti	Dott.ssa Sabrina Tranquilli
Dott. Guglielmo Aldo Giuffrè		

Modalità di invio dei contributi

Chiunque può inviare il suo scritto in file “.doc” alla direzione della Rivista (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it) unitamente alle seguenti informazioni:

- 1) i dati personali dell’Autore, la qualifica accademica e/o professionale, nonché i recapiti;
- 2) un abstract in lingua inglese, che non deve superare le 1.000 battute (spazi inclusi), 5 parole chiave;
- 3) l’autorizzazione al trattamento dei dati personali forniti dall’Autore alla Rivista, ai sensi del Regolamento UE 679/2016 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 (Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati), nonché del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 (Codice in materia di protezione dei dati personali);
- 4) una formale richiesta di pubblicazione, che si intende implicitamente inclusiva delle seguenti dichiarazioni da parte dell’Autore:
 - a) che il lavoro sia esclusivo frutto dell’Autore e sia stato redatto nel rispetto delle norme del diritto d’autore e della riservatezza delle informazioni anche con riferimento alle fonti utilizzate;
 - b) che l’Autore non ha già pubblicato ovvero non ha chiesto la pubblicazione dello scritto ad altra rivista telematica;
 - c) che le posizioni espresse impegnano l’Autore e non la Rivista;
 - d) che l’Autore esonera la Rivista da ogni responsabilità con riguardo alla scelta di pubblicare lo scritto, non pubblicarlo o di rimuoverlo dalla rivista in caso di violazione di norme di legge.

Il Comitato di direzione si riserva di non pubblicare i contributi che non rispettino le caratteristiche editoriali richieste. Gli autori sono gli unici responsabili dei contenuti dei loro scritti. Non si accettano scritti anonimi.

Tutti i contributi sono pubblicati in formato PDF. Si possono stampare gli “estratti” con le indicazioni tipografiche della Rivista e con la data di pubblicazione.

I criteri redazionali sono indicati nell’apposita sezione della Rivista.

Submission of contributions

Manuscripts are sent in “.doc” format to the Journal’s e-mail address (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it). The e-mail includes the following information:

- 1) Author’s personal data, academic and/or professional qualifications, contacts;
- 2) abstract in Italian language of not more than 1.000 characters (including spaces), 5 key words;
- 3) authorization to process personal data provided by the Author to the Journal in accordance with Regulation EU 679/2016 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 (General Data Protection Regulation), and Legislative Decree 30 June 2003, No. 196 (Italian Personal Data Protection Code);
- 4) request to publish the manuscript, which implicitly includes the following declarations by the Author:
 - a) that the manuscript is the result of research activity conducted by the Author and that it complies with the rules on intellectual property rights and on confidentiality of information, also with regards to the sources used;
 - b) manuscript has not been already published nor has been submitted for publication to another on-line Journal;
 - c) the views expressed in the publication are the sole responsibility of the Author and do not reflect the views of the Journal;
 - d) the Author explicitly exonerates the Journal of all responsibility with regards to the choice to publish the manuscript, not to publish it, as well as to remove it from the Journal in the event of a breach of any legal provisions.

The Executive Editors reserve the right not to publish contributions that do not comply with the editorial criteria. Authors only are exclusively responsible for the contents of their writings. Anonymous writings are not accepted.

All contributions are published in PDF format. Off-prints may be downloaded and printed.

Editorial criteria are available online, in the relevant section of the Journal.

Indice

Fascicolo I/2021

PRESENTAZIONE DEL FASCICOLO/PRESENTATION OF THE ISSUE

Francesco Gaspari

ARTICOLI E SAGGI/ARTICLES AND ESSAYS

Pierre de Gioia Carabellese

Unmanned vehicles e rischi legali ed assicurativi. Una visuale dal Regno Unito della disciplina della responsabilità dei veicoli senza guidatore pag. 1

Francesco Gaspari

La regolazione del settore aerospaziale tra spazio aereo e spazio cosmico e il ruolo dell'ICAO pag. 12

Veronica Sordi

La (recente) giurisprudenza interna ed eurounitaria sul tema degli aiuti di Stato. Uno sguardo agli aiuti istituiti con legge regionale, in particolare, alla vicenda degli aeroporti sardi pag. 22

