

ISSN 1123-5802

ANNO
XXXVII
N. 3

ISTITUTO DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE
Sezione del Dipartimento di scienze giuridiche della Sapienza,
Università di Roma
**I.S.D.I.T. — ISTITUTO PER LO STUDIO
DEL DIRITTO DEI TRASPORTI**

DIRITTO DEI TRASPORTI

2024




**Pacini
Giuridica**

DIRETTORE EMERITO: LEOPOLDO TULLIO, prof. emerito di Diritto della navigazione nella Sapienza, Univ. di Roma.

CONSIGLIO DI DIREZIONE: ALFREDO ANTONINI, prof. ordinario di Diritto dei trasporti nell'Univ. di Udine; MASSIMO DEIANA, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Cagliari; MASSIMILIANO PIRAS, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Cagliari; ALESSANDRO ZAMPONE, prof. ordinario di Diritto della navigazione nella Sapienza, Univ. di Roma.

COMITATO SCIENTIFICO: IGNACIO ARROYO MARTÍNEZ, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad autónoma de Barcelona; MICHELE M. COMENALE PINTO, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Sassari; ENZO FOGLIANI, avvocato; MARIO FOLCHI, presidente de la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial; FERNANDO MARTÍNEZ SANZ, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad Jaume I de Castellón de la Plana; GERARDO MASTRANDREA, presidente di sezione del Consiglio di Stato; ANNA MASUTTI, prof. ordinaria di Diritto aeronautico nell'Univ. di Bologna; FRANCESCO MORANDI, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Sassari; MARÍA VICTORIA PETIT LAVALL, catedrática de Derecho mercantil en la Universidad Jaume I de Castellón de la Plana; STEFANO POLLASTRELLI, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Macerata; JUAN LUIS PULIDO BEGINES, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad de Cádiz; ELISABETTA G. ROSAFIO, prof. ordinaria di Diritto della navigazione nell'Univ. di Teramo; MANUEL GUILLERMO SARMIENTO GARCÍA, director del Centro de Estudios en Derecho del Transporte de la Universidad Externado de Colombia; STEFANO ZUNARELLI, prof. ordinario di Diritto dei trasporti nell'Univ. di Bologna.

COMITATO EDITORIALE: LUCA ANCIS, Univ. di Cagliari, *direttore editoriale*; GIUSEPPE REALE, Univ. del Molise; CHIARA TINCANI, Univ. Politecnica delle Marche; SIMONE VERNIZZI, Univ. di Modena e Reggio Emilia; DONATELLA BOCCHESI, Sapienza, Univ. di Roma; VALENTINA CORONA, Univ. di Cagliari; ROCCO LOBIANCO, Univ. di Udine; DANIELE CASCIANO, Univ. di Udine; FIORENZA PRADA, Univ. di Macerata; GIOVANNI PRUNEDDU, Univ. di Sassari; ANNA M. SIA, Univ. di Catanzaro; GIOVANNI MARCHIAFAVA, Univ. di Genova; ANDREA AREDDU, Univ. di Sassari; MARIA CRISTINA CARTA, Univ. di Sassari; LAURA MASALA, Univ. di Sassari; LAURA TROVÒ, Univ. di Sassari; ALESSANDRO CARDINALI, Roma; MARTINA CARRANO, Roma; ANNALISA DE GRANDI, Sassari; CRISTINA DE MARZI, Roma; ROBERTO FUSCO, Trieste; RACHELE GENOVESE, Sassari; SARA GIACOBBE, Roma; FILOMENA GUERRIERO, Roma; FRANCESCO IBBA, Sassari; MARCELLA LAMON, Sassari; FRANCESCO MANCINI, Roma; LUCREZIA DOMINA, Roma; CRISTINA POZZI, Parma; DANIELE RAGAZZONI, Roma.

Pubblicazioni e Referaggio

Pubblicazioni — La Rivista è aperta alla pubblicazione di tutti i contributi scientifici rientranti nel proprio ambito tematico di interesse, previa valutazione della sussistenza dei requisiti di adeguatezza, originalità, pertinenza.

Limiti quantitativi — Per esigenze editoriali, i contributi non possono eccedere i seguenti limiti, espressi in caratteri comprensivi del testo, delle note, del titolo, dell'*abstract* e degli spazi:

- 80.000 battute per i saggi e gli interventi;
- 17.000 battute per le note a sentenza;
- 10.000 battute per i contributi della rubrica «Fatti e misfatti»;
- 20.000 battute per i pareri;
- 30.000 battute per le cronache.

Il Consiglio di direzione si riserva la facoltà di consentire deroghe in relazione alla specificità, alla complessità e all'interesse del singolo contributo.

Esame preliminare — Lo scritto presentato alla Rivista per la pubblicazione è sottoposto all'esame preliminare di uno dei componenti del Consiglio di direzione, concernente:

- la connessione dell'argomento alla materia dei trasporti;
 - la valutazione di originalità e di adeguatezza contenutistica;
 - la corrispondenza del testo alle regole redazionali della Rivista;
- il rispetto dei limiti quantitativi.

In caso di esito positivo dell'esame preliminare, esso è ammesso al referaggio, al fine di asseverarne la dignità scientifica.

Referaggio — Lo scritto che aspira ad essere pubblicato nelle rubriche «Saggi» e «Interventi» è sottoposto alla valutazione di due revisori, professori ordinari o giuristi di chiara fama esperti nella materia oggetto del medesimo, italiani o stranieri. La revisione può essere affidata anche ai componenti del Comitato scientifico. Il Consiglio di direzione può assumere la responsabilità della pubblicazione in assenza di referaggio, nel caso di scritti provenienti da autori di sicuro prestigio o di fama internazionale, dandone atto nel contesto della pubblicazione. È adottato il sistema di referaggio cosiddetto doppio cieco (*double blind peer review*): lo scritto è inviato ai revisori in forma anonima e all'autore non sono rivelati i nomi degli stessi.

Lo scritto che aspira ad essere pubblicato nella rubrica «Giurisprudenza al vaglio» è sottoposto alla valutazione congiunta di un revisore avente la qualifica sopra indicata e di un componente del Consiglio di direzione. Al revisore di regola non è noto l'autore e questi non conosce il revisore (*double blind peer review* e, in casi limitati, *single blind peer review*).

Gli scritti destinati ad altre rubriche non sono sottoposti a referaggio.

