

CORTE DI CASSAZIONE, SEZ. III, 13 DICEMBRE 2019 N. 32778

Pres. SPIRITO - Rel. DELL'UTRI - P.M. BASILE

Vittoria Assicurazioni S.p.A. (avv. M. Roma, avv. C. F. Galantini)
c. Giovanni Pusiol, Luciana Crosariol, Paola Pusiol, Annalisa Pusiol
(avv. G. Minozzi, A. e F. Tonello)

Trasporto di persone - Trasporto aereo - Trasporto di cortesia - Decesso del passeggero dovuto a incidente durante il volo - Risarcimento dei danni - Convenzione di Montreal del 1999 - Limitation of action ai sensi dell'art. 35 - Inapplicabilità.



RIASSUNTO DEI FATTI — In seguito ad un sinistro aereo, dal quale derivava la morte di un passeggero imbarcato a titolo di cortesia, i parenti della vittima (rappresentati in giudizio dalla società di infortunistica Studio Gestione Servizi s.r.l.) incardinavano un procedimento, al fine di vedere condannata la società vettrice Nord Est Aeroservizi s.r.l. (manlevata dalla propria compagnia assicurativa Vittoria Assicurazioni s.p.a.) al risarcimento dei danni. A fronte della intervenuta condanna di primo grado, la parte soccombente proponeva appello, deducendo che, ai sensi dell'art. 35 della Convenzione di Montreal, era spirato il termine di prescrizione biennale per l'esercizio dei diritti connessi al trasporto aereo in questione. Anche il giudice di secondo grado, tuttavia, riconosceva la responsabilità della compagnia vettrice, rideterminando, peraltro, gli importi in aumento ed escludendo l'applicabilità al caso di specie della Convenzione di Montreal del 1999. La Vittoria Assicurazioni s.p.a. ricorreva per Cassazione, lamentando, in particolare, la violazione degli articoli 29, 30 e 35 della Convenzione di Montreal, nonché dell'art. 941 c. nav., per avere la Corte territoriale erroneamente escluso la fattispecie del trasporto amichevole (o di cortesia) dall'area di operatività della Convenzione di Montreal.

Il trasporto amichevole (o di cortesia), in quanto reso al di fuori di ogni obbligo di prestazione, siccome non inquadrato in alcun contesto negoziale, o comunque genericamente obbligatorio, bensì governato dai principi della responsabilità extracontrattuale, sfugge all'applicazione della Convenzione di Montreal, con la conseguente inapplicabilità del termine di prescrizione biennale fissato dall'art. 35 di detta Convenzione ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ V. la nota di F. Toneatto, a p. 272.

RAGIONI DELLA DECISIONE — 1. Con il primo motivo, la Vittoria Assicurazioni s.p.a. censura la sentenza impugnata per violazione dell'art. 1362 c.c. (in relazione all'art. 360 n. 3 c.p.c.), per avere la corte territoriale erroneamente riconosciuto la legittimazione attiva della Studio Gestione Sinistri s.r.l., in qualità di rappresentante sostanziale di Giovanni Pusiol, Luciana Crosariol, Annalisa Pusiol e Paola Pusiol, avendo il giudice d'appello condotto, l'interpretazione della procura conferita da questi ultimi alla Studio Gestione Sinistri s.r.l., in contrasto con i canoni legali di ermeneutica negoziale richiamati in ricorso.

2. Il motivo è infondato.

3. Osserva il Collegio come, secondo il consolidato insegnamento della giurisprudenza di legittimità, l'interpretazione degli atti negoziali deve ritenersi indefettibilmente riservata al giudice di merito ed è censurabile in sede di legittimità unicamente nei limiti consentiti dal testo dell'art. 360, n. 5, c.p.c., ovvero nei casi di violazione dei canoni di ermeneutica contrattuale, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 360, n. 3, c.p.c.

4. In tale ultimo caso, peraltro, la violazione denunciata chiede d'essere necessariamente dedotta con la specifica indicazione, nel ricorso per cassazione, del modo in cui il ragionamento del giudice di merito si sia discostato dai suddetti canoni, traducendosi altrimenti, la ricostruzione del contenuto della volontà delle parti, in una mera proposta reinterpretativa in dissenso rispetto all'interpretazione censurata; operazione, come tale, inammissibile in sede di legittimità (cfr. Sez. 3, Sentenza n. 17427 del 18/11/2003, Rv. 568253).

