

# la responsabilità del vettore aereo di persone



## Quadro delle fonti



| <b>Trasporto aereo</b> | <b>Convenzioni internazionali</b> | <b>Regolamenti europei</b>   | <b>Normativa nazionale</b>                                     |
|------------------------|-----------------------------------|--|--|
| persone                | Convenzione di Montreal 1999      | - Reg. CE n. 2027/1997 (modificato con Reg. 889/2002)<br>- Reg. CE n. 261/2004 | Codice della navigazione (rinvio alla Convenzione di Montreal) |
| cose                   | Convenzione di Montreal 1999      |  | Codice della navigazione (rinvio alla Convenzione di Montreal) |



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO

## anticipazione della disciplina della Convenzione di Montreal a livello europeo

le linee fondamentali della Convenzione di Montreal, limitatamente alla resp. nel trasporto di persone e di bagagli per i trasporti effettuati da vettori comunitari, inclusi i trasporti interni, erano state adottate a livello europeo dal reg. CE n. 889/2002 di modifica del reg. 2027/1997

Alla base soprattutto esigenze di uniformità di trattamento per le varie compagnie aeree, che operano in concorrenza tra loro: minor livello di conseguenze economiche per le compagnie equivale ad una riduzione di costi e ad un vantaggio concorrenziale



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO

## Affermazione del diritto all'informazione da parte del passeggero

art. 6 reg. 2027/97: obbligo per tutti i vettori aerei che vendono servizi di trasporto aereo in ambito comunitario di mettere a disposizione dei passeggeri presso i punti vendita una sintesi delle principali disposizioni che regolano la responsabilità per il trasporto dei passeggeri e del loro bagaglio

L'obbligo di informazione è ribadito dal Reg. CE 261/2004 in materia di negato imbarco, cancellazione del volo, ritardo prolungato



## il diritto interno: la soluzione del c.d. rinvio dinamico del c. nav. (adottata con riforma del c. nav. 2005-2006)

### Art. 941 c. nav.

Il trasporto aereo di persone e di bagagli, compresa la responsabilità del vettore per lesioni personali del passeggero, è regolato dalle norme comunitarie ed internazionali in vigore nella Repubblica.

### art. 951 c. nav.

Il trasporto aereo di cose, compresa la sua documentazione tramite lettera di trasporto aereo, è regolato dalle norme internazionali in vigore nella Repubblica, che si estendono anche ai trasporti di cose ai quali non si applicherebbero per forza propria.

N. B. vi è però nel c nav. l'inserimento di norme specifiche (come quella per mancata esecuzione del trasporto o per gli impedimenti del passeggero che non gli siano imputabili) v. slides successive.



# Ambito di applicazione della Convenzione: internazionalità oggettiva

## Articolo 1 - Campo di applicazione

1. La presente convenzione si applica ad ogni trasporto internazionale di persone, bagagli o merci, effettuato con aeromobile a titolo oneroso. Essa si applica altresì ai trasporti con aeromobile effettuati a titolo gratuito da un'impresa di trasporto aereo.
2. Ai fini della presente convenzione l'espressione **trasporto internazionale** indica ogni trasporto in cui, a seguito di accordo tra le parti, il luogo di partenza e il luogo di arrivo, che vi sia o no interruzione di trasporto o trasbordo, sono situati o sul territorio di due Stati parti o sul territorio di un medesimo Stato parte qualora sia previsto uno scalo sul territorio di un altro Stato, anche se tale Stato non è uno Stato parte. Ai fini della presente convenzione non si considera trasporto internazionale il trasporto tra due punti del territorio di un medesimo Stato parte senza scalo concordato sul territorio di un altro Stato [...]