NOTE A SENTENZA/LAW NOTES

Francesco Ferrara

Determinazione del risarcimento per la perdita del bagaglio sul volo e ripartizione dell'onere probatorio pag. 38

Giuseppina Agata Di Guardo

La regolazione tecnica dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e i rapporti con la normativa di rango secondario statale: riflessioni a margine di una pronuncia della Cassazione pag. 46

CASI E QUESTIONI/CASES AND ISSUES

Mara Costantino

Il ruolo delle infrastrutture sostenibili nel rilancio del sistema Paese: cresce il fabbisogno infrastrutturale nei settori ferroviario, aereo e navale. I Risultati Deloitte-Casmef quarta edizione Osservatorio annuale su infrastrutture pag. 61

Note a sentenza

Determinazione del risarcimento per la perdita del bagaglio sul volo e ripartizione dell'onere probatorio*

Francesco Ferrara

Dottorando presso l'Università degli studi di Roma "Tor Vergata"

Abstract

Determination of compensation for loss of luggage on the flight and distribution of the burden of proof.

The amount provided for by art. 22, paragraph 2, of the Montreal Convention, considered in conjunction with art. 17, paragraph 2, of the Convention itself must be regarded as the limit of the liability of the air carrier. This is a compensation limit which the passenger concerned does not enjoy right and at a flat rate, even in case of destruction, loss, damage or delay of the luggage delivered that has not been object of a special declaration of interest. It is up to the national Court to determine, within this limit, the amount of compensation due, with regard to specific circumstances. The amount of compensation must be determined by the national Court in accordance with the applicable rules of domestic law, especially in the field of evidence. These rules must not be less favourable than those relating to similar appeals in domestic law, nor structured in such a way as to make it practically impossible (or extremely difficult) to exercise the rights conferred by the Montreal Convention.

Key words: Lost luggage; Montreal Convention 1999; Air carrier liability; Limits to claims for damages; Burden of proof.

Sommario — 1. Analisi del caso — 2. Sulla natura del limite risarcitorio previsto dalla Convenzione — 3. Sulla ripartizione dell'onere probatorio — 4. Brevi considerazioni conclusive

1. Analisi del caso

La vicenda prende l'abbrivio da un giudizio promosso da SL avverso la Vueling Airlines per la perdita del suo bagaglio, consegnato a tale vettore, nel volo da Ibiza (Spagna) a Fuerteventura (Spagna), con scalo a Barcellona (Spagna), in data 18 settembre 2017. Il passeggero ha depositato un reclamo presso il vettore aereo e proposto, in data 11 dicembre 2017, innanzi al giudice del rinvio, il *Juzgado de lo Mercantil n. 9 de*

* Sottoposto a referaggio.

Barcelona (Tribunale di Commercio n. 9 di Barcellona, Spagna), un ricorso contro Vueling Airlines chiedendo il pagamento di un risarcimento corrispondente al limite massimo di 1131 DSP¹ (corrispondenti ad euro 1.383,93), previsto dall'art. 22, par. 2², della Convenzione di Montreal³, per risarcire i danni materiali e morali che la perdita del suo bagaglio aveva provocato (ritenendolo la perdita dello stesso il caso più grave previsto dalla disposizione di cui all'art. 22, par. 2).

Il vettore aereo, pur riconoscendo la perdita del bagaglio, offre solo la somma di euro 250 a titolo di risarcimento dei danni materiali e morali e non già il pagamento del limite massimo del risarcimento.

La rideterminazione *in peius* dell'ammontare del risarcimento -rispetto al massimale previsto ex art. 22, par. 2 della Convenzione di Montreal- sarebbe giustificata dal fatto che il passeggero non ha indicato né peso, contenuto e valore del bagaglio al momento della consegna al vettore, né fornito le prove degli acquisti effettuati per sostituire gli oggetti in esso contenuti.

Il vettore aereo ritiene questi elementi necessari affinché possa essere liquidato un risarcimento corrispondente al limite massimo previsto.

