



CAMMINO DIRITTO

Rivista di informazione giuridica



RESPONSABILITÀ DEL VETTORE AEREO INTERNAZIONALE PER RITARDATA CONSEGNA DEL BAGAGLIO AL PASSEGGERO.

Con una recentissima pronuncia del 14 luglio 2015, n. 14667 la Corte di Cassazione ha chiarito che secondo la Convenzione di Montreal del 28 maggio del 1999, in caso di ritardo nella consegna al passeggero del proprio bagaglio, la limitazione di responsabilità risarcitoria del vettore aereo internazionale, individuata all'art. 22.2 della medesima Convenzione, opera in riferimento a qualsiasi danno patito dal passeggero, con ciò intendendosi sia il danno patrimoniale sia il danno non patrimoniale.

Valeria Lucia (redattore Angela Cuofano)

PUBBLICO - INTERNAZIONALE
Articolo divulgativo - ISSN 2421-7123

Publicato, Lunedì 10 Agosto 2015

RESPONSABILITÀ DEL VETTORE AEREO INTERNAZIONALE PER RITARDATA CONSEGNA DEL BAGAGLIO AL PASSEGGERO.

Articolo Divulgativo

La vicenda esaminata dalla Corte di Cassazione con la richiamata sentenza offre uno spunto di riflessione rispetto ai meccanismi operanti nel diritto dei trasporti aerei internazionali, nonché relativamente all'importanza e alla contemporanea difficoltà classificatoria delle singole componenti normative, come per il concetto di danno.

Nel caso in cui un vettore aereo internazionale consegna in ritardo il bagaglio ad un passeggero, quest'ultimo potrà chiedere il **risarcimento del danno patito** secondo la disciplina e i limiti imposti in materia dalla Convenzione di Montreal del 28 maggio del 1999, diretta alla unificazione di alcune norme sul trasporto aereo internazionale, ratificata nel nostro ordinamento con legge n. 12 del 10 gennaio 2004. Al capitolo III quest'ultima prevede la disciplina della responsabilità del vettore e della entità del risarcimento dei danni; in particolare, è l'**art. 19** ad occuparsi dell'**ipotesi di ritardo, relativa al trasporto aereo sia di passeggeri che di bagagli o merci**. Secondo tale disposizione il **vettore è sempre responsabile del danno derivante da ritardo nel trasporto aereo di passeggeri, bagagli o merci**, con esclusione di responsabilità nei soli casi in cui dimostri di aver adottato tutte le misure necessarie e possibili secondo la normale diligenza, onde evitare il danno occorso.

La predetta responsabilità ha **natura contrattuale**, poiché sorge a seguito di un accordo tra le parti avente ad oggetto il trasporto internazionale, come da art. 1.2 della Convenzione di Montreal. Secondo il citato articolo, inoltre, per **trasporto internazionale** si intende quello in cui il luogo di partenza e quello di arrivo sono situati sul territorio di **due Stati parti della Convenzione**. Nella fattispecie sottoposta al vaglio della Suprema Corte si trattava di un trasporto internazionale con partenza dall'Italia ed atterraggio in Venezuela, ossia due Stati firmatari della Convenzione, per cui l'applicabilità della stessa risulta essere pacifica.

Precisati i limiti di applicazione della Convenzione di Montreal, è secondo i predetti passaggi logico giuridici che è stata riconosciuta la responsabilità del vettore aereo internazionale ai sensi dell'art. 19 della Convenzione per il ritardo nella consegna del bagaglio. Riconosciuta la responsabilità del vettore, occorre individuarne il contenuto concreto e le eventuali limitazioni. Secondo quanto previsto dall'art. 22 della Convenzione **la responsabilità del vettore in caso di ritardo nella consegna del bagaglio è soggetta ad una particolare limitazione, per cui non può superare i 1000 diritti speciali di prelievo per passeggero**, salvo che vi sia prova che il danno derivi da un atto od omissione del vettore o dei suoi dipendenti o incaricati, intenzionalmente compiuto con la consapevolezza di arrearlo, anche solo potenzialmente.