# Fattispecie disciplinate dalla Convenzione Montreal

## INADEMPIMENTO DELLE OBBLIGAZIONI NASCENTI DAL CONTRATTO

### OBBLIGAZIONE DI TRASFERIMENTO

La Convenzione di Montreal del 1999 stabilisce una disciplina in materia di ritardo (inesatta esecuzione dell'obbligazione di trasferimento)

NON RIENTRA INVECE NEL SUO AMBITO DI APPLICAZIONE **LA INESECUZIONE DEL TRASPORTO**

### OBBLIGAZIONE DI PROTEZIONE

La Convenzione di Montreal del 1999 stabilisce una disciplina in materia di morte e lesioni (inadempimento dell'obbligazione di protezione)



# RESPONSABILITA' PER RITARDO

## ART. 19 Ritardo

Il vettore è responsabile del danno derivante da ritardo nel trasporto aereo di passeggeri, bagagli o merci. Tuttavia il vettore non è responsabile per i danni da ritardo ove dimostri che egli stesso e i propri dipendenti e preposti hanno adottato tutte le misure che potevano essere ragionevolmente richieste per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle.

## Articolo 22 - Limitazioni di responsabilità per ritardo, per il bagaglio e per le merci

1. Nel trasporto di persone, in caso di danno da ritardo, così come specificato all'articolo 19, la responsabilità del vettore è limitata alla somma di 5346 diritti speciali di prelievo per passeggero.



# RESPONSABILITA' PER MANCATA ESECUZIONE DEL TRASPORTO

## La Convenzione di Montreal non prevede tale fattispecie

La lacuna è colmata dall'art. 949 bis codice della navigazione (simile nella formulazione all'art. 19 convenzione di Montreal)

Art. 949-bis c. nav. - Responsabilità del vettore per mancata esecuzione del trasporto  
Il vettore è responsabile dei danni derivati dalla mancata esecuzione del trasporto del passeggero o del suo bagaglio a meno che non provi che egli stesso e i suoi dipendenti e preposti hanno preso tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle.

**N. B.** viene però in rilievo anche il **Reg. CE 261/2004** che disciplina le ipotesi più frequenti di mancata esecuzione del trasporto e ritardo, vale a dire cancellazione del volo, negato imbarco, ritardo prolungato, prevedendo «diritti minimi» per i passeggeri

# diverso fatto impeditivo nel trasporto marittimo/trasporto aereo

**Art. 408 c. nav.** - Il vettore è responsabile dei danni derivati al passeggero da ritardo o da mancata esecuzione del trasporto, se non prova che l'evento è derivato da causa a lui non imputabile.

## **Art. 949-bis c. nav. - Responsabilità del vettore per mancata esecuzione del trasporto**

Il vettore è responsabile dei danni derivati dalla mancata esecuzione del trasporto del passeggero o del suo bagaglio a meno che non provi che egli stesso e i suoi dipendenti e preposti hanno preso tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle.





# inadempimento nel trasporto marittimo ed aereo

## Art. 408 c. nav. - Responsabilità del vettore per inesecuzione del trasporto o per ritardo

Il vettore è responsabile dei danni derivati al passeggero da ritardo o da mancata esecuzione del trasporto, se non prova che l'evento è derivato da causa a lui non imputabile.

## Art. 949-bis - Responsabilità del vettore per mancata esecuzione del trasporto

Il vettore è responsabile dei danni derivati dalla mancata esecuzione del trasporto del passeggero o del suo bagaglio a meno che non provi che egli stesso e i suoi dipendenti e preposti hanno preso tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle.