Sulla corretta interpretazione degli artt. 17 par. 2⁴ e 22 par. 2 della Convenzione di Montreal in punto di limite massimo risarcibile e distribuzione dell'onere della prova il giudice del rinvio ravvisa divergenze giurisprudenziali a livello nazionale, decide così di sospendere il giudizio e sottoporre alla Corte di Giustizia la seguente questione pregiudiziale: «Se, una volta comprovata la perdita del bagaglio, la compagnia aerea sia tenuta a corrispondere al passeggero, sempre e in ogni caso, il risarcimento massimo di DSP 1 131, ricorrendo l'ipotesi più grave tra quelle previste dagli articoli 17, paragrafo 2, e 22, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal, del 28 maggio 1999, oppure se si tratti di un risarcimento massimo che può essere ridotto dal giudice alla luce delle circostanze, anche in caso di perdita del bagaglio, di modo che i 1131 DSP siano accordati solo qualora il passeggero dimostri, con qualunque mezzo ammesso in diritto, che il valore degli oggetti e degli effetti personali che trasportava nel bagaglio consegnato nonché di quelli che ha dovuto acquistare per sostituirli raggiungeva tale importo, o se, in mancanza, il giudice possa tenere conto anche di altri parametri, quali

¹ Unità monetaria convenzionale di riferimento creata dal Fondo Monetario Internazionale (FMI), per approfondimenti si rinvia a E. ESPOSITO, voce *Prelievo (diritti speciali di)*, in *Enc. giur. dir.*, XXXIV, Milano, 1985, p. 1019 ss.

² “(...) Nel trasporto di bagagli, la responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo è limitata alla somma di 1000 (attualmente 1131, sul punto v. nota 6) diritti speciali di prelievo per passeggero, salvo dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione effettuata dal passeggero al momento della consegna al vettore del bagaglio, dietro pagamento di un'eventuale tassa supplementare. In tal caso il vettore sarà tenuto al risarcimento sino a concorrenza della somma dichiarata, a meno che egli non dimostri che tale somma è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna a destinazione (...)”.

³ Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale (Convenzione di Montreal) (GUUE, L194/2001, p. 39 ss.)

⁴ “(...) Il vettore è responsabile del danno derivante dalla distruzione, perdita o deterioramento dei bagagli consegnati, per il fatto stesso che l'evento che ha causato la distruzione, la perdita o il deterioramento si è prodotto a bordo dell'aeromobile oppure nel corso di qualsiasi periodo durante il quale il vettore aveva in custodia i bagagli consegnati. Tuttavia, la responsabilità del vettore è esclusa se e nella misura in cui il danno derivi esclusivamente dalla natura dei bagagli o da difetto o vizio intrinseco. Nel caso di bagagli non consegnati, compresi gli oggetti personali, il vettore è responsabile qualora il danno derivi da sua colpa ovvero da colpa dei suoi dipendenti o incaricati (...)”.

ad esempio il peso in chilogrammi del bagaglio oppure la circostanza se la perdita dello stesso sia occorsa nel viaggio di andata o in quello di ritorno, al fine di valutare il danno morale cagionato dai disagi conseguenti alla perdita del bagaglio».

La Corte di Giustizia afferma che l'art. 17, par. 2 della Convenzione di Montreal, in combinato disposto con l'art. 22, par. 2, deve essere interpretato nel senso che la somma prevista da quest'ultima disposizione sia un massimale di risarcimento del quale il passeggero interessato non gode di diritto e forfettariamente.

Infine, che la determinazione del risarcimento dovuto al passeggero -il cui bagaglio (che non sia stato oggetto di una dichiarazione di speciale interesse) abbia subito una distruzione, perdita, deterioramento o ritardo- deve essere affidata al giudice nazionale conformemente alle norme nazionali applicabili, segnatamente in tema di prova.

Tuttavia, queste regole non devono essere meno favorevoli di quelle relative a fattispecie analoghe di diritto interno, né strutturate in modo da rendere eccessivamente difficile, o addirittura impossibile, l'esercizio dei diritti previsti dalla Convenzione di Montreal.

2. Sulla natura del limite risarcitorio previsto dalla Convenzione

La prima questione esaminata dalla Corte attiene la possibilità di liquidare un risarcimento per il danno⁵ al bagaglio (distrutto, perduto, deteriorato o in ritardo) anche in assenza di "*dichiarazione di speciale interesse*", e la natura del limite⁶ di 1131 DSP fissato dall'art. 22 della Convenzione letto in combinato disposto con l'art. 17, par. 2 (massimale di risarcimento o somma forfettaria dovuta di diritto al passeggero).