5. Nel caso di specie, l'odierna società ricorrente si è limitata ad affermare, in modo inammissibilmente apodittico, il preteso tradimento, da parte dei giudici di merito, della comune intenzione delle parti (ai sensi dell'art. 1362 c.c.), orientando l'argomentazione critica rivolta nei confronti dell'interpretazione della corte territoriale, non già attraverso la prospettazione di un'obiettivo e inaccettabile contrarietà, a quello comune, del senso attribuito al testo soggetto a interpretazione, bensì attraverso l'indicazione degli aspetti della ritenuta non condivisibilità della lettura interpretativa criticata, rispetto a quella ritenuta preferibile, in tal modo travalicando i limiti propri del vizio della violazione di legge (*ex art.* 360, n. 3, c.p.c.) attraverso la sollecitazione della corte di legittimità alla rinnovazione di una non consentita valutazione di merito.

6. Sul punto, è appena il caso di rilevare come la corte territoriale abbia proceduto alla lettura e all'interpretazione delle dichiarazioni

negoziali in esame nel pieno rispetto dei canoni di ermeneutica fissati dal legislatore, non ricorrendo ad alcuna attribuzione di significati estranei al comune contenuto semantico delle parole, né spingendosi a una ricostruzione del significato complessivo dell'atto negoziale in termini di palese irrazionalità o intima contraddittorietà, valorizzando coerentemente le espressioni utilizzate dalle parti al fine di contrassegnare il potere del mandatario di avviare e svolgere qualunque procedura funzionale all'ottenimento del risarcimento dei danni conseguiti all'incidente aereonautico, nonché di occuparsi della scelta del difensore per l'azione giudiziaria, in tal modo avvalendosi di spunti testuali suscettibili di rendere l'interpretazione fornita adeguatamente plausibile in relazione al rispetto dei canoni di ermeneutica negoziale imposti dalla legge, per tale via giungendo alla ricognizione di un contenuto negoziale sufficientemente congruo, rispetto al testo interpretato, e del tutto scevro da residue incertezze, sì da sfuggire integralmente alle odierne censure avanzate dalla ricorrente in questa sede di legittimità.

7. Con il secondo motivo, la Vittoria Assicurazioni s.p.a. censura la sentenza impugnata per violazione degli artt. 29, 30 e 35 della Convenzione di Montreal, così come richiamata dal Regolamento CE n. 2027/97, come modificato dal Regolamento CE n. 889/2002, nonché dell'art. 941 cod. nav., come modificato dagli artt. 17 del d.lgs. n. 96/2005 e dall'art. 14 del d.lgs. n. 151/2006 (in relazione all'art. 360 n. 3 c.p.c.), per avere la corte territoriale erroneamente escluso che la fattispecie del trasporto amichevole o di cortesia (ravvisato alla base della fattispecie oggetto d'esame) sfugga all'applicazione della Convenzione di Montreal, con il conseguente erroneo mancato riconoscimento dell'avvenuta prescrizione della pretesa risarcitoria avanzata dagli originari attori, ai sensi dell'art. 35 della ridetta Convenzione.

8. La censura è infondata.

9. Ai sensi del comma 1 dell'art. 1 della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 (ratificata in Italia con legge n. 12/2004), a sua volta recepita dal Regolamento CE n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 maggio 2002 (che modifica il regolamento CE n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti), l'ambito di operatività della Convenzione di Montreal deve ritenersi circoscritto a tutti i casi di trasporto oneroso, nonché ai casi di trasporto gratuito, purché quest'ultimo sia effettuato da un imprenditore attivo nell'ambito dei servizi di trasporto aereo (Art. 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).

10. Il diretto riferimento, operato dalla norma richiamata, alle categorie dell'onerosità e della gratuità del trasporto (quest'ultima, a sua volta, limitata ai soli casi di prestazioni rese da un soggetto organizzato in forma d'impresa) consente di affermare la limitata applicabilità della Convenzione di Montreal ai soli casi di trasporto aereo effettuati nell'adempimento di una prestazione obbligatoria, con l'ulteriore limitazione costituita dalla non applicabilità della Convenzione ai casi di trasporto effettuato nell'adempimento di un'obbligazione assunta a titolo gratuito da un soggetto non imprenditore.

11. In breve, lo spazio di applicabilità della Convenzione di Montreal è destinato a definirsi in coincidenza con l'esercizio del trasporto (di persone e/o cose) come fenomeno eminentemente commerciale, ossia in un quadro per cui la considerazione della prestazione di trasporto si configuri alla stregua di un bene suscettibile di inserirsi nell'ambito di un rapporto che preveda l'assunzione di un vincolo di reciprocità nei sacrifici imposti alle parti (ciò che riflette l'indole onerosa del titolo che ne giustifica l'obbligatorietà), ovvero, fuori da tali casi, nelle sole ipotesi in cui il trasporto, privo del carattere dell'onerosità (e dunque assunto a titolo gratuito), valga comunque ad assumere il carattere dell'obbligatorietà della prestazione, in particolare a carico di un soggetto che svolga attività di trasporto aereo organizzata in forma d'impresa.