trasporto marittimo

trasporto aereo

N. B. nel trasporto di persone alcune frequenti ipotesi di inadempimento hanno oggetto di disciplina a livello europeo



# RESPONSABILITA' PER MORTE E LESIONI DEL PASSEGGERO

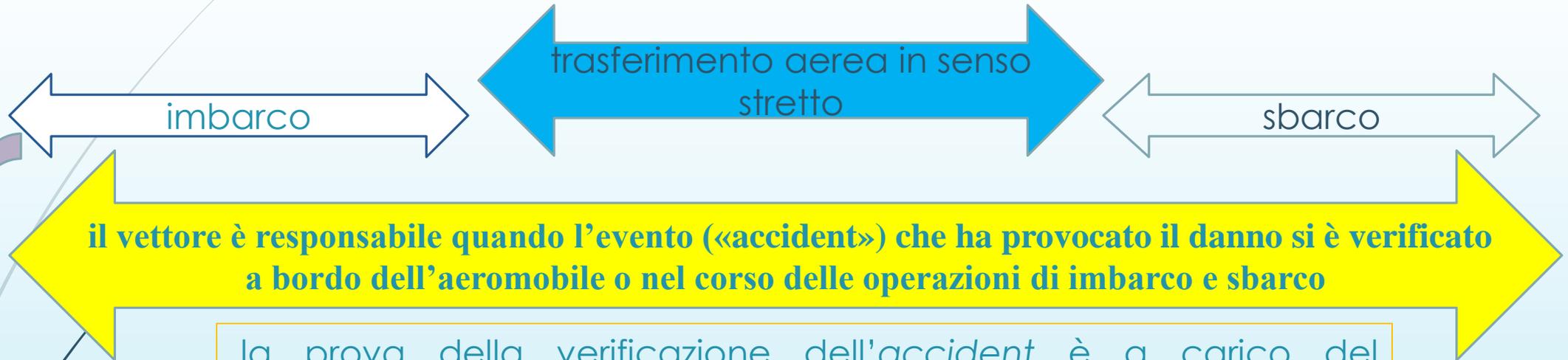
## Articolo 17 - Morte e lesione dei passeggeri - Danni ai bagagli

- 1. Il vettore è responsabile del danno derivante dalla morte o dalla **lesione personale** (*bodily injury* è la locuzione usata nella **Convenzione nel testo in lingua inglese**) subita dal passeggero per il fatto stesso che l'evento ("*accident*") che ha causato la morte o la lesione si è prodotto a bordo dell'aeromobile o nel corso di una qualsiasi delle operazioni di imbarco o di sbarco.
- 2. 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.
- 3. Se il vettore riconosce la perdita del bagaglio consegnato, ovvero qualora il bagaglio consegnato non sia ancora giunto a destinazione entro ventuno giorni dalla data prevista, il passeggero può far valere nei confronti del vettore i diritti che gli derivano dal contratto di trasporto.
- 4. Salvo diversa disposizione, nella presente convenzione il termine "bagagli" indica sia i bagagli consegnati che quelli non consegnati.

Art. 941 c. nav. estende l'ambito di applicazione della convenzione a tutte le «lesioni personali» colmando così la lacuna quando la legge applicabile è quella italiana



# La nozione di «accident»



la prova della verificaione dell'*accident* è a carico del passeggero: per *accident*, secondo la giurisprudenza, si intende un evento che deve essere:

- **inusuale o inatteso ed esterno al passeggero**

Qual è il momento iniziale da cui far iniziare la responsabilità del vettore?: si ritiene che debba coincidere col ritiro della carta di imbarco (il passeggero entra nella sfera di controllo del vettore).

Parallelamente lo sbarco coincide con l'uscita del passeggero dalla sfera di controllo del vettore, ossia con l'ingresso nell'aerostazione

# qualche caso pratico sulla nozione di “incidente”



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO

configura incidente ai fini della responsabilità del vettore il caso della morte del passeggero dovuto alle complicanze di un'asma dovute al fumo passivo. Il passeggero aveva informato il vettore delle proprie condizioni di salute e il vettore gli aveva negato il posto in area non fumatori (**Olympic Airways v. Husain US Supreme Court 24 febbraio 2004**)

non è incidente idoneo a fondare una pretesa risarcitoria la caduta del passeggero in assenza di qualsiasi fattore esterno (**App. Torino 4 novembre 2011**)

può costituire **incidente** il rovesciamento di un bicchiere di caffè posto sul tavolino di un sedile posto che la nozione di incidente “ricomprende tutte le situazioni che si producono a bordo di un aeromobile nelle quali un oggetto impiegato per il servizio ai passeggeri abbia prodotto lesioni personali ad un passeggero, senza che occorra acclarare se tali situazioni risultino da un rischio inerente al trasporto aereo (**C. Giust UE 19.12.2019 in causa C- 532/18**)