Viene, innanzitutto, in rilievo come il Regolamento 2027/97/CE⁷ (che, nella sua versione consolidata⁸, recepisce la Convenzione di Montreal) individui quale referente sistematico per la responsabilità del vettore aereo attinente ai passeggeri e ai loro bagagli le disposizioni della Convenzione e ne estenda la competenza anche ai trasporti effettuati in un unico Stato membro⁹.

⁵ Significativamente, nel sistema di limitazione della responsabilità del vettore per i danni, non rileva più la distinzione tra bagaglio "*consegnato*" e "*non consegnato*", prevedendosi -invece- un limite unico, notevolmente aumentato rispetto al previgente Sistema di Varsavia, che prevedeva una soglia di 332 DSP per il bagaglio non consegnato e per quello consegnato si rinviava (ex art. 22.2 del Sistema Varsavia aggiornato ai Protocolli di Montreal del 25 settembre 1975 n. 1 e 2) alle disposizioni inerenti al trasporto di merce. Sul punto v. E. FOGLIANI, *Responsabilità del vettore per perdita o avaria dei bagagli*, in A. CAGNAZZO, S. TOSCHEI, C. POZZI (a cura di), *Le sanzioni in materia di trasporto marittimo, aereo, terrestre e codice della strada*, Torino, 2012, p. 384.

⁶ La somma originariamente prevista era pari a 1000 DSP, è stata elevata a 1131 DSP -con relativa modifica ex art. 24 della Convenzione- sulla base della determinazione dell'ICAO del 22 maggio 2009, in virtù del tasso di inflazione rilevato nel periodo 2003-2008, a far data dal 30 dicembre 2009.

⁷ Regolamento 2027/97/CE del Consiglio del 9 ottobre 1997 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti, (GUCE, L285/97, p. 1 ss.)

⁸ In virtù delle modifiche introdotte dal Regolamento 889/2009/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 maggio 2002, (GUCE, L140/2002, p. 2 ss.)

⁹ F. ROSSI DAL POZZO, *Servizi di trasporto aereo e diritti dei singoli nella disciplina comunitaria*, Milano, 2008, p. 158. Alla Convenzione fa esplicito rinvio anche il Codice della navigazione in seguito al d.lgs. 9 maggio 2009 n. 96, «*Revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione, a norma dell'articolo 2 della legge 9 novembre 2004, n. 265*», in GU 8 giugno 2005 n. 131, suppl. ord. n. 106 e d.lgs. 15 marzo 2006 n. 151 «*Disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 9 maggio 2005 n. 96, recante la revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione*», in GU 14 aprile 2006 n. 88. Sull'argomento, ex multis: G. MASTANDREA, L. TULLIO, *Il compimento della revisione della parte*

Una volta individuato il perimetro interpretativo entro cui potrà muovere l'argomentare della Corte, occorre esaminare le due disposizioni richiamate in combinato disposto dal passeggero al fine di giustificare la propria pretesa risarcitoria.

L'art. 17, par. 2 della Convenzione di Montreal riconosce la responsabilità del vettore «per il fatto stesso che l'evento che ha causato la distruzione, la perdita o il deterioramento si è prodotto a bordo dell'aeromobile oppure nel corso di qualsiasi periodo durante il quale il vettore aveva in custodia i bagagli consegnati»; dunque, si tratta di una disposizione che si limita ad individuare le condizioni alle quali i passeggeri aerei abbiano diritto al risarcimento in caso di danno al proprio bagaglio.

Muovendo da questo argomento, desumibile dalla propria consolidata giurisprudenza¹⁰, la Corte -in sostanza- elide il tentato collegamento sistematico con l'art. 22, par. 2 della Convenzione nell'individuare una fattispecie di danno che -quasi *in re ipsa*- giunga alla liquidazione del massimale.

Passando all'art. 22, par. 2, della Convenzione di Montreal una considerazione testuale (*in claris non fit interpretatio*) consente di ritenere la responsabilità del vettore aereo in caso di distruzione, di perdita o di deterioramento o di ritardo «limitata», a far data dal 30 dicembre 2009 e fino al 28 dicembre 2019, alla somma di 1131 DSP per passeggero.

Ancora, la giurisprudenza della Corte ha già avuto modo di affermare la natura di massimale della somma prevista dalla disposizione in commento; quindi, non può essere liquidata al passeggero, in maniera forfettaria, al solo verificarsi dell'evento della perdita del bagaglio¹¹.

