

ISTITUTO DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

Sezione del Dipartimento di scienze giuridiche della Sapienza, Università di Roma  
I.S.DI.T. — ISTITUTO PER LO STUDIO DEL DIRITTO DEI TRASPORTI  
ANNO XXXII - N. 3



# DIRITTO DEI TRASPORTI 2019



ISSN 1123-5802

## LA SPECIFICITÀ DELLA NOZIONE DI «VETTORE OPERATIVO» NEL REG. (CE) 261/2004

ROCCO LOBIANCO

*In the field of air transport, conventional legislation recognizes two carrier figures: the contractual carrier, who concludes the contract with the passenger or consignor, and the actual carrier, who performs the transport service beyond any contractual relationship with the passenger or consignor. If this is the current distinction on the level of Convention, there seems to be a new and different notion of actual carrier according to CE Reg. 261/2004.*

SOMMARIO — 1. Premessa — 2. Le nozioni di vettore contrattuale e di vettore di fatto: dalla Convenzione di Guadalajara alla Convenzione di Montreal — 3. La portata del reg. (CE) n. 261/2004 — 4. Conclusioni.

1. *Premessa* — Le riflessioni di cui al presente intervento traggono spunto dalla recente pronuncia della Corte di Giustizia UE, sez. III, 4 luglio 2018, n. 532 <sup>(1)</sup>, che ha affrontato il tema della responsabilità del vettore aereo operativo in ragione del ritardo di arrivo a destinazione subito da alcuni passeggeri.

La stessa ripropone, seppur da un angolo visuale differente da quello consueto (responsabilità del vettore per danni al carico ovvero per morte o lesioni ai passeggeri), e agli effetti di una specifica normativa concernente tematiche particolari (reg. (CE) n. 261/2004 relativo a negato imbarco, cancellazione del volo, ritardo prolungato alla partenza), la rilevante questione dell'individuazione del soggetto qualificabile come vettore di fatto, in presenza di un contratto di *wet lease* tra due compagnie aeree.

Il tema merita un approfondimento.

2. *Le nozioni di vettore contrattuale e di vettore di fatto: dalla Convenzione di Guadalajara alla Convenzione di Montreal* — La prima definizione norma-

---

<sup>(1)</sup> La pronuncia è stata pubblicata in *Dir. trasp.* 2018, 771 e ss., con nota di G. RASI.

tiva di vettore di fatto si rinviene nella Convenzione di Guadalajara del 18 settembre 1961, integrativa della Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929 <sup>(2)</sup>: invero, all'indomani della sottoscrizione della Convenzione di Varsavia, si era avvertita nella prassi dei traffici aerei l'esigenza di regolare la materia del trasporto aereo internazionale nel caso in cui un soggetto, pur non essendo parte del contratto di trasporto, esegua tutta o parte della prestazione di trasporto dedotta nel contratto.

Ed è così che la Convenzione di Guadalajara, sin dall'*incipit* del proprio testo, stabilisce la precisa distinzione tra vettore contrattuale e vettore di fatto.

Come evidenziato dall'art. 1 della normativa, il discrimine tra le due figure è il contratto di trasporto, nel senso che è vettore contrattuale («*transporteur contractuel*» o «*contracting carrier*» o «*transportista contractual*») il soggetto parte del contratto di trasporto concluso con un viaggiatore o un mittente, o altro soggetto facente le veci di questi ultimi; diversamente, è vettore di fatto («*transporteur de fait*» o «*actual carrier*» o «*transportista de hecho*») <sup>(3)</sup> il soggetto diverso dal vettore contrattuale, il quale, su autorizzazione dello stesso <sup>(4)</sup>, esegue in tutto o in parte il trasporto relativo al contratto concluso dal vettore contrattuale.

---

(2) In dottrina, sulla Convenzione di Varsavia del 1929 e sulla successiva evoluzione normativa, segnaliamo, senza pretesa di esaustività, ad esempio: G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1959; S. ZUNARELLI, *La nozione di vettore. Contracting carrier and actual carrier*, Milano, 1987; P. GIRARDI, *Vettore contrattuale e vettore di fatto: chi risponde dei danni nel trasporto aereo?*, in *Dir. trasp.* 1999, 537; 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; M.M. COMENALE PINTO, *Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal 1999 sul trasporto aereo*, in *Dir. mar.* 2000, 798; S. BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001; M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità del vettore aereo dalla Convenzione di Varsavia del 1929 alla Convenzione di Montreal del 1999*, in *Riv. dir. comm.* 2002, 67; L. PIERALLINI, *Il nuovo intervento normativo verso l'omogeneizzazione della responsabilità del vettore aereo*, in *Nuove leggi civ. comm.* 2002, 699; G. ROMANELLI, *Diritto uniforme dei trasporti e Convenzione di Montreal*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, Milano, 2002, 581; L. TULLIO, *Spunti sulla responsabilità del vettore aereo di persone*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, Milano, 2002, 599; E. ROSAFIO, *Problemi applicativi a seguito dell'entrata in vigore della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale*, in *Dir. tur.*, 2004, 32; A. LEFEBVRE-D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, XIV ed., Milano, 2016.