I Revisori, alla pari dei componenti del Consiglio di direzione, sono vincolati a tenere segreto il loro operato.

Criteri — I criteri seguiti dai revisori sono i seguenti:

- la correttezza dell'impostazione metodologica;
- la chiarezza espositiva;
- il contributo di novità apportato allo stato di avanzamento degli studi sull'argomento; nelle note a sentenza, tale contributo è quello apportato rispetto alla motivazione della sentenza stessa, in senso critico o migliorativo.

Il referaggio risulta da apposita scheda, compilata e firmata da ciascun revisore.

Esito — L'esito del referaggio può portare alla:

- accettazione dello scritto per la pubblicazione;
- accettazione subordinata a modifiche migliorative, che sono sommariamente indicate dal revisore; lo scritto è restituito all'autore per le modifiche da apportare; l'adequazione delle modifiche è valutata da un componente del Consiglio di direzione;
- non accettazione dello scritto per la pubblicazione.

In caso di valutazione divergente dei due revisori, la decisione circa la pubblicazione è assunta da un componente del Consiglio di direzione.

Pubblicato con il contributo della Fondazione di Sardegna

© Copyright 2024 – I.S.DI.T

Registrazione al Tribunale di Cagliari n. 2 del 8/1/1992

Iscrizione al R.O.C. n. 6269

Rivista online in open access periodicità quadrimestrale

ISSN 1123-5802

Direzione e Redazione: I.S.DI.T Istituto per lo studio del diritto dei trasporti – Via Is. Mirrionis, 8 09121 Cagliari

Produzione e distribuzione

Pacini Editore srl – Via Gherardesca 1 – 56121 Pisa Ospedaletto – tel. 050 313011

INDICE

Saggi

- ALFREDO ANTONINI, *Il sistema dei contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile: dalla tradizione storica, al codice della navigazione, all'attualità – The system of the contracts for the use of vessels and aircrafts: from historical tradition, to the Code of Navigation, to current practice* Pag. 429
- RACHELE GENOVESE, *La tutela del passeggero nella disciplina Euro-Italia e nella giurisprudenza della Corte di Giustizia – The protection of passenger rights in European Union law and the case law of the Court of Justice* » 455

Interventi

- RITA TRANQUILLI LEALI, *Il servizio di traino-rimorchio nel codice della nautica da diporto e nel decreto n. 133/2024 – The towing service-tug in Nautical pleasure boating Code and in decree no. 133 of 2024*..... Pag. 479
- ANNA MASUTTI, *Le reti aeroportuali: una risposta alla crescente domanda di trasporto aereo – Airport networks: a response to the growing demand for air transport* » 489
- DONATELLA BOCCHESI, *I vettori aerei ed il sistema di finanziamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti – Air carriers and the financing system of the Transport Regulation Authority* » 503
- FIORENZA PRADA, *La sistematica dei contratti di utilizzazione della nave nell'ordinamento francese – Shipping contracts in French legal system*..... » 533
- ENZO FOGLIANI, *Gli esoneri da responsabilità nello Standard Ground Handling Agreement (SGHA) – Disclaimers in the Standard Ground Handling Agreement (SGHA)*..... » 549

Fatti e misfatti

- VALENTINA CORONA, *Quando il top lascia down*..... Pag. 557

ENZO FOGLIANI, <i>Il diritto eterno all'indennizzo del regolamento (CE) 261/04</i>	Pag. 559
EMILIO E. ROMUALDI, <i>Libertà e mondo giuridico</i>	» 560
RACHELE GENOVESE, <i>Molestatore «volante»... dietrofront all'istante</i>	» 562

Giurisprudenza al vaglio

C. giust. (UE) 14 settembre 2023, C-246/22	Pag. 565
con nota di PETRA MARIJA CORBO, <i>Il trasporto su strada di container vuoti tra trasporto combinato e trasporto di cabotaggio – Road transport of empty containers between combined transport and cabotage operations</i>	» 570
C. giust. UE 20 dicembre 2023, causa T-166/21	» 579
con nota di ALESSANDRA GUANDALINI, <i>Il regime fiscale delle Autorità di sistema portuale – The tax regime of port system Authorities</i>	» 583
C. giust. UE 25 aprile 2024, causa C-204/23	» 593
C. giust. UE 16 maggio 2024, causa C-405/24	» 597
con nota di VALENTINA CORONA, <i>Le circostanze eccezionali, l'inerenza all'attività aeronautica e il concorso di cause – Extraordinary circumstances, inherence in the normal exercise of the activity of the air carrier and concurrence of causes</i>	» 600
Cass., sez. III., 20 febbraio 2024 n. 4427	» 607
con nota di ENZO FOGLIANI, <i>Prescrizione e decadenza del diritto alla compensazione per ritardo o cancellazione del volo ex Reg. (CE) 261/2004 – Extinction of the right to compensation for flight delay or cancellation ex Reg. (EC) 261/2004</i>	» 611

Cronache

DANIELE CASCIANO, IV Convegno A.I.DI.NA.T « <i>Il trasporto del futuro: nuove tecnologie, nuove esigenze operative, nuovi contratti</i> », Udine, 27-28 settembre 2024	Pag. 621
FIORENZA PRADA, Convegno « <i>Innovazione e vulnerabilità: passeggeri e pedoni nel sistema dei trasporti</i> », Macerata, 11 ottobre 2024	» 643
DANIELE RAGAZZONI, Convegno « <i>I cavi sottomarini nell'attuale panorama geopolitico: il collegamento tra underwater e spazio</i> », Roma, 5 novembre 2024	» 647

ALESSANDRO ZAMPONE, « <i>Italian Maritime Law Association – 125th Anniversary</i> », Genova, 8 novembre 2024	Pag. 653
LAURA TROVÒ, « <i>L'ultima lezione accademica del prof. Alfredo Antonini</i> », Udine, 29 novembre 2024	» 657
MASSIMILIANO PIRAS, Convegno « <i>(Ri)pensare in prospettiva multidisciplinare la gestione delle risorse del Mediterraneo</i> » Cagliari, 3-4 dicembre 2024.	» 665
LAURA TROVÒ, Convegno « <i>Trasporto su gomma: digitalizzazione dei documenti e innovazione nell'assicurazione</i> », Milano, 10 dicembre 2024.....	» 669
Massimario	Pag. 673
Osservatorio legislativo	Pag. 691
Segnalazioni bibliografiche	Pag. 699
Materiali	
I nuovi limiti della Convenzione di Montreal del 1999 sulla responsabilità del vettore aereo	Pag. 719
Quotazioni DSP	Pag. 721
Collaboratori	Pag. 723

GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

CORTE DI CASSAZIONE, SEZ. III, 20 FEBBRAIO 2024 N. 4427

Pres. SCARANO - Rel. CONDELLO

Neos s.p.a. (avv. G. Villaschi, L. C. Platania) c. *Airhelp Ltd.* (avv. D. Lombardo)

Trasporto di persone - Trasporto aereo - Prescrizione e decadenza - Ritardo o cancellazione del volo - diritto alla compensazione ex Reg. (CE) 261/2004.