Continuando nel suo argomentare, la Corte si sofferma sull'applicazione della limitazione del risarcimento fissata dall'art. 22, par. 2, all'integralità del danno causato, indipendentemente dalla naturale materiale o morale dello stesso¹².

Questo limite è assoluto in assenza della dichiarazione speciale di interesse del passeggero al momento della consegna del bagaglio al vettore aereo, in tale ipotesi il vettore sarà tenuto al pagamento fino alla concorrenza della somma dichiarata se non dimostra che tale importo è superiore all'interesse reale del passeggero¹³.

Gli stessi lavori preparatori relativi alla Convenzione di Montreal dimostrano che gli importi poi riportati nell'art. 22 erano concepiti quali massimali e non forfettari automaticamente liquidabili in favore dei soggetti lesi¹⁴.

aeronautica del codice della navigazione, in *Dir. mar.*, n. 3, 2006, p. 699 ss. S. BOTTACCHI, *La riforma della parte aeronautica del codice della navigazione: le principali novità in materia di navigazione aerea*, in *Dir. comm. int.*, 2006, n. 1, p. 215 ss.; B. FRANCHI, *Profili organizzatori dell'attività aeroportuale dopo la riforma del codice della navigazione*, in *Resp. civ. prev.*, n. 10, 2008, p. 1949 ss.

¹⁰ Cfr.: Corte di Giustizia UE, sentenza 6 maggio 2010, C-63/09, *Walz*, punto 32; Corte di Giustizia UE, sentenza 22 novembre 2012, C-410/11, *Espada Sánchez e a.*, punti 25 e 26.

¹¹ Corte di Giustizia UE, sentenza 22 novembre 2012, C-410/11, *Espada Sánchez e a.*, punto 34.

¹² Corte di Giustizia UE, sentenza 6 maggio 2010, C-63/09, *Walz*, punti 37 e 38. Tale interpretazione ha trovato l'avallo anche del Giudice di legittimità italiano, sul punto v. Corte di Cassazione, sentenza 14 luglio 2015 n. 14667, in *Dir. giust.*, n. 28, 2015, p. 54 ss., con nota di R. SAVOIA.

¹³ Richiama la giurisprudenza della Corte di Giustizia sul punto anche la Suprema Corte italiana, sul punto v. Corte di Cassazione, sentenza 12 febbraio 2019 n. 3978, in *Ridare.it*, n. 11, 11 aprile 2019 con nota di P. MARIOTTI, R. CAMINITI.

¹⁴ «*Benché tale interpretazione potesse essere espressa con maggiore precisione utilizzando un'espressione come «non può superare», si è deciso di scegliere l'espressione «è limitata», in quanto tale espressione è utilizzata correntemente nella giurisprudenza relativa alla Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929 (Société des Nations – Recueil des traités, vol. CXXXVII, pag. 12), che è stata sostituita dalla*

Infine, secondo la Corte, dal dato testuale degli artt. 17, par. 2 e 22, par. 2 della Convenzione di Montreal non sarebbe possibile desumere che la perdita del bagaglio sia l'ipotesi più grave del danno causato ai bagagli; le disposizioni in esame si limitano ad elencare una serie di ipotesi -non gerarchicamente ordinate- da cui discende la possibilità del risarcimento del danno.

La Corte, traendo le conclusioni dagli argomenti proposti, afferma così che la corretta interpretazione del combinato disposto degli artt. 17, par. 2 e 22 par. 2 della Convenzione sia quella che individua la somma ivi stabilita quale massimale posto a limitazione della responsabilità del vettore aereo in caso di distruzione, perdita, ritardo o deterioramento dei bagagli che non siano stati oggetto di "*dichiarazione speciale di interesse*".

Spetta al giudice nazionale determinare l'importo del risarcimento dovuto, nei limiti prescritti dalla disposizione in commento, sulla base delle circostanze specifiche dedotte in giudizio.

3. Sulla ripartizione dell'onere probatorio

La seconda questione affrontata dalla Corte riguarda la corretta interpretazione del combinato disposto degli artt. 17, par. 2 e 22, par. 2 della Convenzione, con particolare riguardo alle modalità con cui viene fissato il risarcimento da parte del giudice e lo standard probatorio richiesto al passeggero per la liquidazione del danno dovuto da un vettore aereo per un bagaglio consegnato¹⁵ (che non sia stato oggetto di una dichiarazione speciale di interesse alla consegna) che abbia subito una distruzione, una perdita, un deterioramento o un ritardo.