12. Fuori dall'assunzione di un impegno obbligatorio all'esecuzione di una prestazione di trasporto aereo di carattere oneroso, nonché dall'assunzione di un impegno obbligatorio all'esecuzione di una prestazione di trasporto aereo assunto a titolo gratuito da un imprenditore di trasporto aereo (e dunque in tutti i casi di impegno al trasporto assunto gratuitamente da un soggetto non imprenditore, e in tutti i casi di trasporto di cortesia, ossia fuori da ogni pregresso vincolo obbligatorio di prestazione) la Convenzione di Montreal non trova in nessun modo applicazione, da tanto derivando la radicale infondatezza della prospettazione sostenuta dall'odierna ricorrente secondo cui la Convenzione di Montreal sarebbe applicabile a ogni forma di trasporto aereo, inteso quale mero 'fatto materiale', pur considerato al di fuori di qualsivoglia contesto negoziale.

13. Ciò posto, varrà ribadire come l'art. 29 della Convenzione (nella parte in cui stabilisce che «Nel trasporto di passeggeri, bagaglio e merci, ogni azione di risarcimento per danni promossa a qualsiasi titolo in base alla presente Convenzione o in base a un contratto o ad atto illecito o per qualsiasi altra causa, può essere esercitata unicamente alle condizioni e nei limiti di responsabilità previsti dalla presente Convenzione»), in quanto estraneo alla materia concernente la delimitazione o i presupposti di applicabilità della Convenzione, deve ritenersi applicabile entro i rigorosi confini stabiliti dall'art. 1 di detta Convenzione.

14. In forza di tali premesse, il trasporto amichevole (o di cortesia), in quanto reso al di fuori di ogni obbligo di prestazione (siccome non inquadrato in alcun contesto negoziale, o comunque genericamente obbligatorio, bensì governato dai principi della responsabilità extracontrattuale), sfugge all'applicazione della Convenzione di Montreal, con la conseguente inapplicabilità, al caso di specie, del termine di prescrizione biennale fissato dall'art. 35 di detta Convenzione.

15. Con il terzo motivo, la società ricorrente censura la sentenza impugnata per violazione dell'art. 112 c.p.c., per avere la corte territoriale erroneamente condannato la Vittoria s.p.a. al rimborso, in favore degli originari attori, delle spese del giudizio di primo grado, in assenza di alcuna impugnazione proposta da quest'ultimi avverso la sentenza del primo giudice che aveva pronunciato la condanna al rimborso delle spese di quel giudizio della sola Nord Est Aeroservizi s.r.l.

16. Il motivo è infondato.

17. Osserva il Collegio come la caducazione della sentenza di primo grado, a seguito dell'accoglimento dell'appello proposto dai danneggiati (con il conseguente aumento dell'importo del risarcimento liquidato in loro favore), ha comportato l'obiettivo aggravamento, in senso più sfavorevole, tanto della posizione del danneggiante, quanto della posizione della compagnia assicuratrice responsabile in via di manleva.

18. Da ciò deriva l'applicabilità del principio in forza del quale in materia di liquidazione delle spese giudiziali, il giudice d'appello, mentre nel caso di rigetto del gravame non può, in mancanza di uno specifico motivo di impugnazione, modificare la statuizione sulle spese processuali di primo grado, allorché riformi in tutto o in parte la sentenza impugnata, è tenuto a provvedere, anche d'ufficio, ad un

nuovo regolamento di dette spese alla stregua dell'esito complessivo della lite, atteso che, in base al principio di cui all'art. 336 c.p.c., la riforma della sentenza del primo giudice determina la caducazione del capo della pronuncia che ha statuito sulle spese (Sez. 6-3, Ordinanza n. 1775 del 24/01/2017, Rv. 642738-01; Sez. L, Sentenza n. 26985 del 22/12/2009, Rv. 611189-01).

19. Nella specie, avendo il giudice d'appello riformato (sia pure in parte) la sentenza di primo grado, lo stesso ha ritualmente provveduto a un nuovo regolamento delle spese alla stregua dell'esito complessivo della lite, non essendovi impedito dalla pregressa formazione di alcun giudicato sul punto.

20. Sulla base di tali premesse, rilevata la complessiva infondatezza dei motivi esaminati, dev'essere pronunciato il rigetto del ricorso, con la conseguente condanna della società ricorrente al rimborso, in favore dei controricorrenti, delle spese del giudizio di legittimità secondo la liquidazione di cui al dispositivo, oltre all'attestazione della sussistenza dei presupposti processuali per il versamento, da parte della ricorrente, dell'ulteriore importo a titolo di contributo unificato pari a quello, ove dovuto, per il ricorso, a norma dell'art. 1-*bis*, dello stesso art. 13.