RIASSUNTO DEI FATTI – La Airhelp Ltd, cui alcuni passeggeri avevano ceduto i propri diritti alla compensazione ex Reg. (CE) 261/2004, citava in giudizio la Neos s.p.a. per ottenerne il pagamento. Il Giudice di pace di Busto Arsizio, con sentenza n. 680 del 11 settembre 2018, respingeva la domanda per essersi l'azione estinta per decorso del termine biennale di cui all'art. 35 della Convenzione di Montreal del 1999. Il tribunale di Busto Arsizio, con sentenza n. 428 del 17 Marzo 2021, riformava la sentenza, dichiarando inapplicabile il suddetto termine di decadenza.

In ambito di contratto di trasporto aereo, il diritto alla compensazione pecuniaria, previsto dall'art. 7 del Regolamento CE n. 261 del 2004 in favore del trasportato che ha sofferto un pregiudizio a causa del ritardo, del negato imbarco e/o della cancellazione del volo, avente natura indennitaria, non è assoggettato al termine di decadenza previsto dall'art. 35 della Convenzione di Montreal del 1999, il cui ambito di operatività è limitato alle azioni di carattere risarcitorio, dovendo, peraltro, escludersi che il rinvio operato dal novellato art. 949 ter c. nav. – che rimanda all'art. 941 c. nav. - alle «norme comunitarie» e alla «normativa internazionale» conduca all'applicazione automatica della Convenzione trattandosi di un rinvio mobile e non fisso ad una determinata disciplina ⁽¹⁾.

MOTIVI DELLA DECISIONE – 1. Con il primo motivo la ricorrente denuncia «Error in procedendo: in relazione all'art. 360, n. 4, cod. proc. civ. nullità della sentenza per violazione dell'art. 121 (112) c.p.c. recante principio di corrispondenza tra il chiesto ed il pronunciato nonché degli artt. 24 e 114 della Costituzione», per avere il Giudice d'appello omesso

⁽¹⁾ V. la nota di E. FOGLIANI.

di esaminare l'eccezione di prescrizione del diritto alla compensazione avanzata sia in primo grado che in sede di appello. Evidenzia, al riguardo, di avere eccepito la prescrizione semestrale ex art. 418 cod. nav. e/o annuale ex art. 2951 cod. civ. del diritto azionato, in quanto il volo era stato effettuato in data 7 giugno 2015 (dies a quo), mentre la cessione del credito ad AirHelp era datata 13 gennaio 2017 e la richiesta di compensazione era pervenuta per la prima volta con diffida del 6 aprile 2017, ossia a prescrizione – semestrale o annuale – già consumatasi.

Il motivo è infondato.

È configurabile la decisione implicita di una questione (connessa a una prospettata tesi difensiva) o di un'eccezione (ritualmente sollevata o rilevabile d'ufficio) quando queste risultino superate e travolte, benché non espressamente trattate, dalla incompatibile soluzione di un'altra questione, il cui solo esame presupponga e comporti, come necessario antecedente logico-giuridico, la loro irrilevanza o infondatezza; ciò comporta che la reiezione implicita di una tesi difensiva o di una eccezione è censurabile mediante ricorso per cassazione non per omessa pronuncia (e, dunque, per la violazione di una norma sul procedimento), bensì come violazione di legge e come difetto di motivazione, sempreché la soluzione implicitamente data dal giudice di merito si riveli erronea e censurabile oltre che utilmente censurata, in modo tale, cioè, da portare il controllo di legittimità sulla decisione inespressa e sulla sua decisività (Cass., sez. 3, 08/05/2023, n. 12131; Cass., sez. 3, 06/11/2020, n. 24953).

2. Con il secondo motivo la ricorrente denuncia «Error in iudicando: in relazione all'art. 360, n. 3, cod. proc. civ., violazione e/o falsa applicazione degli artt. 941 e 949-ter cod. nav., dell'art. 35 della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, ratificata dalla Repubblica Italiana con legge 10 gennaio 2004 n. 12 alla quale ha aderito anche la Comunità Europea con decisione ratificata dal consiglio il 5 aprile 2001, degli artt. 5, 6 e 7 del Regolamento (CE) 261/2004 e della sentenza della Corte di Giustizia UE, sez. III, 22 novembre 2012 resa in C – 139/11».

Censura la sentenza impugnata nella parte in cui il Tribunale ha escluso l'applicabilità del termine decadenziale di cui all'art. 35 della Convenzione di Montreal alle azioni volte ad ottenere la compensazione di cui al Reg. CE 261/2004, per essere i due plessi normativi autonomi tra loro; sostiene, richiamando la sentenza della Corte di Giustizia UE del 22 novembre 2012, resa in C-139/11, che poiché, nel silenzio del diritto comunitario, spetta agli stati membri disciplinare gli istituti della prescrizione e della decadenza delle azioni previste a garanzia dei

diritti, vengono in rilievo gli artt. 941 e 949-ter cod. nav., come modificati dal d.lgs. n. 151/2006, con l'effetto che, giusta il richiamo contenuto nell'art. 941 cod. nav. alle convenzioni internazionali, deve ritenersi introitato nell'ordinamento interno, per quel che concerne il trasporto aereo, il termine previsto dall'art. 35 della Convenzione di Montreal, in sostituzione di quello semestrale previsto dall'art. 418 cod. nav. Sostiene, pertanto, che nel caso in esame il termine decadenziale biennale, decorrente dal giorno di arrivo dell'aeromobile a destinazione, è infruttuosamente spirato prima della proposizione dell'azione, non essendo soggetto alla sospensione feriale ex lege n. 742 del 1969, essendo stato l'atto introduttivo del giudizio notificato in data 1° settembre 2017.