Ciò di cui lamenta il ricorrente a ben vedere non è l'*an* della responsabilità del vettore, bensì la pretesa onnicomprensività della nozione di danno derivante in questo caso dalla ritardata consegna, rispetto al quale opera la sopra richiamata limitazione entro il *quantum* individuato dall'art. 22.2 della Convenzione di Montreal. Rispetto alla nozione di danno, la questione è tra le più dibattute in ambito internazionale, stante la estrema labilità di alcuni termini giuridici in sede di compilazione delle Convenzioni, nonché per l'ulteriore esigenza di individuare una normativa che tenda alla uniformazione delle regole nazionali senza però entrare in contrasto con il significato dei termini giuridici presenti nei singoli ordinamenti. **E' evidente come uno dei termini giuridici più controversi in ambito internazionale sia proprio quello di danno.**

Nel 2010 l'art. 22.2 della Convenzione è stato sottoposto al vaglio della Corte di Giustizia dell'Unione Europea, la quale ha interpretato il danno richiamato quale inclusivo tanto del danno materiale quanto di quello morale. Tale interpretazione trova riscontro nell'art. 31 della Convenzione di Vienna del 1969 sul diritto dei trattati, per cui deve essere preferito il senso comune di un termine, secondo il contesto in cui è inserito, nonché in riferimento all'oggetto ed allo scopo del suo utilizzo, per cui la nozione di danno richiamata dalla Convenzione di Montreal non ha origine convenzionale ma comune a tutti i sistemi di diritto internazionale. **L'interpretazione onnicomprensiva del**

danno, peraltro, **risulta essere coerente rispetto al contesto in cui è inserito il termine, ossia relativamente alle ipotesi di limitazione della responsabilità del vettore**, il che implica un approccio indifferente rispetto alla natura del danno stesso. Tale risultato ermeneutico è infine coerente anche con lo scopo perseguito dalla Convenzione, ossia di garantire un giusto equilibrio tra la posizione delle parti dell'accordo. La Convenzione infatti da un lato prevede un regime rigoroso di responsabilità del vettore aereo, onde garantire una tutela efficace degli utenti, dall'altro, in funzione di garanzia della posizione dei vettori aerei, è prevista una contestuale limitazione di responsabilità.

Può quindi affermarsi che l'art. 22.2 della Convenzione di Montreal individua entro un **limite assoluto di ristoro** unicamente la portata complessiva dell'area di risarcibilità del danno, onnicomprensiva sia del pregiudizio materiale che di quello morale, lasciando poi alle regole di ciascun ordinamento degli Stati aderenti la fissazione del contenuto proprio dell'obbligazione risarcitoria. In applicazione del diritto interno, pertanto, in riferimento al danno morale occorre richiamare quanto previsto dall'**art. 2059 c.c.**, per cui la risarcibilità deve essere prevista *ex lege*, cioè nelle ipotesi di fatto illecito astrattamente configurabile come reato, ipotesi particolari in cui la legge consente il ristoro anche al di fuori delle ipotesi di reato e, infine, nei casi di fatti illeciti gravemente lesivi di diritti costituzionali. In quest'ultimo caso anche se derivante da responsabilità contrattuale.

Con la recentissima pronuncia in esame la Corte di Cassazione ha pertanto definito l'interpretazione e l'ambito di applicazione della disciplina prevista dalla Convenzione di Montreal in caso di ritardata consegna del bagaglio, per cui ove il vettore aereo internazionale si renda responsabile del ritardo nella consegna al passeggero del proprio bagaglio, **la limitazione della responsabilità risarcitoria del vettore, fissata dall'art. 22.2 della Convenzione opera in riferimento al danno complessivamente considerato in tutti i suoi aspetti patrimoniali e non patrimoniali, secondo le regole di diritto interno.**