* * *

Limiti applicativi della Convenzione di Montreal del 1999 in riferimento al trasporto aereo di cortesia.

La sentenza che si va ad annotare offre l'occasione per compiere un'analisi approfondita della disciplina positiva afferente alla fattispecie del trasporto amichevole ovvero di cortesia, con particolare riferimento all'ambito aeronautico ⁽¹⁾.

(¹) In generale, sugli istituti del trasporto gratuito e del trasporto amichevole, S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, 224, ss.; L. TULLIO-M. DEIANA, *Codice dei Trasporti*, Milano, 2011; A. ANTONINI, *Il trasporto amichevole: lineamenti generali ed inadeguatezza della disciplina del codice della navigazione*, in *Dir. trasp.* 2004, 91; E. FRANCESCHINIS, *Tra interventi legislativi e incertezze pretorie: il punto sul trasporto amichevole nella navigazione da diporto*, in *Dir trasp.* 2005, 852 ss; M. M. COMENALE PINTO, *(Una decisione molto sintetica sulla responsabilità nel trasporto amichevole)*, in *Giust. Civ.*, 2010, 2209.; A. ANTONINI, *Corso*, 214 ss.; M.M. COMENALE PINTO, *Il contratto di trasporto di persone*, in *I contratti turistici*, a cura di F. MORANDI-M.M. COMENALE PINTO-M. LA TORRE, Milano 2004, 153; A. PROCIDA-M. DI LAURO-MARIA FEOLA, *La responsabilità civile contratto e torto*, Torino, 2014, 450 ss.; M. VITI, *Tutela della persona, prin-*

Pur trattandosi invero di un argomento ampiamente conosciuto, cionondimeno la sentenza in commento costituisce occasione di ulteriore approfondimento su taluni profili di carattere normativo e di coordinamento sistematico, non ancora del tutto pacifici e assodati.

Ciò posto, prima di affrontare debitamente la questione sottesa alla pronuncia in oggetto giova ricordare come la pressoché unanime dottrina, affiancata da altrettanto consolidata giurisprudenza, abbia da tempo convenuto come all'ipotesi del trasporto gratuito sia del tutto sovrapponibile la disciplina prevista per il trasporto oneroso.

Un tanto lo si ricava non già dall'art. 1678 c.c. quanto piuttosto dall'ultimo capoverso dell'art. 1681 c.c. che va ad estendere la disciplina in esso prevista anche ai contratti di trasporto gratuiti ⁽²⁾.

Detta estensione della disciplina sulla responsabilità anche ai trasporti gratuiti, viene in buona sostanza giustificata dal legislatore alla luce del rilievo fondamentale riconosciuto dall'ordinamento alla tutela dell'integrità della persona, che non può di certo dipendere dalla dazione di un corrispettivo quale controprestazione contrattuale ⁽³⁾.

Le norme prefate non possono viceversa ricevere applicazione nell'ambito di un trasporto prestato a titolo di cortesia o amicizia; in questo caso, invero, non viene in rilievo l'elemento caratterizzante il trasporto oneroso, cioè a dire l'interesse patrimoniale all'esecuzione del trasferimento. Assume viceversa carattere determinante la circostanza che nel trasporto di cortesia non sia rinvenibile un interesse giuridicamente apprezzabile del vettore, meritevole in quanto tale di tutela secondo l'ordinamento giuridico. In questa tipologia di trasporto, il trasferimento avviene infatti per ragioni di amicizia, cordialità, di convenienza sociale, di cortesia o altro.

Il criterio distintivo tra trasporto gratuito e di cortesia risiede pertanto nel fatto che tali relazioni di cortesia siano in buona sostanza inidonee a

cipio di solidarietà sociale e responsabilità del vettore nel trasporto amichevole o di cortesia (nota a Cass., sez. III, 11 marzo 2004 n. 4993), in *Dir. trasp.* 2004, 870; M. COMENALE PINTO, *La nuova disciplina del trasporto aereo internazionale*, in *Dir. tur.* 2004, 5 ss.

⁽²⁾ Cfr., sul punto S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, 233 ss., il quale sottolinea come «la stessa normativa internazionale uniforme e sull'esempio le c.g.c. di primari vettori pongono un'ugual disciplina per il contratto di trasporto a titolo sia oneroso che gratuito, non solo per il profilo della responsabilità ma anche per quelli dell'esecuzione dell'obbligazione di trasporto e della documentazione del relativo contratto. In particolare, per la normativa uniforme sui traffici aerei [...] La gratuità non trasforma il contratto in parola in un negozio innominato, al quale sia possibile applicare solo per analogia la disciplina tipica, essendo questa, invece, espressamente dichiarata applicabile, in egual maniera, a tutto il contratto di trasporto, e non a pezzi dello stesso, a conferma di una sua considerazione unitaria da parte del legislatore, magari con riguardo alla sua natura commerciale».

