

QUADERNI DELLA RIVISTA DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

Collana diretta da
Elda TURCO BULGHERINI



ARACNE

QUADERNI DELLA RIVISTA DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

Direttore

Elda TURCO BULGHERINI

Vicedirettore

Michele Maria COMENALE PINTO

Comitato di direzione

Giorgia M. BOI, Guido CAMARDA, Mauro CASANOVA, Umberto LA TORRE, Stefano ZUNARELLI

Responsabile del coordinamento

Stefano POLLASTRELLI

Direzione e redazione

Università degli Studi di Roma

“Tor Vergata”

Dipartimento di Diritto Pubblico

via Bernardino Alimena, 5

00173 Roma

06 72592459-60

www.rivdirnav.org

redazione@rivdirnav.org

direzione@rivdirnav.org

© Elda Turco Bulgherini – 2017

© Gli Autori – 2017

Editore

Gioacchino Onorati editore S.r.l. – unipersonale

via Vittorio Veneto, 20

00020 Canterano (RM)

(06) 45551463

www.gioacchinoonoratieditore.it

info@gioacchinoonoratieditore.it

I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento anche parziale, con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.

ISBN 978-88-255-0412-5

Condizioni di acquisto

Italiaeuro 13,00

Per ordini

Sito: www.gioacchinoonoratieditore.it

Telefax: 06 45551463

e-mail: info@gioacchinoonoratieditore.it

Skype: aracneeditrice

Modalità di pagamento

1. Bonifico intestato a Gioacchino Onorati editore S.r.l. unip.

IBAN: IT28B0306938860100000003170

Causale: *Giovanni Pruneddu, Le compagnie low cost tra disciplina dei servizi aerei e tutela dell'utente*

2. Paypal

3. Carta di credito (acquisto *on line*)

CRITERI DI REFERAGGIO

I «Quaderni della Rivista del Diritto della Navigazione» raccolgono scritti assoggettati a referaggio, con il sistema del «doppio cieco» («*double blind peer review process*») e nel rispetto dell'anonimato sia dell'autore che dei revisori (previa verifica di coerenza con i temi d'interesse della Rivista da parte del Direttore).

La valutazione è affidata a due esperti del tema trattato, designati dal Direttore che rivestano, o abbiano rivestito, la posizione di professore universitario di prima fascia nelle Università italiane o posizione equivalente nelle Università straniere.

I revisori formuleranno il proprio giudizio, tenendo conto dei seguenti parametri: coerenza rispetto all'ambito disciplinare; originalità dello scritto; adeguatezza della dottrina citata; adeguato aggiornamento normativo e giurisprudenziale; chiarezza del processo logico.

Sulla base di tali parametri, i revisori potranno formulare i seguenti giudizi:

- a) pubblicabile senza modifiche;
- b) pubblicabile previo apporto di modifiche;
- c) da rivedere in maniera sostanziale;
- d) da rigettare.

La revisione avverrà in maniera che ciascun autore o curatore riceva l'esito della revisione possibilmente entro 30 giorni dall'invio del proprio elaborato, redatto nel rispetto delle regole redazionali.

La conformità dello scritto alle regole di redazione (rinvenibili sul sito web <http://www.rivdirnav.org/>) sarà valutata dalla redazione.

Nel caso di giudizio discordante fra i due revisori, la decisione finale sarà assunta dal Direttore, salvo casi particolari in cui il Direttore medesimo provvederà a nominare tempestivamente un terzo revisore a cui rimettere la valutazione dell'elaborato.

Il Direttore, su sua responsabilità, può decidere di non assoggettare a revisione scritti pubblicati su invito o comunque di autori di particolare prestigio.

REVIEW PROCESS

The manuscripts which appear in the «Quaderni» (: Booklets) of the «Rivista del Diritto della Navigazione» are subject to preliminary review by the Editor in order to check their coherence with the subjects of interest of the «Quaderni».

Subsequently, the manuscripts are subject to assessment by referees with the double blind peer review process, assuring anonymity of authors and referees.

The evaluation process is conducted by two experts in the subject matter, selected by the Editor, preferably from professors who hold or have held the position of tenured university professor in an Italian University or an equivalent position in a foreign University.

The referee reports will take into consideration the following parameters: originality of the manuscript; clarity of logical process; accuracy of citations of scholars' writings, laws and court decisions; notes of cases reflecting the subject matter of the «Quaderni».

On the basis of these parameters, the referees can conclude in their reports that the manuscript is:

- a) publishable without changes;
- b) publishable subject to changes;
- c) to be substantially redrafted;
- d) to be refused.

The review process will be made so that each author will receive the decision, if possible, 30 days after submission of the manuscript, drafted according to the editorial guidelines.