(3) Si riportano le locuzioni delle tre lingue ufficiali della Convenzione (inglese, francese e spagnolo), con la precisazione che, in caso di divergenza, prevale il testo francese, in quanto lingua della Convenzione di Varsavia.

(4) Con riferimento all'autorizzazione, la definizione di vettore di fatto fornita dalla Convenzione di Guadalajara precisa che detta autorizzazione è assistita da presunzione semplice, nel senso che essa si presume fino a prova contraria.

Inoltre, come previsto dall'art. 1 della Convenzione, perché possa parlarsi di vettore di fatto, egli non deve porsi, rispetto al vettore contrattuale, quale vettore successivo: in tal caso, infatti, vi è un unico trasporto, all'interno del quale sono riconducibili più contratti di trasporto, talché il vettore successivo è pur sempre un vettore contrattuale.

Dopo aver posto la distinzione tra le figura del vettore contrattuale e del vettore di fatto, la Convenzione si premura di precisare che nelle ipotesi in cui il vettore di fatto svolga, in tutto o in parte, un trasporto aereo internazionale retto dalla Convenzione di Varsavia, le regole in questa contenute — ed in particolare quelle relative al regime di responsabilità del vettore per danni al carico, ovvero per morte o lesioni ai passeggeri — si estendono tanto al vettore contrattuale che ha originariamente concluso il contratto di trasporto, quanto al vettore di fatto: segnatamente, le prefate regole si applicano al vettore contrattuale in relazione all'intero trasporto oggetto del contratto concluso con il viaggiatore o con il mittente; per il vettore di fatto, invece, sussiste un limite di operatività, essendo la Convenzione di Varsavia applicabile alla sola parte di trasporto concretamente eseguita.

La portata della distinzione tra vettore contrattuale e vettore di fatto si fa ancor più rilevante a seguito della sottoscrizione della Convenzione firmata a Montreal il 28 maggio 1999, adeguatrice della normativa sul trasporto aereo internazionale di cui alle Convenzioni di Varsavia e di Guadalajara <sup>(5)</sup>: la Convenzione di Montreal, invero, dedica al tema l'intero capitolo V, rubricato per l'appunto «*Trasporto aereo effettuato da persona diversa dal vettore contrattuale*».

A livello definitorio, la Convenzione di Montreal riprende il disposto della Convenzione di Guadalajara, ossia: è vettore contrattuale («*contracting carrier*» o «*transporteur contractuel*») colui che conclude in nome proprio un contratto di trasporto aereo con un passeggero o un mittente o con altro soggetto che agisce in nome e per conto di questi ultimi; è vettore di fatto («*actual carrier*» o «*transporteur de fait*») <sup>(6)</sup> colui che effettua, in tutto o in parte, il trasporto aereo, in forza dell'autorizzazione accordata dal vettore contrattuale <sup>(7)</sup>, pur non costituendo vettore successivo.

---

<sup>(5)</sup> In forza del richiamo operato dall'art. 945 c. nav., la Convenzione di Montreal si applica non solo al trasporto aereo internazionale, bensì anche a quello nazionale.

<sup>(6)</sup> A differenza della Convenzione di Guadalajara, le lingue di pubblicazione del testo della Convenzione di Montreal sono inglese, arabo, cinese, francese, russo e spagnolo: tutti i testi fanno egualmente fede.

<sup>(7)</sup> Così come nell'impianto della Convenzione di Guadalajara, anche per la Convenzione di Montreal l'autorizzazione si presume fino a prova contraria.

Quanto, poi, al regime di responsabilità facente capo ai due soggetti, l'art. 39 della Convenzione di Montreal stabilisce che, salvo disposizione contraria, allorché il vettore di fatto effettui, in tutto o in parte, un trasporto rilevante ai sensi della Convenzione medesima, sia il vettore contrattuale che il vettore di fatto soggiacciono alle disposizioni convenzionali, il primo in relazione all'intero trasporto dedotto nel contratto, ed il secondo per la parte di trasporto concretamente eseguita.