⁽³⁾ Cfr. G. RIGHETTI, A. DANI, in *Nov. Dig. It.*, Torino, 1973, 565 ss.

dar vita ad un rapporto contrattuale. La dottrina riporta, a titolo esemplificativo, alcune casistiche che consentono di ricondurre un trasporto all'una od all'altra categoria; sussiste, infatti, un trasporto amichevole nelle ipotesi di trasporto effettuato dai familiari, amici ed autostoppisti, integrando viceversa un trasporto gratuito altre ipotesi quali il trasporto organizzato dal datore di lavoro per condurre allo stabilimento e riportare da questo alle proprie case i dipendenti, ovvero il trasporto organizzato da un istituto scolastico in favore dei propri allievi ⁽⁴⁾.

Non pare, quindi, possibile applicare a tale tipologia di trasporto la disciplina prevista nell'ambito dell'art. 1681 c.c. con riguardo tanto alla presunzione di responsabilità quanto al relativo onere probatorio; un tanto, proprio alla luce dell'assenza di un obbligo contrattuale nel trasporto amichevole che rende inapplicabile la disciplina sulla responsabilità contrattuale prevista dall'art. 1681 c.c., con la conseguente sottoposizione del rapporto tra le parti al differente regime extracontrattuale da ricondurre, in linea generale, alla disposizione di cui all'art. 2043 c.c.; quest'ultimo naturalmente meno favorevole nella tutela del danneggiato che non potrà giovare dell'inversione probatoria propria del regime contrattuale.

Le considerazioni suesposte afferiscono ad un quadro generale sulla disciplina applicabile alla responsabilità per sinistri nel caso di trasporto amichevole (o di cortesia). Ebbene, tale disciplina generale deve essere necessariamente declinata nell'ambito delle diverse modalità di trasporto che invero, in ragione della loro peculiarità, conducono all'applicazione di disposizioni differenti.

Non essendo, peraltro, questa la sede per un approfondimento generale sulle modalità di trasporto differenti da quella aerea, basterà ricordare come rare siano, nella legislazione nazionale, le previsioni che disciplinano specificatamente la responsabilità derivante da sinistri intervenuti nel corso di trasporti amichevoli.

Invero, l'unica espressa previsione in tal senso è data dall'art. 414 c. nav. ⁽⁵⁾ la quale, citando espressamente in rubrica il termine amichevole con riguardo al trasporto, enuncia la responsabilizzazione del vettore per i sini-

⁽⁴⁾ Cfr. L. TULLIO-M. DEAIANA, *Codice dei trasporti*, cit., 1115.

⁽⁵⁾ Peraltro sul punto giova precisare come l'applicazione della disposizione di cui all'art. 414 c. nav. sia stata nel tempo ampiamente ridimensionata dovendo la stessa ricondursi alla sola navigazione mercantile e non essendo consentita l'estensione della normativa alla navigazione da diporto posto che tale fattispecie è retta dall'art 40 del d.lgs. 8 luglio 2005. Va così a ridursi sensibilmente la sfera operativa del 414 c. nav., posto che è fenomeno assai raro quello di un trasporto amichevole nell'ambito mercantile, laddove viceversa, la navigazione da diporto, presenta casistiche di senz'altro maggior significatività. Sul punto, cfr. A. ROMAGNOLI-S. ZUNARELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2012.

stri alla persona del passeggero onerando quest'ultimo della dimostrazione circa il dolo ovvero la colpa grave del primo ⁽⁶⁾.

A fronte di tale sbilanciamento significativo dell'onere probatorio nell'ambito marittimo ⁽⁷⁾, è opportuno sottolineare come, nell'ambito del trasporto terrestre, sia stata la giurisprudenza di legittimità a predicare l'applicabilità delle norme di vantaggio dell'art. 2054 c.c. non già unicamente ai trasporti onerosi e gratuiti, ma parimenti ai trasporti amichevoli ovvero di cortesia, estendendo così ai trasportati con questa modalità le tutele derivanti dall'inversione dell'onere probatorio previste da tale norma, rispetto al generale criterio di ripartizione di cui all'art. 2043 c.c. Da ciò consegue che il trasportato, indipendentemente dal titolo del trasporto, potrà invocare i primi due commi della disposizione citata per far valere la responsabilità extracontrattuale del conducente ed il terzo comma per far valere quella solidale del proprietario.

