

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 XXXIV - N. 2

DIRITTO DEI TRASPORTI 2021



ISSN 1123-5802

TRIBUNALE DI CIVITAVECCHIA, 10 GENNAIO 2020, N. 33

Est. Sorrentino

V.M. (avv. P.S. Maruccio e F.A. Poggio) c. *Compagnia Aerea Italiana s.p.a.*
(avv. F. Smirollo) e *Società di Gestione dei Servizi Aeroportuali di Palermo s.p.a.*
(avv. M. Errante, V. Petrigli, A. Tripicciano)

Trasporto persone - Trasporto aereo - Responsabilità del vettore - Perdita del bagaglio consegnato - Disciplina applicabile ai voli nazionali - art. 1681 c.c.



RIASSUNTO DEI FATTI — In partenza con un volo Alitalia per Roma, il 23 gennaio 2013 V.M. consegnava il proprio bagaglio all'aeroporto di Palermo. Rientrata in possesso della valigia, si accorgeva dell'avvenuta asportazione dal suo interno di un astuccio contenente preziosi. Il vettore fu chiamato in giudizio di fronte al Tribunale di Roma, che si dichiarò però incompetente. Nel nuovo processo innanzi al Tribunale di Civitavecchia l'attrice quantificò in 50.000 euro il valore dei gioielli sottratti, lamentando anche un danno da vacanza rovinata e esistenziale. Nella convinzione che al momento del fatto si occupasse delle attività di handling nello scalo siciliano, venne chiamata in giudizio anche la società Gestione dei Servizi Aeroportuali di Palermo.

I voli nazionali non ricadono nell'ambito di applicazione della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, almeno che non sia previsto uno scalo all'estero. La responsabilità del vettore aereo per perdita del bagaglio consegnato è pertanto soggetta al diritto comune, nella specie all'art. 1681 c.c. ⁽¹⁾.

CONCISA ESPOSIZIONE DELLE RAGIONI DI FATTO E DI DIRITTO DELLA DECISIONE – Parte attrice ha invocato l'applicazione della disciplina sulla responsabilità del vettore prevista dalla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 e dagli art. 1681 e 1693 c.c. e ha quantificato il valore dei preziosi rubati in 50.000 euro; ha altresì allegato la sussistenza di un danno non patrimoniale «da vacanza rovinata» e di tipo esistenziale.

⁽¹⁾ V. la nota di L. Ancis, a p. 793.

Si è costituita Alitalia Compagnia Aerea Italiana S.p.a., eccependo in via preliminare il proprio difetto di legittimazione passiva per essere esclusivamente responsabile la società di *handling* cui è stata affidata la custodia del bagaglio; nel merito, ha sostenuto l'irricevibilità della domanda attorea in assenza di contestazione del danno subito al momento del ricevimento del bagaglio in aeroporto e, comunque, l'infondatezza della domanda risarcitoria anche nel *quantum*, invocando il limite al risarcimento previsto dall'art. 22 della Convenzione di Montreal.

Alla prima udienza del 29 marzo 2014, parte attrice ha chiesto di essere autorizzata alla chiamata in causa della società di *handling*.

Autorizzata la chiamata, si è costituita la GES.A.P. – Gestione dei Servizi Aeroportuali di Palermo s.p.a. – sostenendo che la responsabilità per il fatto oggetto di causa va imputata esclusivamente al vettore, sul quale grava l'obbligo di custodia del bagaglio del passeggero, e facendo rilevare che la stessa parte chiamata non svolge il servizio di *handling* presso l'aeroporto di Palermo avendo trasferito a terzi il relativo ramo d'azienda a far data dal 9 maggio 2005.

La causa è stata istruita con l'escussione di testi e, all'esito, è stata trattenuta in decisione all'udienza di precisazione delle conclusioni del 10 ottobre 2019.

La domanda è infondata.