Compliance of the manuscript with editorial guidelines (available online at <http://www.rivdirnav.org/>) will be evaluated by the Editorial Board.

In case of disagreement between the two referees, the Editor may decide that the manuscript is to be published, or the Editor, in particular cases, will timely appoint a third referee to evaluate the manuscript.

The Editor may decide not to submit to evaluation requested manuscripts or of particularly prestigious authors.

**LE COMPAGNIE *LOW COST*
TRA DISCIPLINA
DEI SERVIZI AEREI
E TUTELA DELL'UTENTE**

Giovanni Pruneddu

**ARACNE
2017**

*A mio Padre, a mia Madre e ad Andre, mia Sorella,
per essere sempre al mio fianco
supportandomi e sopportandomi*

INDICE

CAPITOLO I

L'EVOLUZIONE DELLA DISCIPLINA DEI SERVIZI AEREI

1. Servizi aerei «di linea» e «non di linea».....	pag.	1
1.1. Trasporto aereo <i>low cost</i> e servizi aerei di linea.....	»	1
1.2. La distinzione tra servizi aerei di linea e servizi aerei non di linea.....	»	3
1.3. Il regime dei servizi aerei di linea.....	»	10
1.4. I servizi aerei non di linea come alternativa economica alle compagnie aeree tradizionale.....	»	13
2. Cabotaggio e servizi internazionali.....	»	17
3. Gli effetti di deregolamentazione e liberalizzazione del trasporto aereo.....	»	24
3.1. Gli accordi bilaterali.....	»	25
3.2. Le sentenze della Corte di giustizia del 2002 e le nuove competenze della Commissione. L'accordo « <i>Open Sky Plus</i> ».....	»	30
4. Requisiti di nazionalità, la licenza di esercizio ed il certificato di operatore aereo.....	»	33
4.1. I requisiti di nazionalità.....	»	33
4.2. La licenza di esercizio e il certificato di operatore aereo.....	»	37

CAPITOLO II

LE TAPPE DELLA LIBERALIZZAZIONE DEI TRAFFICI AEREI IN EUROPA

1. Le tappe dell'evoluzione normativa.....	»	39
1.1. La prima fase.....	»	39
1.2. La seconda fase.....	»	44
1.3. Il c.d. «terzo pacchetto».....	»	45
1.4. La rifusione del terzo pacchetto: il reg. Ce 1008/2008.....	»	46
2. Il cielo unico europeo.....	»	49
2.1. Liberalizzazione e voli <i>low cost</i>	»	52

INDICE

3. Il problema degli aiuti di Stato	pag.	54
3.1. La disciplina generale degli aiuti di Stato	»	55
3.2. Gli aiuti « <i>de minimis</i> » compagnie aeree e gli orientamenti del 1994.....	»	61
3.3. Gli aiuti di Stato alle compagnie aeree e gli orientamenti del 1994.....	»	61
3.3.1. Gli aiuti all'avviamento (il caso Charleroi)	»	66
3.4. La comunicazione del 2005	»	70
3.5. Gli aiuti di Stato alle compagnie aeree e gli orientamenti del 2014.....	»	72
3.6. Il problema delle tariffe aeroportuali	»	75
3.6.1. A proposito di trasparenza, dal punto di vista del passeggero.....	»	81
4. Le compagnie <i>low cost</i> tra disciplina dei servizi aerei e tutela dell'ambiente	»	84

CAPITOLO III

LE COMPAGNIE AEREE *LOW COST*

1. L'avvento delle compagnie aeree <i>low cost</i> negli U.S.A.	»	89
2. L'avvento delle compagnie aeree <i>low cost</i> in Europa.....	»	91
3. Il problema dell'autoproduzione dei servizi di <i>handling</i> e il problema della responsabilità del gestore	»	99
3.1. La liberalizzazione dei servizi di <i>handling</i>	»	103
3.2. Responsabilità del gestore sulla mancata o errata espletazione dei servizi di <i>handling</i>	»	105
3.3. La responsabilità per le operazioni di imbarco e sbarco	»	110
4. I sistemi di prenotazione elettronica e il ruolo (compreso) delle agenzie di viaggio nell'era del commercio elettronico	»	115
5. Profili della vendita <i>on-line</i> di biglietti aerei	»	125
6. Margini di applicazione della disciplina del consumatore al trasporto aereo di passeggeri.....	»	134
7. Il rilievo del bagaglio nel trasporto di passeggeri	»	136