Quest'ultimo quindi, per liberarsi dalla responsabilità dovrà dimostrare che la circolazione è avvenuta contro la sua volontà ovvero che il conducente aveva fatto tutto il possibile per evitare il danno. Questa condizione di particolare *favor* nei confronti del passeggero trasportato amichevolmente nell'ambito del trasporto su strada non ha, peraltro, trovato pari riscontro nell'ambito del trasporto aereo.

Un tanto deve evidentemente ricondursi alla frequenza con la quale si realizzano trasporti amichevoli su strada; frequenza sicuramente meno intensa nell'ambito del trasporto aereo. In questo caso infatti, a fronte di un sinistro durante un volo svolto a titolo di cortesia o amichevole, troverà applicazione la norma generale di regolazione della responsabilità extracontrattuale *ex* art. 2043 c.c. non essendo peraltro consentita l'applicazione analogica dell'art. 414 c. nav., e nemmeno dell'art. 2054 c.c. posto il riferimento dello stesso ai soli veicoli stradali. Pertanto, spetterà al soggetto danneggiato la prova della colpa o del dolo del vettore.

Per quanto concerne il regime prescrizione applicabile, lo stesso dovrà giocoforza rifarsi al termine quinquennale previsto per la responsabilità aquiliana di cui all'art. 2947, comma 1, c.c., salvo che il fatto non costituisca reato con una previsione prescrizione più lunga.

Ciò rimarcato con riguardo alla disciplina applicabile al trasporto amichevole o di cortesia, conviene ora volgere brevemente lo sguardo alla disci-

⁽⁶⁾ Autorevole dottrina ha opportunamente osservato come sia proprio nel codice della navigazione che si assiste alla enunciazione chiara della distinzione tra le ipotesi del trasporto amichevole e del trasporto gratuito, laddove quest'ultimo trova disciplina non già nell'art. 414 c. nav. bensì nel precedente 413 c. nav., che assoggetta il trasporto gratuito alle medesime disposizioni del regime di responsabilità del vettore a titolo oneroso. Cfr. S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, 241.

⁽⁷⁾ Cfr. R. AMAGLIANI, *Trasporto di cortesia e navigazione da diporto: profili di responsabilità*, in *Riv. Dir. Nav.*, 2013, 3 ss.

plina applicabile al trasporto oneroso, in particolare nell'ambito aeronautico; com'è noto, sotto tale profilo, la normativa nazionale opera un rimando alla disciplina comunitaria ed internazionale uniforme mediante il rinvio mobile previsto dall'art. 941 c. nav⁽⁸⁾.

Orbene, la fonte normativa di riferimento del rinvio deve rinvenirsi nella Convenzione di Montreal del 1999 sui trasporti aerei internazionali; quest'ultima, presenta un campo di applicazione riferito a tutti i voli internazionali di persone (e di cose), a titolo oneroso ovvero a titolo gratuito, purché operati da imprese di trasporto aereo, il cui luogo di partenza e di destino, siano collocati sul territorio di due Stati contraenti. Inoltre, come già precisato, in forza del rinvio operato dal 941 c. nav, essa trova altresì applicazione, quale disciplina di diritto interno, ai voli tra aeroporti localizzati sul territorio italiano.

Venendo alla vicenda oggetto del pronunciamento in commento, ed analizzando la principale tematica venuta ad emersione, cioè a dire la latitudine operativa della Convenzione di Montreal, giova rimarcare come il campo di applicazione della stessa venga delineato in guisa limpida nelle sue disposizioni iniziali; l'art. 1 infatti, delimita in maniera evidente e cristallina l'operatività della disciplina convenzionale uniforme «ad ogni trasporto internazionale di persone, bagagli o merci, effettuato con aeromobile a titolo oneroso» ovvero «ai trasporti con aeromobile effettuati a titolo gratuito da un'impresa di trasporto aereo».

Sotto tale profilo, il dato letterale non pare lasciar spazio a canoni ermeneutici differenti, quali ad esempio quello logico ovvero teleologico. La Convenzione, nel suo complesso, pare infatti orientata ad una tutela dei passeggeri trasportati a titolo oneroso o gratuito, ricalcando peraltro, la stessa, l'articolazione e i propositi della precedente Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929, nel testo modificato dal protocollo dell'Aja del 28 settembre 1955, anch'essa limitata ad ogni trasporto internazionale di persone, bagagli o merci, «*effettuato con aeromobile dietro remunerazione*»⁽⁹⁾.

Alla luce di quanto sopra specificato, si può ritenere convincente l'approdo interpretativo a cui è giunta la Corte proprio con riguardo al campo di applicazione della Convenzione. Meno convincente risulta il ragionamento consequenziale al quale giunge la Corte con riferimento ai profili, invece,

⁽⁸⁾ «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. Al trasporto di bagagli si applica, inoltre, l'art. 953. La disciplina della presente sezione si applica anche ai trasporti eseguiti da vettore non munito di licenza di esercizio».