Le opposte tesi, cui fa menzione il giudice del rinvio, muovono entrambe dal comune riferimento sistematico della Convenzione, che, avvicinando la responsabilità del vettore aereo per danni al bagaglio a quella prevista per il vettore di passeggeri¹⁶, ha imposto la definizione di nuovi standard probatori e criteri di riparto dei relativi oneri.

Secondo la prima tesi, la peculiare¹⁷ responsabilità in capo al vettore aereo e la sorta di *probatio diabolica* altrimenti richiesta al passeggero in ordine al contenuto e valore del proprio bagaglio, giustificerebbero la possibilità di accordare la somma massima prevista senza richiesta di ulteriori prove.

La seconda tesi, invece, propone l'attrazione della posizione del passeggero che richieda il risarcimento (per il bagaglio perduto, distrutto, deteriorato o in ritardo) a quella di qualsiasi altro soggetto abbia subito un danno; dunque, sarà necessaria la prova del contenuto e valore del bagaglio per liquidare la somma massima prevista.

convenzione di Montreal (processo verbale della 12a riunione della commissione plenaria del 25 maggio 1999, Conférence internationale de droit aérien, Montréal, 10 au 28 mai 1999, vol. I, procès-verbaux)".

¹⁵ La distinzione tra "*bagaglio consegnato*" e "*bagaglio non consegnato*" è fondamentale, sia rispetto allo standard probatorio richiesto, sia in ordine alla ripartizione dell'onere probatorio. Il secondo caso, che non è oggetto della pronuncia in commento, prevede che il passeggero che si reputa danneggiato provi la colpa del vettore aereo o dei suoi dipendenti o incaricati (art. 17, par. 2 Convenzione). Sul punto v. A. ANTONINI, *Corso di diritto dei Trasporti*, Milano, 2008, p. 248 ss.

¹⁶ E. ROSAFIO, *Riflessioni sulla responsabilità del vettore aereo di bagaglio nella disciplina legale*, in *Dir. trasp.*, n. 2-3, 2001, p. 473 ss., spec. 485 ss.

¹⁷ Definita da autorevole dottrina "*responsabilità oggettiva ma non assoluta*", così A. ZAMPONE, *Le nuove norme sulla responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale di passeggeri*, in *Dir. trasp.*, n. 1, 2000, p. 7 ss.

Riprendendo il quinto considerando della Convenzione¹⁸, l'Avvocato generale, al paragrafo 30¹⁹ delle sue conclusioni, mette in evidenza come essa sia tesa, nelle intenzioni dei suoi estensori, ad un "giusto equilibrio degli interessi" tra le istanze dei vettori aerei e quelle dei passeggeri.

Questo convenzionale punto di equilibrio precede la casistica delle singole fattispecie e contempera le esigenze dei vettori aerei, prevedendo un regime limitativo della responsabilità, con quelle dei passeggeri, sancendo il principio della responsabilità dei vettori aerei (nel caso in questione segnatamente alla custodia e trasporto dei bagagli), precludendo agli organi giudiziari un intervento sullo stesso.

Partendo da questo assunto, la Corte si richiama alla propria giurisprudenza²⁰ nell'affermare che "spetta ai passeggeri interessati, sotto il controllo del giudice nazionale, dimostrare a sufficienza di diritto il contenuto dei bagagli smarriti".

Il problema interpretativo, dunque, si sposta sul piano della possibilità di fondare un autonomo regime probatorio per la responsabilità del vettore aereo in caso di danni ai bagagli, in virtù del combinato disposto degli artt. 17 par. 2 e 22 par. 2 della Convenzione. Si tratta dell'argomento sostenuto dalla prima delle tesi in esame, che pretenderebbe di desumere i tratti fondamentali del regime probatorio della fattispecie dalle disposizioni in commento; sennonché, come riportato dall'Avvocato generale nelle sue conclusioni, paragrafi 31²¹ e 32²², né la convenzione di Montreal, né il Regolamento n. 2027/97 stabiliscono specifiche regole probatorie.