Parte attrice ha richiesto il risarcimento dei danni derivanti dall'asserito furto dei propri gioielli e preziosi a suo dire custoditi all'interno di un astuccio posto nel bagaglio relativo al volo AZ 1784 Palermo-Roma Fiumicino del 29 gennaio 2013 gestito dalla compagnia convenuta.

Va anzitutto premesso che la fattispecie non rientra nell'ambito di applicazione della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 in materia di trasporto aereo internazionale, ratificata e resa esecutiva in Italia con legge n. 12/2004, la quale si applica unicamente in caso di trasporto in cui il luogo di partenza e il luogo di arrivo sono situati sul territorio di due Stati diversi, oppure sul territorio di un medesimo Stato qualora sia previsto uno scalo sul territorio di un altro Stato.

Nel caso di specie, invece, non è presente alcun elemento di internazionalità del trasporto, che si è verificato all'interno dello Stato Italiano e senza alcuno scalo. La fattispecie va quindi esaminata alla luce dell'art. 1681 c.c., il quale prevede che «il vettore risponde dei sinistri che colpiscono la persona del viaggiatore durante il viaggio e della perdita o dell'avaria delle cose che il viaggiatore porta con sé, se

non prova di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno».

La norma pone una presunzione di responsabilità del vettore, che tuttavia non esclude l'onere del danneggiato di allegare e provare gli elementi di fatto dai quali possa desumersi l'esistenza e l'entità del pregiudizio, nonché il nesso esistente tra il trasporto e l'evento dannoso, in base alla disciplina codicistica del risarcimento del danno da inadempimento contrattuale (art. 1218 c.c.).

Orbene, parte attrice avrebbe quindi dovuto in primo luogo dimostrare di aver effettivamente posto all'interno del bagaglio (che le è stato riconsegnato) i preziosi che assume essere stati rubati nel corso del trasporto, ma ciò non ha fatto.

I testi escussi sono stati interrogati unicamente su circostanze inerenti la provenienza dei preziosi, senza che gli stessi abbiano potuto affermare se tali preziosi si trovassero all'interno del bagaglio durante il trasporto. Peraltro, i capitoli di prova articolati da parte attrice sul punto sono stati correttamente ritenuti inammissibili dal Giudice in quanto genericamente formulati.

In mancanza di prova di un fatto costitutivo della domanda, la stessa non può che essere rigettata.

* * *

Una pronuncia sbagliata, ma per fortuna innocua.

SOMMARIO — 1. Il fatto — 2. Il percorso argomentativo della sentenza — 3. La responsabilità del vettore aereo per perdita del bagaglio consegnato nei voli domestici — 4. Conclusioni.

1. La pronuncia in epigrafe trae origine dalla domanda proposta da una passeggera, che agì in giudizio per ottenere il risarcimento del danno provocato dall'asportazione di un astuccio contenente preziosi da un bagaglio consegnato all'aeroporto di Palermo.

La compagnia aerea fu inizialmente citata a comparire davanti al Tribunale di Roma, che tuttavia si dichiarò incompetente. L'azione venne dunque riproposta innanzi a quello di Civitavecchia che rigettò la domanda, ritenendo mancata la prova del fatto costitutivo della responsabilità. I testi di parte attrice, precisa la sentenza, furono infatti escussi sulla natura e provenienza dei preziosi, non sulla loro effettiva presenza all'interno della valigia ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Sulla pronuncia in esame v. già L. TULLIO, *Il diritto dei trasporti è sempre più sconosciuto*, in *Dir. trasp.* 2020, 587 s. Sulla responsabilità del vettore aereo per perdita o avaria del bagaglio consegnato v. A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO,

2. Il fatto costitutivo della responsabilità del vettore aereo per perdita del bagaglio consegnato non solleva particolari incertezze. In virtù del principio della persistenza del diritto, espresso dalle sezioni unite della Corte di cassazione con riferimento a tutte le obbligazioni contrattuali, l'inadempimento infatti si presume. L'attore può pertanto limitarsi a provare l'esistenza del contratto e il danno sofferto nel periodo intercorrente fra la consegna del collo all'aeroporto di partenza e la sua riconsegna in quello di arrivo. Non deve invece necessariamente dimostrare l'omessa custodia ⁽²⁾.