⁽⁹⁾ Così l'art. 1 della Convenzione di Varsavia: «La presente Convenzione si applica ad ogni trasporto internazionale di persone, bagagli o merci, effettuato con aeromobile dietro remunerazione. Essa si applica pure ai trasporti gratuiti effettuati con aeromobile da un'impresa di trasporti aerei».

legati alla qualificazione in termini di prescrizione del termine previsto dall'art. 35 della Convenzione di Montreal.

Invero, l'art 35, invocato anche dalla società ricorrente, dispone che l'azione di responsabilità venga avviata, a pena di decadenza, entro due anni dal momento in cui il volo è giunto a destinazione o dal giorno in cui l'aeromobile avrebbe dovuto arrivare, o in cui il trasporto si è interrotto. Ebbene, giova ricordare come, se il campo di applicazione della Convenzione di Montreal ai soli trasporti onerosi o gratuiti sia un dato, come sopra riportato, oramai comunemente condiviso, maggiori discussioni dottrinali siano viceversa intervenute nella disamina dell'articolo in parola, circa l'istituto della decadenza dell'azione.

La dottrina italiana si è infatti soffermata sulla questione relativa al carattere da attribuire al regime temporale introdotto dall'art. 35 della Convenzione giungendo peraltro, a conclusioni non univoche e, talora, a rilevanti censure nei riguardi della tecnica legislativa adottata dal legislatore italiano nel recepimento della normativa internazionale⁽¹⁰⁾. In via di sintesi, senza poter qui riportare l'interezza delle argomentazioni dottrinali a favore o contro l'identificazione del dato temporale in termini decadenziali ovvero prescrizionali, mette conto segnalare come le maggiori censure si siano appuntate sulla traduzione del testo della Convenzione di Montreal.

Invero, diversamente dalla lingua d'adozione della Convenzione, il francese, che riporta letteralmente, nel corpo della disposizione di cui all'art. 35, il termine «*déchéance*» ossia decadenza (riproponendo la medesima previsione della Convenzione di Varsavia), differenti versioni in altre lingue hanno ritenuto di utilizzare il termine «estinzione» dei diritti; la versione inglese (anch'essa ufficiale), utilizza il termine *limitation of action*, da intendersi, secondo la *common law*, come causa di estinzione dell'azione e non del diritto, sebbene in questo caso disponendo che esso riguarda l'estinzione del diritto al risarcimento anziché della sola azione. La versione non ufficiale italiana pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea prediligeva il termine prescrizione, tanto nella rubrica dell'articolo quanto nel corpo dello stesso⁽¹¹⁾. Questo dato, unitamente ad altre considerazioni⁽¹²⁾, ha

⁽¹⁰⁾ Sul punto, E. FOGLIANI, *La decadenza dall'azione nel trasporto aereo: l'illusione dell'uniformità*, in *Nuovi profili di responsabilità e di assicurazione nel diritto aeronautico* a cura di L. TULLIO, Napoli 2009, 169; e ancora, per una visione critica sul punto, M. CASANOVA e M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei Trasporti*, Milano, 2012, 201 ss.

⁽¹¹⁾ Mentre la versione inglese rubrica l'articolo con l'espressione *Limitation of Actions*, disponendo che: «*The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within a period of two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped. 2. The method of calculating that period shall be determined by the law of the court seized for the case.*».

⁽¹²⁾ Questi vari rilievi vanno coordinati con il consolidato principio per cui «la decadenza, proprio per i suoi effetti impeditivi dell'esercizio di un diritto, deve essere

fatto dubitare parte della dottrina italiana circa il reale intendimento del legislatore nazionale nel recepimento della normativa internazionale e della sua estensione alla disciplina del trasporto anche nazionale ⁽¹³⁾.

Ad ogni buon conto, anche su tale fronte, non pare potersi ricavare particolare spazio per una disamina di carattere dottrinale, per effetto dell'introduzione dell'art. 949 *ter* c. nav. che dispone come i diritti derivanti dal contratto di trasporto di persone (e di bagagli) siano assoggettati alle norme sulla decadenza previste dalla normativa internazionale richiamata dall'art. 941 c. nav.

Peraltro, è opportuno sottolineare come lo stesso articolo 949-*ter* c. nav. succitato, pur contenendo nel dispositivo il rinvio alla normativa internazionale sulla decadenza, venga rubricato dal legislatore italiano con il termine «prescrizione» ⁽¹⁴⁾. Lo stesso articolo inoltre ha modo di specificare come «gli stessi diritti non sono soggetti alle norme che regolano la prescrizione»; tale formulazione ha peraltro impegnato nuovamente parte della dottrina spingendo taluni ad affermare che «sembra essersi creata una categoria di diritti relativi, quelli derivanti dal trasporto aereo, che non è suscettibile di prescrizione, con soluzione che appare sui generis nel nostro ordinamento» ⁽¹⁵⁾.

espressamente prevista dalla legge e non può essere ricavata in via meramente interpretativa», così, M. BONA, *Azione contro il vettore aereo e termine biennale convenzionale: prescrizione o decadenza?*, (nota a Trib. Milano, 3 settembre 2014, n. 10702), in *Ridare.it*, 2015.