# regime della responsabilità per morte e lesioni

sistema del cosiddetto doppio livello (*two tier liability*): art. 21 Conv. Montreal

Se la negligenza del passeggero danneggiato ha provocato o ha contribuito a determinare il danno il vettore è esonerato totalmente o parzialmente sia dal resp. del primo livello che del secondo (art. 20 Convezione: *contributory negligence*)

**Secondo livello:** Il vettore può liberarsi da responsabilità provando che il danno è non derivato da propria colpa o dei propri ausiliari oppure è derivato esclusivamente da colpa di un terzo

**Primo livello:** Il vettore non può fornire la predetta prova liberatoria: è vincolato al pagamento della somma limite o di una frazione se il danno è inferiore

128.821 diritti speciali di prelievo  
1 DSP= 1,24 euro



## Il Limite risarcitorio

### Articolo 22 - Limitazioni di responsabilità per ritardo, per il bagaglio e per le merci

1. Nel trasporto di persone, in caso di danno da ritardo, così come specificato all'articolo 19, la responsabilità del vettore è limitata alla somma di 5346 diritti speciali di prelievo per passeggero.
2. Nel trasporto di bagagli, la responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo è limitata alla somma di 1288. (1) 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.  
[...]



## **sistema di anticipi di pagamento per far fronte a immediate necessità economiche**



Ai sensi dell'articolo 28 della Convenzione di Montreal, in caso di morte o lesioni fisiche, il vettore deve corrispondere, quale anticipo, una somma non inferiore a 16.000 DSP, entro 15 giorni dall'identificazione dell'avente diritto



## assicurazione obbligatoria



L'art. 50 della Convenzione di Montreal stabilisce che gli stati parti della Convenzione debbano obbligare i propri vettori a provvedere a stipulare un contratto di assicurazione con idonea copertura della loro responsabilità. Il reg. 2027/97, come novellato dal reg. 889/2002 prevedeva che il vettore aereo dovesse essere assicurato fino a 100.000 DSP. In materia è intervenuto reg. 785/2004 il cui art. 6 innalza copertura assicurativa minima in 250.000 DSP per passeggero

# la responsabilità del vettore per il trasporto di bagaglio

Bagaglio consegnato = bagaglio di cui il vettore assume l'obbligo di custodia

Bagaglio non consegnato = bagaglio che resta sotto la custodia del passeggero (detto anche registrato nella terminologia adottata dalla Convenzione di Montreal)

in entrambi i casi l'opinione prevalente in dottrina e in giurisprudenza è nel senso di ritenere il trasporto del bagaglio come **prestazione accessoria del trasporto di persone**. Questa interpretazione è avvalorata dal fatto che la convenzione Montreal non considera la responsabilità del vettore per il trasporto di bagagli consegnati congiuntamente a quella del vettore nel trasporto di merci, ma al contrario tratta la materia congiuntamente alla responsabilità nel trasporto di persone

## ► **Articolo 17 - Morte e lesione dei passeggeri - Danni ai bagagli**

- [...]
- 2. 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.
- 3. Se il vettore riconosce la perdita del bagaglio consegnato, ovvero qualora il bagaglio consegnato non sia ancora giunto a destinazione entro ventuno giorni dalla data prevista, il passeggero può far valere nei confronti del vettore i diritti che gli derivano dal contratto di trasporto.
- 4. Salvo diversa disposizione, nella presente convenzione il termine "bagagli" indica sia i bagagli consegnati che quelli non consegnati.



## Limiti risarcitori

### Articolo 22 - Limitazioni di responsabilità per ritardo, per il bagaglio e per le merci

[...]