2.1. Il motivo è infondato.

2.2. Vale premettere che il diritto alla compensazione pecuniaria previsto dall'art. 7 Reg. CE 261/2004 in favore del trasportato che ha sofferto un pregiudizio a causa del ritardo, del negato imbarco e/o della cancellazione del volo, assolve ad una funzione esclusivamente indennitaria, in ciò distinguendosi dalle ipotesi contemplate dagli artt. 19 e 29 della Convenzione di Montreal.

Ciò trova conferma in un consolidato orientamento della giurisprudenza eurounitaria secondo cui la compensazione pecuniaria equivale ad un indennizzo eventuale, forfettario e standardizzato a carico del vettore ed a prescindere dall'esistenza di ulteriori danni per il passeggero e, dovendo coprire i pregiudizi comuni a tutti gli utenti del servizio di trasporto aereo, va tenuta distinta dal risarcimento di un danno individuale (Corte di Giustizia, sentenza del 10 gennaio 2006 in C-344/2004, IATA e ELFAA, punti 43-46). Si è, in particolare, ravvisata una sostanziale difformità di obiettivi tra il Regolamento CE 261/04 e le disposizioni di cui al capitolo terzo della Convenzione di Montreal, dato che queste ultime mirano alla determinazione di un risarcimento per i danni subiti dal singolo trasportato, come ben evidenziato dalla Corte di Giustizia UE, del 9 luglio 2009, in C-204/08, secondo cui i diritti fondati rispettivamente sulle disposizioni del Regolamento n. 261/2004 e della Convenzione di Montreal «rientrano in contesti normativi differenti».

Tali considerazioni trovano conferma anche nel diverso regime della prova liberatoria riconosciuta al vettore, il quale, in applicazione dell'art. 19 della Convenzione di Montreal deve dare prova non già della non imputabilità del ritardo bensì di avere posto in essere nel caso concreto tutte le misure idonee ad evitare il danno conseguente al ritardo, laddove la compensazione, prescindendo dal mancato rispetto dell'onere di diligenza medio da parte del vettore, può essere esclusa solo

ove ricorrano cause del tutto “eccezionali” (Corte di Giustizia, in causa C- 315/15).

Le diversità sopra delineate si ripercuotono inevitabilmente anche sulla disciplina applicabile, poiché, quando si agisce per il solo diritto alla compensazione “pecuniaria”, non possono essere automaticamente richiamate le norme della convenzione di Montreal.

La Corte di Giustizia, con l’ordinanza del 7 novembre 2019, resa in causa C- 213/18, in materia di competenza, ha ribadito che nei limiti in cui i diritti fondanti sulle disposizioni, rispettivamente, del regolamento n. 261/2004 e della convenzione di Montreal rientrano in contesti normativi distinti, le norme sulla competenza internazionale previste da tale convenzione non sono applicabili alle domande presentate unicamente sulla base del reg. n. 261/2004, le quali devono essere esaminate alla luce del reg. n. 44/2001.

Ad analoghe conclusioni sono pervenute le Sezioni Unite di questa Corte con le sentenze n. 33002 e 33003 del 2021, che hanno pronunciato sul regolamento di giurisdizione proposto dalla società Aeroflot s.p.a.-convenuta in giudizio dalla AirHelp, quale cessionaria del credito di due viaggiatori- che aveva dedotto che i viaggiatori erano entrambi di nazionalità extraeuropea e non vi era alcun collegamento con la giurisdizione italiana, dal momento che non si controverteva né su un illecito aquiliano di matrice italiana, né in ordine a materia contrattuale fondante la giurisdizione italiana, essendo anche il contratto di cessione di credito pacificamente stipulato fuori dal territorio italiano.

Nelle pronunce da ultimo richiamate, dando atto che il rapporto dedotto in giudizio era quello di trasporto aereo e che la domanda originaria dei trasportati ed oggetto di cessione di credito era limitata all’indennità forfettaria stabilita secondo i parametri di cui al Reg. CE n. 261, le Sezioni Unite hanno affermato che, ai fini della determinazione della giurisdizione, non può trovare applicazione la Convenzione di Montreal (28/5/99 ratificata con l. n. 12 del 2004), perché l’ambito di operatività della stessa e della sua norma sulla competenza giurisdizionale (art. 33) è limitato alle azioni di carattere risarcitorio.

Con specifico riguardo al termine per agire in giudizio, la Corte di Giustizia, con la sentenza del 22 novembre 2012, n. 139/11, nel chiarire che «il termine entro il quale devono essere promosse le azioni dirette ad ottenere il versamento della compensazione pecuniaria prevista dagli artt. 5 e 7 del Regolamento n. 261/2004, in mancanza di disposizioni in materia nel medesimo regolamento, è stabilito conformemente alle regole di ciascuno Stato membro in materia di prescrizione dell’azione,

nel rispetto dei principi di equivalenza e di effettività», ha sottolineato non è applicabile a tali azioni il termine biennale di prescrizione fissato dall'art. 29 della convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale e dall'art. 35 della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, «poiché la misura di compensazione pecuniaria prevista dagli artt. 5 e 7 del Regolamento n. 261/2004 esula dal campo di applicazione di tali convenzioni».

Dai principi elaborati dalla giurisprudenza europea discende, dunque, che è rimessa al singolo Stato membro la disciplina del termine di decadenza, che non coincide tuttavia con quello biennale previsto dall'art. 35 della convenzione di Montreal.

Deve, pertanto, escludersi che, a seguito della riforma del 2006, che ha introdotto l'art. 949-ter cod. nav., che rimanda all'art. 941 cod. nav., il riferimento contenuto in queste disposizioni alle «norme comunitarie» ed alla «normativa internazionale» possa condurre a ritenere che, in tema di decadenza, debba trovare automatica applicazione la Convenzione di Montreal, proprio perché il rinvio operato dal legislatore interno è un rinvio «mobile» e non fisso ad una determinata disciplina.

Nella sentenza impugnata il giudice dell'appello, nell'affermare che l'azione esperita esula dall'ambito applicativo dell'art. 35 della Convenzione di Montreal si pone invero in linea con l'orientamento giurisprudenziale, anche eurounitario, sopra richiamato e non incorre nelle denunciate violazioni.