⁽¹³⁾ Autorevole dottrina, probabilmente maggioritaria, si espone ritenendo che il termine debba giocoforza essere qualificato quale termine di decadenza; *ex multis*, A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 251, ove l'autore sottolinea come «il regime applicabile è quello internazionale uniforme, ossia della decadenza»; C. DE MARZI, *Concorrenza di prescrizione del diritto e di decadenza dell'azione nel trasporto aereo internazionale*, nota a App. Roma 25 settembre 2003, in *Dir. Trasp.* 2004, 885, ss.; E. FOGLIANI, *La decadenza dell'azione*, in L. TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo*, Napoli, 2006, 340 ss. Quest ultimo in particolare si è interrogato circa le modifiche al codice della navigazione chiedendosi se «può dunque dirsi che, con la riforma, il nostro legislatore abbia raggiunto lo scopo di rendere l'applicazione che si fa in Italia della normativa decadenziale effettivamente uniforme rispetto al termine biennale della convenzione di Montreal? Per quanto attiene il concorso fra prescrizione e decadenza, la risposta è positiva, in quanto essa è stata radicalmente eliminata. Per quanto riguarda la durata del termine di decadenza, la risposta appare negativa, in quanto il nostro legislatore sembra non aver tenuto presente, nella sua riforma, le norme di carattere processuale che di fatto dilatano il termine biennale di decadenza dall'azione fin quasi a raddoppiarlo e di fatto, anziché eliminare questo inconveniente che prima si manifestava solo nel trasporto internazionale, lo ha esteso anche a quello nazionale».

⁽¹⁴⁾ Così l'art. 949 *ter* c. nav. «I diritti derivanti dal contratto di trasporto di persone e di bagagli sono assoggettati alle norme sulla decadenza previste dalla normativa internazionale di cui all'articolo 941. Gli stessi diritti non sono soggetti alle norme che regolano la prescrizione».

⁽¹⁵⁾ Cfr. M.M. COMENALE PINTO, *Il termine dell'esercizio dell'azione nel trasporto aereo fra prescrizione e decadenza (e fra vecchio e nuovo testo del codice della navigazione)* in *Giust. Civ.*, 2010, 386.

Detto altrimenti, la norma, per come articolata, pare escludere l'applicabilità delle norme sulla prescrizione durante il periodo precedente alla scadenza del termine di decadenza, salvo sguarnire di disciplina l'ipotesi in cui, ad esempio, la decadenza sia stata impedita; in tale ultima evenienza, infatti, sussistono dubbi sulla sorte dei diritti non decaduti e per i quali non troverebbero applicazione le disposizioni sulla prescrizione.

Per altro verso, si è fatto notare come nella relazione di accompagnamento al d.lgs. 15 marzo 2006 n. 151, di riforma della parte aeronautica del codice della navigazione il legislatore abbia esplicitamente affermato che il termine previsto dalla Convenzione di Montreal deve intendersi di natura decadenziale; cionondimeno, al fine di evitare che il termine di prescrizione interno si sovrapponga a quello di decadenza previsto dalla Convenzione, si è ritenuto di stabilire che non solo le azioni, ma anche i diritti, siano soggetti alla decadenza fissata dalla Convenzione ⁽¹⁶⁾.

Conclusivamente, avuto riguardo a quanto poc'anzi specificato con riguardo alla qualificazione del termine di cui all'art. 35 della Convenzione, il pronunciamento della Corte in oggetto pare prestare il fianco a censure significative, poste peraltro le scarse argomentazioni addotte a sostegno dalla Corte; diversamente deve dirsi con riguardo al profilo concernente la mancata applicabilità della Convenzione al caso di specie.

La Corte, invero, ha avuto modo di sottolineare, correttamente, come la prospettazione formulata dalla compagnia assicuratrice della responsabilità civile del vettore aereo sia significativamente sfornita di fondamento; il dato testuale infatti, come visto, consente di superare definitivamente ogni rilievo di diverso avviso e privare di fondamento il differente criterio interpretativo proposto dalla compagnia assicuratrice ricorrente.

FABRIZIO TONEATTO

⁽¹⁶⁾ Cfr. sul punto, M. BRIGNARDELLO, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato*, Torino, 2013, 220.