2. Nel trasporto di bagagli, la responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo è limitata alla somma di 1288 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.

[...]

# La responsabilità del vettore per il trasporto di bagaglio (art. 17 Conv. Montreal)

Bagaglio consegnato: il vettore assume l'obbligo di custodia

il vettore risponde per i danni da distruzione, perdita o deterioramento a condizione che l'evento causativo si sia verificato a bordo dell'aeromobile o durante il periodo in cui il bagaglio era nella sua custodia

Bagaglio non consegnato: il bagaglio resta nella custodia del passeggero

il vettore è responsabile qualora il danno derivi da sua colpa ovvero da colpa dei suoi dipendenti o incaricati (onere della prova incombe sul passeggero)

in entrambi i casi vi è limitazione risarcitoria pari a 1288 DSP salva la possibilità del passeggero di effettuare la dichiarazione di speciale interesse alla riconsegna, accompagnata dal pagamento di una tariffa addizionale al fine di non restare assoggettato al limite risarcitorio



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO

# 953 c. nav. richiamato dall'art. 941 c. nav.



**il vettore è responsabile delle cose consegnategli per il trasporto fino al momento della riconsegna al destinatario anche se prima della riconsegna le cose siano affidate ad un operatore di assistenza a terra o altro ausiliario.**



## Termine per l'esercizio dell'azione

### Articolo 35 - Decadenza

1. L'azione di responsabilità dovrà essere iniziata, a pena di decadenza, entro due anni contati dall'arrivo a destinazione o dal giorno in cui l'aeromobile avrebbe dovuto arrivare, o in cui il trasporto si è interrotto.
2. Il metodo di calcolo del periodo del termine estintivo è determinato in conformità dell'ordinamento del tribunale adito.

# la responsabilità del vettore aereo di merci



# Responsabilità per il trasporto di merci: responsabilità oggettiva con eventi esonerativi

## articolo 18 - Danni alla merce

1. Il vettore è responsabile del danno risultante dalla distruzione, perdita o deterioramento della merce per il fatto stesso che l'evento che ha causato il danno si è prodotto nel corso del trasporto aereo.
2. Tuttavia, il vettore non è responsabile se dimostra che la distruzione, la perdita o il deterioramento della merce deriva esclusivamente da uno o più dei fatti seguenti:
  - a) difetto, natura o vizio intrinseco della merce;
  - b) imballaggio difettoso della merce effettuato da persona diversa dal vettore o dai suoi dipendenti o incaricati;
  - c) un evento bellico o un conflitto armato;
  - d) un atto dell'autorità pubblica compiuto in relazione all'entrata, uscita o transito della merce.
3. Il trasporto aereo ai sensi del paragrafo 1 comprende il periodo nel corso del quale la merce si trova sotto la custodia del vettore.
4. Il periodo del trasporto aereo non comprende alcun trasporto terrestre, marittimo o fluviale effettuato al di fuori di un aerodromo. Tuttavia, quando un tale trasporto venga effettuato in esecuzione del contratto di trasporto aereo al fine del carico, della consegna o del trasbordo, si presume, salvo prova contraria, che qualsiasi danno risulti da un evento intervenuto nel corso del trasporto aereo. Se il vettore, senza il consenso del mittente, esegue il trasporto in tutto o in parte con un mezzo diverso da quello aereo concordato dalle parti, tale trasporto si presume effettuato nel corso del trasporto aereo.



## Articolo 22 - Danni alla merce

3. Nel trasporto di merci, la responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo è limitata alla somma di 19 diritti speciali di prelievo per chilogrammo, salvo dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione, effettuata dal mittente al momento della consegna del collo al vettore, 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.

Il limite è invalicabile? In effetti manca il richiamo espresso all'invalicabilità del limite previsto invece dalla Convenzione di Varsavia (che, ricordiamo, è la convenzione previgente a quella di Montreal)

Si ritiene comunque che il vettore decada dal limite quando il danno è riconducibile a dolo del vettore