* * *

Prescrizione e decadenza del diritto alla compensazione per ritardo o cancellazione del volo ex Reg. (CE) 261/2004

SOMMARIO: 1. Sviluppo storico delle norme su prescrizione e decadenza nel trasporto aereo. – 2. Il Regolamento (CE) n. 261/2004 dell'11 febbraio 2004. – 3. Il caso di cui si è occupata la ordinanza 4427/2024. – 4. L'ordinanza 4427/2024.

1. *Sviluppo storico delle norme su prescrizione e decadenza nel trasporto aereo.* - Al momento dell'emanazione del codice della navigazione del 1942 era da tempo vigente la convenzione di Varsavia del 1929, la quale, per i diritti del passeggero nascenti dal contratto di trasporto, non prevedeva un termine di pre-

scrizione bensì un termine di decadenza biennale dell'azione per farli valere (2).

Il codice della navigazione regolava il trasporto aereo nazionale, quello internazionale che non fosse regolato dalla Convenzione di Varsavia e quello internazionale sottoposto alla Convenzione di Varsavia per gli aspetti da questa non regolati.

Per quanto riguarda la prescrizione dei diritti derivanti dal contratto di trasporto, era previsto un termine di sei mesi, aumentato ad un anno per i trasporti che avevano inizio o termine fuori dall'Europa o dai paesi bagnati dal Mediterraneo (3). Non erano previsti termini di decadenza dall'azione di responsabilità o del diritto al risarcimento.

Sino alla fine del secolo scorso dottrina e giurisprudenza sembravano dare per scontato che ai diritti nascenti dai contratti di trasporto internazionale soggetti alla Convenzione di Varsavia il sistema prevedesse solo il termine di decadenza dell'azione per farlo valere (4); sinché nel 2003 la Corte d'appello di Roma intervenne con una storica sentenza nella quale affermava che per far valere il proprio diritto il passeggero era tenuto a mantenerlo in vita interrompendo tempestivamente la prescrizione; dopo di che, se non avesse citato in giudizio entro il biennio il vettore, avrebbe perso la possibilità di ottenere in via giudiziaria il risarcimento (5). Ciò in quanto la prescrizione agisce sul diritto, mentre la decadenza sull'azione giudiziaria per farlo valere.

La questione si sarebbe posta anche con l'entrata in vigore della Convenzione di Montreal del 1999 (6), il cui testo in tema di decadenza dai diritti è

(2) Art. 29.1 della convenzione di Varsavia, che nel testo francese (unica lingua ufficiale della convenzione; art. 36) così recita: «*L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport*».

(3) Art. 418 cod. nav, cui rinviava l'art. 949 cod. nav.

(4) Si tratta del sistema adottato anche in sede internazionale nel trasporto marittimo dalla *Convenzione d'Atene del 13 dicembre 1974 relativa al trasporto per mare di passeggeri e dei loro bagagli, come modificata dal Protocollo di Londra del 1° novembre 2002*, la quale prevede un termine di prescrizione di due anni ed un termine di decadenza dall'azione di 5 anni (art. 16).

(5) App. Roma 25 settembre 2003, con nota di C. DE MARZI, *Concorrenza di prescrizione e decadenza dall'azione nel trasporto aereo internazionale*, in *Dir. Trasp.* 2004, pag. 888. In dottrina, E. FOGLIANI, *Questioni di prescrizione e decadenza nel trasporto aereo*, relazione al convegno «*Responsabilità e assicurazioni nel trasporto aereo*», Modena, 25 e 26 giugno 2004. *Contra*, Trib. Vallo della Lucania 27 ottobre 2005, che però ritiene applicabile al trasporto aereo l'art. 2951 cod. civ., con nota di L. TULLIO, in *Dir. Trasp.* 2007, pag. 177. La successiva cass. n. 17444 del 31 luglio 2006 ha escluso l'applicabilità al trasporto aereo interno dell'art. 2951 c.c. a favore dell'art. 418 cod. nav. (con nota di M. COMENALE PINTO, *Spunti in tema di prescrizione dei diritti nel trasporto aereo e specialità del diritto della navigazione*, in *Giust. civ.* 2007, fasc. 3, parte I, pag. 633).

(6) La convenzione di Montreal del 1999 è entrata in vigore per l'Italia il 28 giugno 2004.

identico a quello della convenzione di Varsavia del 1929 (7); sicché il legislatore, in occasione della riforma della parte aeronautica del codice della navigazione, è intervenuto introducendo la norma secondo la quale i diritti derivanti dal contratto di trasporto aereo di persone e di bagagli non sono soggetti alle norme che regolano la prescrizione, ma solo alle norme sulla decadenza previste dalla normativa internazionale (8).

2. *Il Regolamento (CE) n. 261/2004 dell'11 febbraio 2004.* - Come noto, il regolamento CE 261/2004 (9) si applica ai passeggeri in partenza o in arrivo sul territorio dell'Unione europea (10), ai quali, nel caso di volo cancellato o ritardato, viene riconosciuto il diritto all'assistenza e ad una compensazione pecuniaria variabile in base alla lunghezza della tratta aerea ritardata o cancellata (11). Il regolamento non indica entro che termine il diritto alla compensazione pecuniaria si prescriva o se la relativa azione sia soggetta a decadenza.

Della questione si è però occupata la Corte europea, la quale si è pronunciata più volte sul rapporto fra regolamento 261/2004 e convenzione di Montre-

(7) È da notare che anche se i testi ufficiali delle due convenzioni sono identici per quanto riguarda la decadenza dall'azione (rispettivamente: art. 29.1 conv. Varsavia e art. 35.1 conv. Montreal), la traduzione ufficiale del testo della convenzione di Montreal del 1999 pubblicato sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 194 del 18 luglio 2001 definiva (erroneamente) il termine come prescrizione. L'errore è stato poi corretto con rettifica pubblicata sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 369 del 24 dicembre 2014.

(8) Art. 949 *ter*, aggiunto al codice della navigazione dall'art. 17, punto 1 del d.lgs. 9 maggio 2005, n. 96.

(9) Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91. Sul regolamento 261/2004 si vedano, fra i tanti, G. DE STEFANI, *Diritto aeronautico*, Roma 2024, 333 e segg.; A. MASUTTI, *I disservizi del trasporto: la tutela privilegiata in favore del passeggero aereo alla luce della giurisprudenza della Corte europea*, in *Dir. Trasp.* 2024, 235; A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di Diritto della Navigazione*, XVI ed., Milano, 2019, 492; 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; E. TURCO BULGHERINI, *Evoluzione del negato imbarco, della cancellazione del volo e del ritardo*, in *Il trasporto aereo fra normativa comunitaria ed uniforme*, a cura di R. TRANQUILLI LEALI ed E. ROSAFIO, Milano, 2011, 383.