Il concetto è proprio anche del trasporto marittimo (art. 1, n. 1, lett. b) della Convenzione di Atene del 1974)<sup>(8)</sup>, del trasporto ferroviario (art. 3, n. 3, reg. (CE) n. 1371/2007)<sup>(9)</sup>, e del trasporto stradale a mezzo autobus (art. 3, lett. f), reg. (UE) n. 181/2011)<sup>(10)</sup>.

E dunque, nella distinzione tra vettore contrattuale e vettore di fatto, gli elementi da prendere in considerazione sono due: per un verso l'esistenza o meno di un contratto tra vettore e passeggero/mittente; per altro verso l'individuazione del soggetto che concretamente svolge il trasferimento del passeggero o della merce.

3. *La portata del reg. (CE) n. 261/2004* — Dai lineamenti, affiorati all'esito della disamina che si è sinora condotta, pare tuttavia discostarsi il reg. (CE) n. 261/2004<sup>(11)</sup>, normativa applicabile alla fattispecie sottoposta al vaglio della Corte di Giustizia UE nella recente sentenza menzionata in premessa.

---

<sup>(8)</sup> La Convenzione di Atene utilizza la locuzione di *«performing carrier»*: ai sensi della Convenzione è vettore di fatto *«la persona diversa dal vettore, sia essa il proprietario, il noleggiatore o l'armatore della nave, che esegue effettivamente la totalità o parte del trasporto»*.

<sup>(9)</sup> Il reg. (CE) n. 1371/2007 utilizza la diversa locuzione di *«substitute carrier»*: secondo quanto previsto dall'art. 3 n. 3, è vettore sostitutivo *«un'impresa ferroviaria che non ha concluso un contratto di trasporto con il passeggero ma alla quale l'impresa ferroviaria che è parte del contratto ha affidato l'effettuazione totale o parziale del trasporto per ferrovia»*.

<sup>(10)</sup> Anche nel trasporto stradale a mezzo autobus viene utilizzata la diversa locuzione di *«performing carrier»*: trattasi di *«una persona fisica o giuridica, diversa dal vettore, che esegue effettivamente la totalità o parte del trasporto»*.

<sup>(11)</sup> Il regolamento istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato alla partenza, ed abroga la precedente disciplina di cui al reg. (CEE) n. 295/1991. La *ratio* di tutela del passeggero sottesa all'adozione del reg. (CE) n. 261/2004 ha ispirato altresì il legislatore europeo nell'ambito della navigazione marittima: il riferimento è al reg. (UE) 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004.

Il regolamento, come noto, disciplina la responsabilità del vettore connessa alla cancellazione del volo <sup>(12)</sup>, al negato imbarco <sup>(13)</sup> e al ritardo prolungato alla partenza <sup>(14)</sup>, introducendo nell'ordinamento un livello minimo di tutela <sup>(15)</sup> per i passeggeri coinvolti negli anzidetti disagi <sup>(16)</sup>.

Detta tutela si sostanzia in taluni diritti riconosciuti al passeggero per il solo verificarsi dei casi di inadempimento di cui al regolamento, senza necessità di prova da parte del passeggero stesso, diritti raggruppabili in tre

---

<sup>(12)</sup> Ricorre l'ipotesi della cancellazione del volo allorquando vi è la «*mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e sul quale sia stato prenotato almeno un posto*» (art. 2, lett. l), reg. (CE) n. 261/2004).

<sup>(13)</sup> Con la locuzione negato imbarco si intende il caso in cui il vettore opponga il rifiuto a «*trasportare passeggeri su un volo sebbene i medesimi si siano presentati all'imbarco nel rispetto delle condizioni*» previste per legge (prenotazione confermata e presentazione all'imbarco in orario), «*salvo se vi siano ragionevoli motivi per negare loro l'imbarco, quali ad esempio motivi di salute o di sicurezza ovvero documenti di viaggio inadeguati*». L'ipotesi di negato imbarco più ricorrente nella prassi è il c.d. *overbooking*: trattasi di una politica commerciale adottata dai vettori aerei nella consapevolezza che taluni passeggeri non si presenteranno all'imbarco (c.d. *no-show*) e la sovrapprenotazione rimarrà priva di seguito; tuttavia, laddove ciò non si verifichi e tutti i passeggeri si presentino all'imbarco, alcuni di essi, volontariamente o meno, dovranno essere lasciati a terra (c.d. *bumping*).