Per questo, una posizione assolutamente centrale nel sintetico ragionamento della motivazione assume l'affermazione secondo cui l'accoglimento della domanda non avrebbe potuto prescindere dalla dimostrazione della presenza dei preziosi all'interno del bagaglio. Questa soluzione appare certamente condivisibile, rappresentando tale aspetto una condizione logica indispensabile per la sussistenza di un danno. Ritenendo che la strategia seguita dalla difesa nell'escussione dei testi e nell'elaborazione dei capitoli di prova non abbia consentito di raggiungere la prova, il Tribunale ha rigettato la domanda.

Tale conclusione potrebbe aver in un certo senso contribuito ad allentare la tensione argomentativa in ordine alla ricostruzione del quadro normativo di riferimento.

Manuale di diritto della navigazione, Milano, 2019, 523 ss.; S. POLLASTRELLI, *La tutela del passeggero nel trasporto aereo di bagagli*, Macerata, 2013; M. PIRAS, *La responsabilità per la perdita o il danneggiamento dei bagagli*, in *Dir. trasp.* 2012, 637; S. VERNIZZI, *Il trasporto aereo di bagagli: ulteriori profili di responsabilità*, in *Resp. civ. prev.* 2009, 2620 ss.; M. RIGUZZI, *La responsabilità del vettore per perdita o avaria dei bagagli*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commentario alla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999* (a cura di L. Tullio), Napoli, 2006, 97 ss. Sul concetto di perdita v. invece F. MORANDI, *La constatazione del danno al bagaglio e alla merce*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commentario alla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999* (a cura di L. Tullio), Napoli, 2006, 313.

⁽²⁾ In questo senso Cass., sez. un., 30 ottobre 2001 n. 13533, in *Foro it.* 2002, I, 769 ss., con nota di P. LAGHEZZA, *Inadempimenti ed onere della prova: le sezioni unite e la difficile arte del rammendo* «2.2.1. Il principio della presunzione di persistenza del diritto, desumibile dall'art. 2697 c.c., in virtù del quale, una volta provata dal creditore l'esistenza di un diritto destinato ad essere soddisfatto entro un certo termine grava sul debitore l'onere di dimostrare l'esistenza del fatto estintivo, costituito dall'adempimento, deve ritenersi operante non solo nel caso in cui il creditore agisca per l'adempimento, nel quale caso deve soltanto provare il titolo contrattuale o legale del suo diritto, ma anche nel caso in cui, sul comune presupposto dell'inadempimento della controparte, agisca per la risoluzione o per il risarcimento del danno». Sull'argomento in generale v., per tutti, E. BENIGNI, *Presunzioni giurisprudenziali e riparto dell'onere probatorio*, Torino, 2014, 186 ss. Con specifico riferimento al trasporto v. invece L. TULLIO, *La prova liberatoria del vettore consistente nelle misure per evitare il danno*, in *Dir. trasp.* 2014, 733, per il quale «la prima cosa da mettere in chiaro, e che vale per qualsiasi formula, è che non può spettare al creditore, ed in particolare al creditore del trasporto, l'onere di provare la causa del danno».

3. Il contratto di passaggio presenta assai di frequente elementi di estraneità. Sin dall'istituzione dei primi collegamenti aerei regolari emerse così la necessità di una disciplina uniforme, per evitare che gli aspetti più importanti della fattispecie potessero ricevere una regolamentazione diversa a seconda del diritto nazionale di volta in volta applicabile.