(10) Art. 3.1 del reg. 261/2004.

(11) Il regolamento prevede a carico del vettore il pagamento di una compensazione pecuniaria di: 1) € 250 per la cancellazione o ritardo di oltre due ore del volo per le tratte aeree inferiori o pari a 1500 km; 2) € 400 per la cancellazione o ritardo di oltre tre ore del volo per le tratte aeree intracomunitarie di oltre 1500 km e per le altre tratte aeree tra 1500 e 3500 km; 3) € 600 per la cancellazione o ritardo di oltre quattro ore del volo per tutte le tratte aeree che non rientrano fra le precedenti.

al 1999, ritenendoli fra loro compatibili ⁽¹²⁾. In relazione alla prescrizione dei diritti alla compensazione pecuniaria, la Corte europea da un lato ha ritenuto che «la decadenza biennale fissata all'articolo 29 della convenzione di Varsavia e all'articolo 35 della convenzione di Montreal non possa essere considerata applicabile alle azioni promosse, in particolare, ai sensi degli articoli 5 e 7 del regolamento n. 261/2004» ⁽¹³⁾; dall'altro, che «il regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che il termine entro il quale devono essere promosse le azioni dirette ad ottenere il versamento della compensazione prevista agli articoli 5 e 7 di tale regolamento è stabilito conformemente alle regole di ciascuno Stato membro in materia di prescrizione dell'azione» ⁽¹⁴⁾.

Per quanto riguarda l'Italia, dunque, devono applicarsi le regole interne, che nella specie si trovano nell'art. 949 *ter* cod. nav.; il quale, come visto, a sua volta rinvia alle norme sulla decadenza previste dalla normativa internazionale in vigore nella Repubblica, ossia, appunto, la Convenzione di Montreal del 1999.

Sul fatto che, quindi, al diritto alla compensazione pecuniaria prevista dal regolamento 261/2004 si applicasse il termine di decadenza biennale ⁽¹⁵⁾ previsto dall'art. 35.1 della convenzione di Montreal 1999 non vi erano mai stati seri dubbi.

L'art. 949 *ter* cod. nav., infatti, si riferisce testualmente ai «diritti nascenti dal contratto di trasporto»; ed è abbastanza evidente che il diritto alla compensazione pecuniaria per ritardo o cancellazione nasce dal contratto di trasporto, in quanto chi non ne ha concluso uno non può certo lamentarsi del ritardo o della cancellazione del volo.

3. *Il caso di cui si è occupata la ordinanza 4427/2024.* - Il giudizio da cui trae origine la sentenza in esame è stato introdotto da una società cessionaria di diritti alla compensazione *ex reg.* 261/2004 ⁽¹⁶⁾. Il Giudice di pace di Busto Ar-

⁽¹²⁾ Si segnalano le sentenze 10 gennaio 2006 nella causa C344/04 e 23 ottobre 2012, nella causa C-581/10, che hanno statuito sulla compatibilità delle disposizioni degli artt. 5, 6 e 7 del regolamento 261/2004 con le norme delle convenzioni di Varsavia 1929 e Montreal 1999, in quanto le prime esulano dal campo di applicazione di tali convenzioni. La maggior parte delle sentenze della Corte europea sul regolamento 261/2004 dal 2008 al 2023 sono reperibili su internet sul sito dell'ENAC, tramite i *link* alla pagina <https://www.enac.gov.it/passeggeri/diritti-dei-passeggeri/normativa-diritti-dei-passeggeri/sentenze>.

⁽¹³⁾ C. giust. UE 22 novembre 2012, causa C139/11, punto 29, in *Dir. trasp.* 2014, 863, con nota di L. VENTURINI, *Il termine per l'esercizio dell'azione per ottenere la compensazione pecuniaria prevista in caso di cancellazione del volo*.

⁽¹⁴⁾ C. giust. UE 22 novembre 2012, cit., punto 33.

⁽¹⁵⁾ Si noti che, per effetto della sospensione feriale dei termini processuali (quale è un termine di decadenza dall'azione) in Italia il termine biennale previsto dalla convenzione di Montreal è in realtà di due anni e 62 giorni, dovendosi aggiungere necessariamente due sospensione feriali annuali nell'ambito del suo decorso.

⁽¹⁶⁾ Le difficoltà che i vettori aerei frappongono ai passeggeri che richiedano la com-

sizio, verificato che la richiesta di compenso era stata presentata ben oltre i due anni dal volo cui aveva origine, aveva respinto la domanda per essere l'attrice decaduta dall'azione ⁽¹⁷⁾. Sull'appello della società cessionaria del compenso, il tribunale di Busto Arsizio ha ritenuto inapplicabile l'art. 35 della convenzione di Montreal con un ragionamento a mio avviso contraddittorio.

Secondo il Tribunale, la convenzione di Montreal e la relativa decadenza dell'azione non sarebbero applicabili alla compensazione *ex reg.* 261/2004, in quanto gli artt. 19 e 29 della Convenzione tratterebbero questioni risarcitorie ontologicamente distinte da quelle compensatorie ⁽¹⁸⁾. Dalla eterogeneità dell'oggetto regolato due normative (Regolamento e Convenzione) deriverebbe la non applicabilità della convenzione di Montreal al diritto alla compensazione, che non sarebbe quindi soggetto alla decadenza biennale di cui all'art. 35 della Convenzione ⁽¹⁹⁾.

pensazione hanno dato luogo ad un fiorente mercato nel quale società si offrono ai passeggeri di acquistare i loro crediti nei confronti delle compagnie aeree, contro le quali agiscono poi in nome proprio.

⁽¹⁷⁾ Sentenza Giudice di pace di Busto Arsizio n. 680 dell'11 settembre 2018, a quel che risulta inedita.