¹⁸ "(...) Convinti che l'azione collettiva degli Stati intesa all'ulteriore armonizzazione e codificazione di alcune norme che regolano il trasporto aereo internazionale per mezzo di una nuova convenzione rappresenti il mezzo più idoneo a realizzare il giusto equilibrio degli interessi (...)", Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale (Convenzione di Montreal) (GUUE, L194/2001, p. 39).

¹⁹ "Premetto che riconosco di essere abbastanza propenso ad ammettere che nessun passeggero ragionevolmente diligente conservi la prova di acquisto di ogni elemento contenuto nel proprio bagaglio, né faccia una foto di detto contenuto, immaginando che una prova del genere possa tornargli utile in caso di problemi. Senza essere diabolica, la prova può essere indubbiamente difficile da produrre. Inoltre, il risarcimento accordato, anche qualora raggiunga il valore massimo, potrà rivelarsi insufficiente a offrire al passeggero un'integrale riparazione, tenendo presente che, come ho precedentemente rammentato, la Convenzione di Montreal prevede una responsabilità limitata dei vettori aerei. Ciò può essere tanto più vero in quanto il risarcimento è destinato a riparare non solo il danno materiale ma anche il danno morale subito. Corre l'obbligo, tuttavia, di riconoscere che il regime di responsabilità dei vettori aerei, quale definito nella convenzione di Montreal, deriva da una mediazione operata dai suoi estensori che deve salvaguardare un «giusto equilibrio degli interessi», che non spetta a noi ridiscutere. Occorre parimenti riconoscere che, tra l'obbligare il passeggero a fornire la prova per ciascun elemento contenuto nel bagaglio perduto e l'atteggiamento di SL che non produce il benché minimo elemento probatorio dinanzi al giudice del rinvio, si deve trovare una giusta via di mezzo".

²⁰ Corte di Giustizia UE, sentenza 22 novembre 2012, C-410/11, *Espada Sánchez e a.*, punto 35.

²¹ "Tuttavia, pur sancendo il principio della responsabilità dei vettori aerei segnatamente in caso di perdita dei bagagli, la convenzione di Montreal tace sulle condizioni relative alla ricerca o all'accertamento di tale responsabilità. Essa nulla dice neppure sulla questione della prova che il passeggero deve fornire".

²² "Tuttavia, in ragione del fatto che la convenzione di Montreal costituisce parte integrante del diritto dell'Unione, tanto più che essa è stata attuata mediante il regolamento n. 2027/97 modificato, gli Stati membri, nell'attuare a propria volta le norme, sono tenuti a rispettare gli altri principi del diritto dell'Unione. In altre parole, poiché né la convenzione di Montreal, né il regolamento n. 2027/97 modificato stabiliscono precise condizioni per l'accertamento della responsabilità dei vettori in caso di perdita dei bagagli, tali condizioni devono essere lasciate alla valutazione degli Stati membri nel rispetto

Dunque, in ossequio al principio di autonomia processuale, occorre applicare le norme previste dagli Stati membri, come può desumersi anche dal considerando 18²³ del Regolamento 889/2002, a mente del quale spetta agli Stati nazionali provvedere alle norme suppletive, eventualmente necessarie, a dare piena attuazione alla Convenzione (sui punti non coperti dal Regolamento 2027/97).

Queste norme suppletive, che individuano organo giudiziario competente e modalità procedurali, devono garantire sia il rispetto del principio di equivalenza (non devono essere meno favorevoli di quelle che disciplinano situazioni simili nel diritto interno), sia del principio di effettività (non devono rendere impossibile o eccessivamente difficile l'esercizio dei diritti conferiti dall'ordinamento giuridico dell'Unione)²⁴.

Trattandosi di fattispecie eminentemente casistiche spetterà al giudice nazionale conformare il proprio parametro di valutazione e l'interpretazione delle norme nazionali al rispetto dei principi in argomento, tenendo conto del complessivo procedimento instaurato²⁵.

Spetterà, dunque, ai passeggeri dimostrare “*a sufficienza di diritto*” il valore del bagaglio danneggiato, esibendo anche prove documentali che attestino l'ammontare delle spese sostenute per la sostituzione di quanto in esso contenuto.