Per realizzare l'obiettivo ci si affidò a strumenti di applicazione necessaria, cioè a Convenzioni internazionali destinate a sostituirsi alla disciplina interna quando la fattispecie concreta rientra nel loro specifico campo di azione, generalmente identificato attraverso una o più norme strumentali ⁽³⁾.

A questa categoria appartiene senz'altro la Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 che, resa esecutiva in Italia dalla l. 10 gennaio 2004, n. 12, ha assunto il ruolo di piattaforma comune obbligatoria delle regole sulla responsabilità del vettore nei trasporti aerei internazionali, ovvero quelli il cui luogo di partenza e quello di arrivo siano previsti nel territorio di Stati contraenti diversi, oppure in un unico Stato contraente, quando sia stato programmato uno scalo all'estero (art. 2.2).

Nel sistema uniforme il vettore risponde dei danni provocati dalla perdita del bagaglio per il solo fatto che l'evento dannoso si sia verificato durante il periodo in cui quest'ultimo si trovava sotto la sua sfera di controllo. La relativa prova incombe sul passeggero, mentre la compagnia aerea può liberarsi solo dimostrando che il danno è dipeso dalla natura oppure da un vizio intrinseco dello stesso bagaglio (art. 17.2) ⁽⁴⁾.

Quest'ultima può comunque giovarsi della limitazione del debito risarcitorio in misura di 1.288 Diritti Speciali di Prelievo per passeggero. Sempre che quest'ultimo non abbia presentato una dichiarazione speciale di interesse alla riconsegna a destinazione, indicando il valore di quanto affidato al vettore, che potrà chiedere un supplemento ma in caso di responsabilità sarà tenuto a rifondere l'intero danno. Salvo la prova della superiorità del valore indicato rispetto a quello effettivo (art. 22.2).

Il mancato reclamo fa inoltre presumere la consegna regolare e decade dall'azione chi non provvede per iscritto non appena constatato il danno, o comunque entro sette giorni dal ricevimento del collo (art. 31) ⁽⁵⁾.

⁽³⁾ Sul punto v. per tutti LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 36, per i quali, rivestendo le norme strumentali carattere di specialità anche rispetto alle disposizioni di diritto internazionale privato, l'applicazione di queste Convenzioni internazionali «va accertata preliminarmente (per mezzo della norma strumentale) rispetto alla ricerca della legge applicabile».

⁽⁴⁾ M. PIRAS, *L'ambito temporale della responsabilità del vettore per perdita o avaria della merce*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commentario alla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999* (a cura di L. Tullio), Napoli, 2006, 318, correttamente ritiene che debbano considerarsi in custodia tutti i beni «nella sfera di controllo potenziale del vettore».

⁽⁵⁾ Per F. MORANDI, *La constatazione del danno al bagaglio*, cit., 308 s., la presunzione in oggetto è semplice, non precludendo all'«avente diritto la possibilità di fornir

Trattandosi di uno strumento di applicazione necessaria, i giudici nazionali degli Stati contraenti potranno ricorrere alla disciplina interna, eventualmente considerata applicabile dalle proprie norme di diritto internazionale privato, solo in relazione ad aspetti diversi o ulteriori rispetto a quelli già regolati.

Il contenitore in cui erano stati collocati i preziosi venne asportato dal bagaglio in occasione di un volo nazionale privo di scali, fattispecie in relazione alla quale il sistema uniforme non avrebbe potuto certo applicarsi direttamente.

Il reg. (CE) 9 ottobre 1997, n. 2027, come emendato dal reg. (CE) 13 maggio 2002, n. 889, estende però l'ambito di operatività del sistema di Montreal a tutti i trasporti operati da un vettore aereo comunitario, ovvero da soggetti muniti di licenza di esercizio rilasciata in uno Stato membro dell'Unione ⁽⁶⁾.

Tale previsione ha creato una situazione particolare, nella quale la stessa disciplina sostanziale è chiamata simultaneamente ad operare in due sistemi giuridici differenti.