⁽¹⁸⁾ Si riporta, per comodità del lettore, la suddetta parte della impugnata sentenza trib. Busto Arsizio n. 428 del 15 marzo 2021, Giudice Unico Angelo Farina, a quel che risulta ancora inedita: «*Preliminarmente, dev'essere esaminata l'eccezione di decadenza, che richiede la congiunta disamina dell'art. 7 Regolamento Ce 261/2004 e degli artt. 19 e 29 della Convenzione di Montreal. Le ultime due disposizioni citate configurano un sistema di responsabilità aggravata del vettore che vede il suo presupposto nel ritardo, e l'oggetto del risarcimento nel danno che ne consegue (l'art. 19 infatti tratta del "danno derivante da ritardo"). Già l'interpretazione letterale della norma impone la separazione concettuale fra i due profili, suggerendo altresì una correlata distinzione di carattere soggettivo: mentre il ritardo è un evento che riguarda indistintamente tutti i passeggeri del medesimo volo, il danno-conseguenza è di carattere specifico e individuale. Tale considerazione trova conferma nella prova liberatoria riconosciuta al vettore (art. 19), il quale deve dimostrare – non genericamente la non imputabilità del ritardo – bensì di aver posto in essere nel caso concreto tutte le misure idonee a evitare (non il ritardo, bensì) il danno conseguente al ritardo. L'art. 29 qualifica espressamente l'azione del passeggero come "risarcitoria", con ciò presupponendo la natura illecita del comportamento causativo del danno e la natura personale della responsabilità. Ben diverso è il tenore degli artt. 5,6,7 del Regolamento sopra citato, che delineano una responsabilità di carattere marcatamente oggettivo, legata alla mera evenienza del ritardo o della cancellazione del volo, ed improntata sul concetto di "compensazione". Quest'ultimo, maggiormente assimilabile – nelle categorie nostrane – alla nozione di indennizzo che a quella di risarcimento, nella elaborazione giurisprudenziale della Corte di Giustizia prescinde dal rispetto (o dal mancato rispetto) dell'onere di diligenza medio da parte del vettore, essendo escluso solo per cause del tutto "eccezionali"» (4, punto 2.2 della sentenza). In dottrina, la natura non risarcitoria del compenso *ex reg.* 261/2004 è sostenuta da A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, cit., 492; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2015, 257; M. BRIGNARDELLO, cit., 76 ss.; A. ZAMPONE, *La Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo nell'interpretazione della Corte di giustizia europea*, in *Dir. Trasp.* 2020, 27.*

⁽¹⁹⁾ Sul punto, così si esprime di Tribunale di Busto Arsizio, cit.: «*il rimedio della*

Ciò detto, il tribunale lascia però il caso senza soluzione pratica (come, vedremo, farà anche l'ordinanza 2447/2024 che si annota), affermando che «*a nulla vale obiettare che l'art. 941 cod. nav. (e con esso l'art. 949 ter) rimandi alle norme "internazionali". Invero, tale disposizione rinvia altresì alle disposizioni comunitarie, fra cui il Regolamento sopra citato, che a sua volta rinvia all'ordinamento interno per la fissazione del termine di decadenza e prescrizione*» ⁽²⁰⁾. Col che, seguendo un tale ragionamento, si entrerebbe in un *loop* senza fine fra norme interne e norme comunitarie che rinviano ciascuna all'altra, lasciando senza alcun termine di prescrizione o decadenza il diritto alla compensazione ex reg. 961/2004.

4. *L'ordinanza 4427/2024*. - Fra i motivi di impugnazione portati all'attenzione della cassazione, il fatto che il Tribunale non si fosse pronunciato sulla richiesta subordinata di applicare la prescrizione semestrale prevista dall'art. 418 cod. nav. o in subordine, quella annuale prevista dall'art. 2951 cod. nav..

La questione è stata subito liquidata ritenendo il motivo infondato, in quanto il giudice *a quo* avrebbe implicitamente respinto tale richiesta; ed tale «*reiezione implicita di una tesi difensiva o di una eccezione è censurabile mediante ricorso per cassazione non per omessa pronunzia (e, dunque, per la violazione di una norma sul procedimento), bensì come violazione di legge e come difetto di motivazione*» ⁽²¹⁾.

Per quanto riguarda l'applicazione del termine di decadenza biennale, la Corte di cassazione ha seguito il ragionamento del Tribunale, rilevando le diverse discipline della convenzione di Montreal e del regolamento 261/2004, sia per quanto attiene la natura dell'obbligazione del vettore (risarcitoria per la Convenzione, compensatoria per il Regolamento), sia per quanto attiene gli oneri probatori che il vettore deve assolvere nell'uno e nell'altro caso per liberarsi dall'obbligazione. Dal che, seguendo quanto da tempo statuito dalla Corte di giustizia europea, ha correttamente ribadito che la Convenzione di Montreal

compensazione esula dall'ambito applicativo della Convenzione di Montreal e (conseguentemente) dal termine di cui all'art. 35, stante l'eterogeneità fra rispetto al rimedio risarcitorio previsto dal predetto Trattato. Infatti (...) come precisato dalla Corte di Giustizia - la misura di cui all'art. 7 del Regolamento, a differenza del risarcimento previsto dalla Convenzione, presuppone quale unico presupposto il ritardo, dedotto anche su un piano puramente generico, a prescindere cioè dalle conseguenze dannose personali patite dal singolo passeggero» (4, II cpv.).

⁽²⁰⁾ Trib. Busto Arsizio, cit., 4, IV cpv.

⁽²¹⁾ Cass. 4447/2024, 4. Non così ha fatto invece la successiva ordinanza n. 6087 del 6 marzo 2024, resa dalla stessa III sezione in diversa composizione sull'impugnazione di una sentenza del tribunale di Busto Arsizio (sostanzialmente identica a quella che ha dato luogo all'ordinanza 4427/2024) la quale ha invece accolto sul punto il ricorso ed ha rinviato al giudice *a quo* in diversa composizione per l'esame dell'applicabilità delle norme sulla prescrizione.

non si applica automaticamente alla compensazione pecuniaria prevista dal regolamento 261/2004 per quanto da quest'ultimo non regolato.

A sostegno di quanto statuito, l'ordinanza 4427/2024 ha richiamato le due sentenze a Sezioni unite ⁽²²⁾ che, in tema di giurisdizione sulle richieste di compensazione, avrebbero chiarito che le norme della Convenzione di Montreal relative alla giurisdizione sono applicabili solo alle azioni risarcitorie avanzate nei confronti del vettore; con esclusione, quindi di quelle aventi ad oggetto la compensazione pecuniaria. Tale affermazione potrebbe essere discutibile, visto che precedenti ⁽²³⁾ e successive pronunce hanno ritenuto il contrario, ossia che «*in tema di trasporto aereo internazionale di persone, la giurisdizione sulla domanda di compensazione pecuniaria e risarcimento del danno per soppressione del volo si individua, anche se il contratto contenga una clausola di proroga della giurisdizione, sulla base dei criteri di collegamento indicati nell'art. 33 della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*» ⁽²⁴⁾.