Lo standard della sufficienza di diritto costituisce un parametro, evidentemente, meramente indicativo per il giudice nazionale, che potrà utilizzare, come avvenuto per il giudice del ricorso, anche indici quali il peso del bagaglio o la circostanza che lo smarrimento sia avvenuto durante il viaggio di andata e ritorno; ma, tali elementi di prova devono essere presi in considerazione non isolatamente, bensì nel loro insieme.

Per queste ragioni la Corte risolve questa seconda questione affermando che “*l'articolo 17, paragrafo 2, della convenzione di Montreal, letto in combinato disposto con l'articolo 22, paragrafo 2 della convenzione stessa, deve essere interpretato nel senso che l'importo del risarcimento dovuto a un passeggero il cui bagaglio consegnato, che non sia stato oggetto di una dichiarazione speciale di interesse alla consegna, abbia subito una distruzione, una perdita, un deterioramento o un ritardo, deve essere determinato dal giudice nazionale conformemente alle norme di diritto nazionale applicabili, segnatamente in materia di prova.*

Tuttavia, tali regole non debbono essere meno favorevoli di quelle relative ai ricorsi analoghi in diritto interno, né strutturate in modo tale da rendere praticamente impossibile o eccessivamente difficile l'esercizio dei diritti conferiti dalla convenzione di Montreal”.

della loro autonomia processuale. Spetta quindi a tali Stati stabilire le modalità procedurali dei ricorsi giurisdizionali intesi a tutelare i diritti spettanti ai passeggeri in forza della convenzione di Montreal. Tali modalità non devono essere meno favorevoli di quelle che riguardano ricorsi analoghi di natura interna (principio di equivalenza) né rendere praticamente impossibile o eccessivamente difficile l'esercizio dei diritti conferiti dall'ordinamento giuridico dell'Unione (principio di effettività). Il rispetto di detti requisiti dev'essere valutato dalle varie istanze nazionali tenendo conto del ruolo delle norme di cui trattasi nel procedimento complessivamente inteso, dello svolgimento del medesimo e delle specificità di tali norme”.

²³ “(...) Se altre norme sono necessarie per attuare la convenzione di Montreal su aspetti non coperti dal regolamento (CE) n. 2027/97, modificato dal presente regolamento, gli Stati membri sono responsabili dell'adozione delle stesse (...)”.

²⁴ Cfr.: Corte di Giustizia UE, sentenza 16 dicembre 1976, C-33/76, *Rewe-Zentralfinanz AG e Rewe-Zentral AG*, punto 5; Corte di giustizia, sentenza del 13 marzo 2007, C-432/05, *Unibet*, punti 38, 39 e 43.

²⁵ Corte di Giustizia UE, sentenza 11 settembre 2019, C-676/17, *Călin*, punto 31.

4. Brevi considerazioni conclusive

La Corte di Giustizia ha nuovamente modo di intervenire nella complessa materia delle limitazioni di responsabilità dei vettori aerei in ordine -nel caso in esame- al trasporto bagagli.

Le sollecitazioni sulla questione, da parte dei giudici nazionali, mostrano come la disciplina resti *in fieri*, soprattutto avuto riguardo a due differenti poli, in relazione dialettica.

Da un lato, il punto di equilibrio fissato dalla Convenzione di Montreal necessita, probabilmente, di un quadro dispositivo di maggior dettaglio per rispondere alle esigenze di tutela dei passeggeri; infatti, le norme suppletive degli ordinamenti nazionali sono conseguenza di strutture ordinamentali profondamente diverse ed il paradigma di un diritto uniforme è ancora in divenire.

Dall'altro lato, una delle peculiarità della materia sta nella natura eminentemente casistica della massima parte delle azioni proposte dai passeggeri, vi è dunque necessità di una giurisprudenza che compendi queste istanze in un nucleo di tutele effettivo, soprattutto avuto riguardo alla *ratio*, economica prima che giuridica, da cui muove il regime limitativo della responsabilità dei vettori aerei.

Il ruolo della giurisprudenza europea, come nel caso di specie, risponde sia a criteri di prudenza -rispetto ad alcuni indirizzi dei giudici nazionali che cercano di dilatare il campo del risarcibile o cristallizzare il collegamento tra evento e massimale liquidabile- sia a criteri di effettività, in grado di fornire risposte soddisfacenti alle esigenze di tutela dei passeggeri in ordine ad una serie indefinita di casi riscontrabili nella realtà fenomenica.

Promossa da:

demetra
CENTRO STUDI