CONCLUSIONI	»	143
-------------------	---	-----

INDICE ANALITICO	»	147
------------------------	---	-----

CAPITOLO I

L'EVOLUZIONE DELLA DISCIPLINA DEI SERVIZI AEREI

SOMMARIO: 1. Servizi aerei «di linea» e «non di linea». – 1.1. Trasporto aereo *low cost* e servizi aerei di linea. – 1.2. La distinzione tra servizi aerei di linea e servizi aerei non di linea. – 1.3. Il regime dei servizi aerei di linea. – 1.4. I servizi aerei non di linea come alternativa economica alle compagnie aeree tradizionali. – 2. Cabotaggio e servizi internazionali. – 3. Gli effetti di deregolamentazione e liberalizzazione del trasporto aereo. – 3.1. Gli accordi bilaterali. – 3.2. Le sentenze della Corte di giustizia del 2002 e le nuove competenze della Commissione. L'accordo «*Open Sky Plus*». – 4. Requisiti di nazionalità, la licenza di esercizio ed il certificato di operatore aereo. – 4.1. I requisiti di nazionalità. – 4.2. La licenza di esercizio e il certificato di operatore aereo.

1. *Servizi aerei «di linea» e «non di linea».*

1.1. *Trasporto aereo low cost e servizi aerei di linea.*

I traffici aerei, sulla scia di quanto avvenuto per quelli marittimi, si sono sviluppati in due diverse direzioni. Agli albori dello sviluppo dell'aviazione, era principalmente, se non soltanto, il trasporto di linea ad essere preso in considerazione dal legislatore. Il panorama diffuso era quello dell'affidamento dei servizi di linea, su basi tendenzialmente esclusiva, a compagnie aeree, frequentemente sotto il controllo pubblico (le c.d. «compagnie di bandiera»). Anche perché mentre si considerava il ruolo strategico e di prestigio nazionale dell'attività non se ne intravedeva la potenzialità economica: l'aereo non sembrava destinato a soppiantare i mezzi di trasporto tradizionali, non era idoneo a trasferire grandi flussi di merci (potendo essere considerato come valida soluzione soltanto per merci di volume e peso limitati ma con valore solitamente elevato) e proprietà e gestione pubblica caratterizzavano anche l'assetto delle infrastrutture necessarie alla navigazione aerea ad iniziare dalla navigazione aerea. Anche per quanto riguarda i passeggeri il trasporto aereo è apparso per molti lustri come una

soluzione poco economica; un cambiamento di attitudine ha iniziato a manifestarsi con la crisi petrolifera degli anni sessanta del secolo scorso, che ha determinato il definitivo abbandono dei servizi marittimi transoceanici, mentre iniziavano a diffondersi nelle flotte delle compagnie aeree gli apparecchi *wide-body* (aerei a doppio corridoio), con maggiore capacità di carico e autonomia, in grado di compiere senza scalo la traversata atlantica. In contemporanea, si iniziava ad affacciare l'esigenza di superare il regime di esclusivo finanziamento pubblico delle infrastrutture aeronautiche, con l'affermarsi del principio «*user pays*». Per ancora qualche tempo, fino all'accelerazione impressa dall'avvento delle politiche di liberalizzazione ⁽¹⁾, l'assetto di base dell'industria del trasporto aereo è rimasta comunque essenzialmente la medesima: almeno in Europa per la proprietà delle compagnie aeree che operavano i servizi di linea su basi sostanzialmente di esclusività, in un quadro di rigida regolamentazione; per la proprietà e la gestione degli aeroporti; per i servizi essenziali alla navigazione aerea prestati in forma amministrativa. Il ruolo dei servizi non di linea originariamente, era relegato, come si vedrà, al trasporto di gruppi precostituiti di passeggeri ⁽²⁾.

In ambito aeronautico distinguiamo, non agevolmente ⁽³⁾, tra servizi aerei «di linea» (*scheduled flights*) ⁽⁴⁾ e servizi aerei «non di linea», c.d. servizi «*charter*» ⁽⁵⁾. Come si avrà modo di verificare, quelli a cui ci si riferisce oggi

⁽¹⁾ Per un'analisi ragionata delle fasi della liberalizzazione del trasporto aereo (sulle quali comunque si tornerà diffusamente nel prosieguo) che hanno portato all'attuale assetto v. per tutti F. PELLEGRINO, *La trasformazione del trasporto aereo da fenomeno d'élite a fenomeno di massa*, in *ALADA en Cabo Verde, XXVI Jornadas Latinoamericanas de derecho aeronáutico y espacial*, a cura di M. O. Folchi, Buenos Aires, 2013, 196.

⁽²⁾ Cfr. *sub* § 1.2.

⁽³⁾ Come sottolineato dalla più autorevole dottrinala (S. ZUNARELLI, *Servizi aerei*, in *Enc. dir.*, XLII, Milano, 1990, 347, *ivi*, 375 s.) e come si avrà modo di precisare nel prosieguo, la linea di demarcazione tra queste due tipologie di servizi aerei si sta pian piano assottigliando.