<sup>(14)</sup> Il ritardo prolungato alla partenza «*si verifica quando l'aeromobile parte con un ritardo notevole rispetto all'orario programmato, provocando al passeggero un disagio diverso ed ulteriore rispetto a quello conseguente al ritardo all'arrivo*»: così A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2015, 260-261. Il reg. (CE) n. 261/2004 indica espressamente all'art. 6 quale sia il ritardo rilevante, rapportandolo al chilometraggio del volo da eseguire nel concreto.

<sup>(15)</sup> Ciò significa che il passeggero danneggiato oltre alle tutele accordate dal regolamento può fornire la prova di aver subito un danno ulteriore in seguito all'inadempimento del vettore aereo, chiedendo il correlato risarcimento (art. 12 reg. (CE) n. 261/2004).

<sup>(16)</sup> Sul reg. (CE) n. 261/2004, si segnalano, ad esempio: E. ROSAFIO, *Overbooking, cancellazione e ritardo: nuove regole per il trasporto aereo comunitario di persone*, in *Dir. tur.*, 2004, 205; L. MORELLO, *La nuova disciplina dell'overbooking nel Regolamento CE n. 261/2004*, in *Contr. imp. Eur.*, 2004, 1273; M. DEIANA (a cura di), *Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari, 2005; M. FRAGOLA, *Prime note sul regolamento CE n. 261/2004 che istituisce nuove norme comuni in materia di overbooking aereo*, in *Dir. com. sc. int.* 2005, 129; S. RUSCICA, *I diritti del passeggero in caso di overbooking aereo nella normativa comunitaria*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 2009; F. ROMEO, *Il contratto di viaggio - Tutele specifiche e risarcimento del danno*, Padova, 2011; M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato. Normativa vigente e prospettive di riforma*, Torino, 2013; G. MURGOLO, *Commentario breve al Regolamento (CE) n. 261/2004 in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato*, Napoli, 2017.

categorie eterogenee: il diritto all'effettuazione del trasporto <sup>(17)</sup>, il diritto all'assistenza <sup>(18)</sup>, il diritto al ristoro economico, c.d. *compensation* <sup>(19)</sup>, variamente modulato a seconda della lunghezza della tratta aerea.

Per quel che concerne l'ambito di operatività del reg. (CE) n. 261/2004, dalla lettura dei «considerando» prodromici alla disciplina in senso stretto delle fattispecie sopra evidenziate, emerge che il reg. (CE) n. 261/2004 trova applicazione a tutti i servizi di linea e non, inclusi i c.d. voli «tutto compreso»; a livello personale, valorizzando la posizione del soggetto che usufruisce della prestazione, il reg. (CE) n. 261/2004 si applica ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un Paese membro dell'Unione Europea, ovvero, se il vettore appartiene ad uno Stato dell'Unione Europea, anche ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un Paese terzo e diretti in un Paese membro; sempre a livello personale, ma in tal caso secondo l'angolo visuale del soggetto che esegue la prestazione di trasporto, la normativa europea si applica ai voli effettuati dal vettore mediante aeromobili di sua proprietà, ovvero presi a noleggio, con o senza equipaggio, o in qualsiasi altra forma, ed inoltre sia al vettore contrattuale che al vettore operativo <sup>(20)</sup>.

---

<sup>(17)</sup> Rientra nell'alveo di questa categoria il diritto al rimborso del prezzo del biglietto, ovvero ad un volo di ritorno verso il punto di partenza iniziale, oppure l'imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale, o ancora l'imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale in una data successiva secondo il gradimento del passeggero; la destinazione finale può essere mutata, ed in tal caso il passeggero ha diritto alle spese di trasferimento verso l'aeroporto per il quale era stata originariamente effettuata la prenotazione (art. 8, reg. (CE) n. 261/2004). Nel caso di ritardo prolungato alla partenza, il diritto al rimborso del prezzo del biglietto sorge solo ove il ritardo sia superiore a cinque ore.

<sup>(18)</sup> Il diritto all'assistenza comprende il diritto a pasti e bevande in relazione alla durata dell'attesa, alla eventuale sistemazione alberghiera, al trasporto tra l'aeroporto e la sistemazione alberghiera, a contatti mediante due telefonate o messaggi via fax, telefax o posta elettronica (art. 9, reg. (CE) n. 261/2004).