Riguardo ai trasporti aerei internazionali la Convenzione di Montreal si applica per forza propria. Per effetto del richiamo della disciplina comunitaria allo stesso sistema si dovrà però fare riferimento anche in ordine alla responsabilità del vettore per tutti i voli effettuati da vettori comunitari. A maggior ragione quelli in relazione ai quali il diritto internazionale uniforme non si applica direttamente.

Solo dopo qualche anno dall'introduzione di questo articolato meccanismo, la riforma della parte aeronautica del codice della navigazione arricchì ulteriormente il quadro. Con un rinvio formale di tipo dinamico, infatti, la disciplina del trasporto aereo di persone e bagagli venne integralmente ricondotta «alle norme comunitarie ed internazionali in vigore nella Repubblica» (art. 941 c. nav.) ⁽⁷⁾.

re una dimostrazione contraria circa l'effettiva condizione» del bagaglio. Il termine è invece di decadenza.

⁽⁶⁾ In virtù del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE), quest'ultima ha in materia di trasporti competenza concorrente con quella degli Stati membri, i quali sono tuttavia tenuti ad astenersi dalla medesima nei limiti in cui sia stata esercitata a livello comunitario (art. 4, n. 2, lett. g). Le norme dettate dal Titolo VI del Trattato sono applicabili ai trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili, mentre il Parlamento e il Consiglio potranno stabilire opportune disposizioni per la navigazione marittima e aerea (art. 100). Sul punto v. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 53 s.

⁽⁷⁾ La norma in esame venne introdotta dall'art. 17 d.lg. 9 maggio 2005, n. 96, mentre fu l'art. 14 d.lg. 15 marzo 2006, n. 151, ad aggiungervi le parole «in vigore nella Repubblica». La riforma si mosse nella direzione segnata da C. cost. 14 dicembre 1984, n. 292, che aveva stigmatizzato la prassi di inserire nelle norme interne rinvii

In questo modo il legislatore italiano sembrerebbe aver avuto di mira l'obiettivo di estendere il campo d'azione della disciplina uniforme, assicurando copertura alle fattispecie destinate a rimanervi fuori.

L'efficacia delle Convenzioni internazionali rese vigenti con l'ordine di esecuzione e quella dei regolamenti comunitari non è tuttavia subordinata ai richiami delle norme interne. Il rinvio finisce così per avere un ridottissimo campo di azione, potendo incidere solo sui trasporti nazionali per i quali non occorra licenza di esercizio, essenzialmente quelli attraverso apparecchi privi di motorizzazione o motorizzati ultraleggeri, su quelli di tipo circolare per finalità turistiche o terapeutiche, ed infine su quelli effettuati con licenza ottenuta in un paese extra UE. Eventualità, quest'ultima, resa infrequente dalla riserva di cabotaggio a favore delle compagnie comunitarie ⁽⁸⁾.

Con l'art. 941, comma primo, c. nav., il legislatore italiano sembrerebbe però aver anche voluto fornire un importante ausilio all'interprete, anzi a qualunque soggetto chiamato ad applicare le norme sul trasporto aereo, indicando la direzione da seguire nell'individuare la disciplina sostanziale di riferimento.

Non parrebbe infatti del tutto fuori luogo ritenere che la norma in esame sancisca un principio generale con valore di monito, concepito anche per scongiurare errori, soprattutto in relazione alle fattispecie apparentemente prive di elementi di estraneità. Sembrerebbe darne conferma la sua formulazione in termini generali, anziché con esclusivo riferimento alle fattispecie destinate a rimanere fuori dalle altre discipline.