In ogni caso, se in linea di principio è ovviamente condivisibile l'affermazione secondo cui la convenzione di Montreal sia applicabile in linea di principio alle azioni risarcitorie e non alle azioni compensatorie, non lo è affatto l'estensione di tale principio, operata dalla ordinanza 4427/2024, al termine estintivo dell'obbligazione del vettore. A ciò osta il disposto dell'art. 949^{ter} cod. nav., il quale costituisce la norma interna alla quale la Corte europea di giustizia stabilisce si debba far riferimento per la disciplina del termine estintivo del diritto alla compensazione.

Non che l'ordinanza 4427/2024 non abbia citato tale norma; ma l'ha fatto di sfuggita, solo per escludere che il riferimento «*alle "norme comunitarie" ed alla "normativa internazionale" possa condurre a ritenere che, in tema di decadenza, debba trovare automatica applicazione la Convenzione di Montreal, proprio perché il rinvio operato dal legislatore interno è un rinvio "mobile" e non fisso ad una determinata disciplina*».

Certamente il rinvio operato dall'art. 949^{ter} cod. nav. è un rinvio mobile; ma lo è nel senso che nel caso in cui cambiasse la norma internazionale o comunitaria in vigore in Italia, sarebbe applicabile alla fattispecie la nuova norma e non quella in vigore al tempo in cui fu scritto l'art. 941 cod. nav, cui rinvia il 949^{ter}.

Né d'altra parte l'ordinanza 4427/2024 si è preoccupata di indicare, seppur incidentalmente, quale norma diversa da quella di cui all'art. 35 della Convenzione di Montreal, regolerebbe l'estinzione del diritto alla compensazione. Se

⁽²²⁾ Cass. sez. un., n. 33002 e 33003 del 10 novembre 2021.

⁽²³⁾ Cass. sez. un., n. 3561 del 13 febbraio 2020, in *Giur. it.* 2020, 2148, con nota di A. REINALTER e A. REINSTADLER, *Trasporto aereo e giurisdizione internazionale*.

⁽²⁴⁾ Così testualmente Cass. 6 marzo 2024 n. 6177, in *Dir. trasp.* 2024, 353, con nota di D. REGAZZONI, *Il difficile adattamento della giurisprudenza di legittimità in tema di trasporto aereo ai principi di diritto uniforme ed eurounitario ed alle pronunce della Corte di giustizia UE*.

quindi si dovesse seguire quanto sancito dall'ordinanza 4427/2024, dovrebbe dedursi che:

- a) il diritto alla compensazione nasce dal contratto di trasporto ⁽²⁵⁾;
 - b) i diritti derivanti dal contratto di trasporto sono assoggettati alle norme sulla decadenza previste dalla normativa internazionale;
 - c) tale rinvio è mobile ed è escluso comporsi l'automatica applicazione della decadenza prevista dalla convenzione di Montreal;
 - d) non risulta vi siano altre norme internazionali o comunitarie in tema di trasporto aereo o compensazione che trattino dell'estinzione dei diritti del passeggero;
- e dunque dovrebbe dedursi che il diritto alla compensazione non si estingue mai.

Nè appare fondato ipotizzare l'applicabilità della norma generale di cui al primo comma dell'art. 2934 cod. civ. ⁽²⁶⁾. A ciò osta in primo luogo il secondo comma dello stesso art. 2934, in quanto l'art. 949ter cod. nav, secondo comma specifica che i diritti nascenti dal contratto di trasporto *non sono assoggettati alle norme che regolano la prescrizione*; e, come visto, il diritto alla compensazione deriva dal contratto di trasporto. In secondo luogo, osta all'applicazione dell'art. 2934 cod. civ. la specialità del diritto della navigazione.

Parimenti, seguendo il ragionamento dell'ordinanza 4427/2024, non potrebbe ritenersi applicabile la prescrizione annuale di cui all'art. 2951 cod. civ. ⁽²⁷⁾, il cui riferimento ai diritti derivanti dal contratto di trasporto è testualmente identico a quello dell'art. 949ter cod. nav. ⁽²⁸⁾. Anche la normativa del codice civile sul trasporto si riferisce ai diritti al risarcimento del danno subito dal passeggero e non al diritto alla compensazione; sicché se si ritiene la decadenza della Convenzione di Montreal inapplicabile per la differenza ontologica fra diritto al risarcimento e diritto alla compensazione, lo deve ritenersi anche la prescrizione del codice civile, la quale si riferisce alle azioni di risarcimento del danno.

Resterebbe quindi solo la norma di chiusura dell'art. 2946 cod. civ. ⁽²⁹⁾. Ma anche se si ritenesse applicabile tale norma del codice civile, la prescrizione sarebbe decennale; il che andrebbe contro il principio di ragionevolezza, atteso che il termine di prescrizione sarebbe svariate volte maggiore di qualsiasi altro

⁽²⁵⁾ Cosa francamente indubitabile: se non ha concluso un contratto di trasporto, il passeggero non può lamentare un ritardo o la cancellazione del volo.

⁽²⁶⁾ Art. 2934 c.c.: «Ogni diritto si estingue per prescrizione, quando il titolare non lo esercita per il tempo determinato dalla legge. Non sono soggetti alla prescrizione i diritti indisponibili e gli altri diritti indicati dalla legge».

⁽²⁷⁾ Un anno per i trasporti in ambito europeo, diciotto mesi se il trasporto ha inizio o termine fuori d'Europa.

⁽²⁸⁾ Entrambe le norme si riferiscono ai «diritti derivanti dal contratto di trasporto».

⁽²⁹⁾ «Salvi i casi in cui la legge dispone diversamente, i diritti si estinguono per prescrizione con il decorso di dieci anni».

– di prescrizione o decadenza che sia – previsto nel trasporto.

Non resta che sperare in una nuova pronuncia, magari a Sezioni unite della Corte di cassazione, che metta un punto fermo alla questione.

ENZO FOGLIANI