<sup>(19)</sup> Sulla qualificazione giuridica della *compensation* la dottrina si è interrogata lungamente: una parte ha ritenuto che si tratti di un risarcimento del danno determinato forfettariamente, poiché discendente da un illecito contrattuale (così ad esempio A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2008, 234); altra corrente ha escluso la natura risarcitoria «*perché anch'esso [ndr il diritto alla compensation], come l'assistenza, prescinde dall'esistenza di un danno risarcibile*» (così ad esempio L. TULLIO, *Interventi interpretativi della Corte di Giustizia europea sul reg. (CE) n. 261/2004*, in *Dir. trasp.* 2009, 371 ss.). Secondo tale seconda impostazione si tratterebbe di una sorta di pena privata (*punitive damage*), il cui ammontare è prefissato *ex lege*.

<sup>(20)</sup> Rimangono esclusi dal campo di applicazione del reg. (CE) n. 261/2004 i passeggeri che viaggiano a titolo gratuito o che usufruiscono di particolari tariffe non accessibili alla generalità degli utenti (art. 3).

La definizione di «vettore operativo» viene esplicitata dalla medesima normativa, nella parte in cui stabilisce che è vettore operativo «*un vettore aereo che opera o intende operare un volo nell'ambito di un contratto con un passeggero o per conto di un'altra persona, fisica o giuridica, che abbia concluso un contratto con tale passeggero*».

Nel rispetto di tale definizione, si evidenzia, allora, che gli elementi che consentono di qualificare un vettore come operativo ai sensi del reg. (CE) n. 261/2004 sono due: la prestazione che egli svolge o intende svolgere (*id est* compiere un volo), e la conclusione di un contratto di trasporto direttamente tra il vettore e il passeggero, ovvero tra il passeggero e un terzo, per conto del quale il vettore esegue il volo. Al fine di effettuare detta qualificazione, è allora irrilevante se la prenotazione rilasciata al passeggero riporti l'indicazione di chi è il vettore operativo.

Partendo dalla nozione di «volo», si osserva che il reg. (CE) n. 261/2004 non ne fornisce una definizione. Essa, tuttavia, può essere mutuata dal reg. (CE) n. 785/2004, relativo ai requisiti assicurativi minimi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili, e segnatamente dall'art. 3, lett. d) della precitata normativa: ai sensi di tale disposizione, costituisce volo «*il periodo di trasporto dei passeggeri mediante aeromobile, inclusi imbarco e sbarco*». Ulteriore ausilio nella definizione del concetto di «volo» può, poi, rinvenirsi nella disciplina nazionale della responsabilità del vettore aereo per danni a terzi sulla superficie <sup>(21)</sup>, richiamata anche in materia di urto fra aeromobili.

Quanto premesso in ordine alla individuazione del concetto di «volo» secondo le normative che variamente regolano la responsabilità del vettore, si osserva che dette definizioni sono implementate dai principi espressi dalla giurisprudenza europea.

Segnatamente, secondo l'orientamento invalso, nel concetto di «volo» rileva la singola e concreta operazione di trasporto aereo, realizzata dal vettore che fissa il suo itinerario: invero, l'adozione di una siffatta decisione da parte del vettore determina in capo al medesimo anche la responsabilità per la realizzazione del volo; conseguentemente, in ragione della predisposizione dell'itinerario e dell'assunzione di responsabilità, egli risponde anche delle eventuali cancellazioni di quel volo, così come degli eventuali ritardi alla partenza o all'arrivo.

Il concetto di volo è, infatti, diverso da quello di viaggio: nel primo caso rileva proprio quella singola operazione di trasporto, mentre nell'altra ipo-

---

(21) Art. 966 c. nav.

tesi l'attenzione si sofferma sulla persona del passeggero, che sceglie la sua destinazione e che la raggiunge mediante voli operati da vettori aerei <sup>(22)</sup>.

Così, per distinguere volo e viaggio, un riferimento utile può essere quello della fissazione dell'itinerario: laddove l'esame complessivo di una vicenda concreta consenta di verificare che un vettore ha inteso effettuare un determinato volo, fissandone il relativo itinerario, è a quel vettore che deve attribuirsi la qualifica di operativo <sup>(23)</sup>.

Detta valutazione comporta la non necessaria disamina del secondo elemento diretto a verificare se il vettore sia o meno il vettore operativo, vale a dire se vi sia stata la conclusione di un contratto di trasporto direttamente tra vettore e passeggero, ovvero tra il passeggero e un terzo, per conto del quale il vettore ha eseguito il volo <sup>(24)</sup>.