Al di là dei possibili obiettivi perseguiti dalla riforma del codice della navigazione, è evidente che il sistema di Montreal assume carattere di specia-

generici. Il rinvio formale garantisce l'assoluta simmetria e l'adattamento costante della normativa interna a quella uniforme e comunitaria, attribuendo al codice della navigazione una portata puramente residuale. Tale tecnica è stata salutata con favore dalla dottrina, v. in particolare A. ANTONINI, *I contratti di utilizzazione dell'aeromobile*, in *Dir. mar.* 2006, 646; G. MASTRANDREA-L. TULLIO, *Il compimento della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. mar.* 2006, 728 s.; E. TURCO BULGHERINI, *La riforma del codice della navigazione parte aerea*, in *Le nuove leggi civili commentate* 2006, 1341 ss. e M. COTTONE, *Brevi considerazioni sul rinvio dinamico del codice della navigazione alle norme internazionali sul trasporto aereo*, in *Rivista di diritto dell'economia, dei trasporti e dell'ambiente* 2008, 6, 1 ss.

⁽⁸⁾ L'art. 786 c. nav., nel testo modificato dall'art. 9 d.lg. n. 96/2005 e successivamente emendato dal l'art. 11 d.lg. n. 151/2006 dispone infatti «I servizi di trasporto aereo tra aeroporti nazionali, di linea e non di linea, sono in ogni caso riservati a vettori muniti di licenza comunitaria. I servizi di trasporto aereo tra aeroporti nazionali, in continuazione da o per aeroporti extracomunitari, sono riservati a vettori muniti di licenza comunitaria, salvo che diversamente sia stabilito in convenzioni internazionali». Sul punto cfr. G. MASTRANDREA-L. TULLIO, *Il compimento della revisione della parte aeronautica*, cit., 728 e L. ANCIS, *Il contratto di trasporto aereo*, in *Codice dei trasporti* (a cura di L. Tullio-M. Deiana), Milano, 2011, 864 ss.

lità e deve sempre essere preferito al diritto comune, tanto quando opera per forza propria che per effetto di rinvii ⁽⁹⁾.

Trattandosi di un volo nazionale privo di scali all'estero, la disciplina internazionale uniforme avrebbe dovuto essere applicata dal Tribunale di Civitavecchia per effetto del richiamo operato dall'art. 3, comma primo, reg. (CE) n. 2027/1997, essendo il trasporto stato effettuato da un vettore comunitario.

Il difetto principale della sentenza in esame è dunque quello di non aver tenuto conto della condizione essenziale per poter ricondurre al diritto comune una fattispecie in materia di navigazione aerea, quella dell'oggettiva mancanza di disposizioni speciali applicabili (art. 1, comma secondo, c. nav.).

Anche una volta ritenuta inapplicabile la Convenzione di Montreal, il Tribunale avrebbe poi potuto riservare maggiore considerazione al suggerimento offerto dallo stesso codice civile che, nella disposizione immediatamente precedente a quella utilizzata, condiziona il ricorso al diritto comune per i contratti di trasporto per acqua e aria al fatto che la disciplina generale non si discosti da quella del codice della navigazione e delle altre leggi speciali (1680 c.c.).

In estrema sintesi, il Tribunale non doveva ricorrere al diritto comune. Ma nel momento stesso in cui ha deciso di farlo avrebbe dovuto sincerarsi dell'esistenza di fonti speciali eventualmente in deroga alle norme generali.

4. L'imperfetto inquadramento della disciplina applicabile non ha comunque prodotto conseguenze, dato che con tutta probabilità la domanda sarebbe stata egualmente rigettata.

Profondamente diversi sarebbero stati invece gli effetti del suo accoglimento se il Tribunale avesse ritenuto raggiunta la prova della presenza dei preziosi all'interno del bagaglio. La compagnia aerea non avrebbe infatti potuto giovare della decadenza dall'azione per mancato reclamo nei termini prescritti. Ma soprattutto sarebbe stata costretta all'integrale rifusione di un danno ingente, a fronte di un'esposizione debitoria che nel sistema uniforme risulta invece assai circoscritta, riguardando una cifra di poco superiore a 1.500 euro per passeggero.

LUCA ANCIS

⁽⁹⁾ V. sul punto LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 33 s.