Ne deriva una nozione di vettore operativo, delineata dal citato reg. (CE) n. 261/2004, certamente diversa da quella tradizionale della Convenzione di Guadalajara, ripresa dalla Convenzione di Atene e da quella di Montreal, nonché dal reg. (CE) n. 1371/2007 e dal reg. (UE) n. 181/2011.

4. *Conclusioni* — Occorre ora valutare se la definizione di vettore operativo fatta propria dal reg. (CE) n. 261/2004 sulla specifica tematica del negato imbarco, cancellazione del volo, ritardo prolungato alla partenza, come interpretata dalla recente giurisprudenza della Corte di Giustizia, si ponga o meno in contrasto con la generale distinzione tra vettore contrattuale e vettore di fatto, di cui alla normativa convenzionale sopra richiamata, e concernente il profilo della responsabilità del vettore per danni o decesso.

Si è già evidenziato che, tradizionalmente, è vettore contrattuale colui che stipula con il passeggero il contratto di trasporto, mentre è vettore di fatto colui che esegue materialmente la prestazione di trasporto.

Il reg. (CE) n. 261/2004, invece, abbraccia sotto la denominazione di «vettore operativo» entrambe le succitate figure di vettore contrattuale e di fatto, andando a definire come operativo sia il vettore contrattuale (ossia colui che conclude con il passeggero il contratto di trasporto) se egli opera o intende operare il volo, sia il vettore di fatto (ossia colui che esegue il volo per conto di altri che hanno concluso un contratto con il passeggero).

---

<sup>(22)</sup> Così la sentenza della Corte di Giustizia CE, sez. IV, 10 luglio 2008, nella causa C-173/07, in *Dir. trasp.*, 2009, 157, con nota di B. BIANCHINI, *Sull'ambito di applicazione del reg. (CE) n. 261/2004 su negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato*.

<sup>(23)</sup> Cfr. la sentenza citata alla nota *sub* n. 1.

<sup>(24)</sup> Cfr. la sentenza citata alla nota *sub* n. 1.

E d'altra parte, il fatto che la nozione di vettore operativo ai sensi del reg. (CE) n. 261/2004 possa essere difforme da quella fatta propria dalla Convenzione di Guadalajara dapprima e dalla Convenzione di Montreal in seguito pare altresì avvalorato sia dal dato testuale, sia dalla diversa *ratio* sottesa alle due normative.

Infatti, sotto il primo profilo, ad analizzare la versione del testo inglese del reg. (CE) n. 261/2004 ci si avvede immediatamente dell'utilizzo della locuzione «*operating carrier*», anziché di quella generalmente invalsa di «*performing carrier*» o «*actual carrier*» per individuare il vettore di fatto.

Sotto il secondo profilo, si evidenzia che tradizionalmente la definizione di vettore di fatto è funzionale ad estendere l'applicazione della normativa convenzionale anche a quei soggetti che effettuano nel concreto il trasporto, pur in assenza di qualsivoglia rapporto contrattuale con il passeggero o con il mittente; diversamente il reg. (CE) n. 261/2004 è diretto ad individuare il soggetto responsabile nell'ambito di un trasporto aereo di persone, per le specifiche ipotesi di negato imbarco, cancellazione del volo, ritardo prolungato alla partenza.

Sulla scorta delle osservazioni che precedono, non può allora non notarsi la differenza di sostanza che intercorre tra la Convenzione di Montreal e il reg. (CE) n. 261/2004 nell'individuazione della figura del vettore di fatto; differenza resa ancor più pregnante dalle locuzioni fatte proprie dall'una e dall'altra normativa.

Il vettore operativo del reg. (CE) n. 261/2004 non è il vettore di fatto della Convenzione di Montreal; pertanto la relativa nozione deve intendersi non come modificativa di quella di vettore di fatto generalmente condivisa dai testi normativi e dalla comunità scientifica, ma come limitata agli effetti dell'applicazione della normativa di cui al regolamento citato.

In altre parole, preso atto della diversa nozione di vettore operativo, fatta propria dalla normativa europea, detta nozione è da ritenersi specificamente riferita alle sole ipotesi di responsabilità del vettore di cui al reg. (CE) n. 261/2004; in tutti gli altri casi, la nozione di vettore di fatto non può che essere quella *ex art. 39* della Convenzione di Montreal, tradizionale ed immutata.