⁽⁴⁾ Cfr. *ex plurimis* G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1959, 161; G. SILINGARDI, *Attività di trasporto aereo e controlli pubblici*, cit., 291; S. ZUNARELLI, *Servizi aerei*, cit., 375 ss.; S. ZUNARELLI, A. PULLINI, *I servizi di trasporto aereo*, ne *Il diritto del mercato del trasporto*, a cura di S. Zunarelli, Padova, 2008, 11 ss.; E. TURCO BULGHERINI, *Servizi aerei di linea e servizi aerei non di linea*, ne *Il nuovo diritto aeronautico. In ricordo di Gabriele Silingardi*, Milano, 2002, 389, *ivi*, 392 ss. V., da ultimo, M. M. COMENALE PINTO, *Continuità territoriale ed oneri di pubblico servizio*, ne *La regolazione dei trasporti in Italia*, a cura di F. Bassan, Torino, 2015, 335.

⁽⁵⁾ V. *ex plurimis* G. ROMANELLI, *Disciplina dei servizi aerei non di linea ed interpretazione di disposizioni del codice della navigazione*, in *Nuove leggi civili*, 1982, 178. Sul concetto di servizio aereo «non di linea» v. anche a suo tempo P. CHAVEAU, *Le transport à la demande*,

come «servizi aerei *low cost*» rientrano sicuramente nella prima categoria (quella dei servizi aerei di linea). Tuttavia, sembra interessante osservare che, in qualche misura, l'offerta dei servizi aerei *low cost* si è parzialmente sovrapposta a quella dei c.d. «voli *charter*», come effetto del processo di liberalizzazione che ha riguardato il trasporto aereo. Occorre infatti tenere conto che, a seguito del superamento delle barriere all'accesso al servizio da parte di singoli passeggeri, al di là dei gruppi precostituiti, i servizi aerei *charter* avevano costituito la prima risposta alla domanda di trasporto aereo a tariffe più economiche di quelle praticate da quelle che allora erano le «compagnie di bandiera» ⁽⁶⁾; ovvero operavano proprio (anche) in quella fascia di mercato in cui si sono inserite le compagnie *low cost* ⁽⁷⁾.

1.2. *La distinzione tra servizi aerei di linea e servizi aerei non di linea.*

La convenzione di Parigi del 13 ottobre 1919 ⁽⁸⁾ non prevedeva alcun riferimento alla distinzione tra servizi aerei «di linea» e servizi aerei «non di linea», diversamente che nel testo della convenzione sull'aviazione civile internazionale, sottoscritta a Chicago il 7 dicembre 1944 ⁽⁹⁾.

in *Studi in onore di Antonio Ambrosini*, Milano, 1957, 334. Sulla disciplina dei voli *charter* v. *amplius* G. ROMANELLI, *In tema di trasporto su voli charter*, in *Arch. giur.*, 1972, 5, ivi, 31. V. anche F. LOUSTAU, *Los vuelos charter: (Problemática jurídica)*, Madrid, 1973, 12; M. GRIGOLI, *Aspetti sistematici del volo «charter»*, in *Dir. aereo*, 1975, 159; L. M. BENTIVOGLIO, *Disciplina giuridica del volo charter nel quadro di una politica nazionale del trasporto aereo*, in *Trasporti*, 11, 1977, 3; V. FRANCESCHELLI, *Voli charter e turismo europeo*, ne *Il nuovo diritto aeronautico*, cit., 1019; A. CONDE TEJÓN, *El contrato de charter aéreo. Especial atención a la responsabilidad en caso de retrasos y cancelaciones, accidentes, daño a los equipajes y overbooking*, Granada, 2008; M. TRAJKOVIC, *La nature du contrat de charter dans le droit aérien*, in *Ann. dir. aeron.*, II, 1970-71, 9.

⁽⁶⁾ V. *amplius* E. TURCO BULGHERINI, *La disciplina giuridica degli accordi aerei bilaterali*, Padova, 1984, 133 ss.; ID., *Servizi aerei di linea e servizi aerei non di linea*, cit., 392.

⁽⁷⁾ V. Cap II.

⁽⁸⁾ Bisogna ricordare che nonostante il campo di applicazione quantomeno limitato (a causa del fatto che venne negoziata, al termine della prima guerra mondiale, in margine ai trattati che andarono a regolamentare i rapporti fra gli Stati) proprio grazie a questa convenzione si andò a disciplinare per la prima volta in maniera significativa e multilaterale il quadro generale del diritto aereo. Sulla disciplina a suo tempo introdotta dalla convenzione di Parigi del 1919 v. per tutti A. GIANNINI, *La convenzione di Parigi per il regolamento della navigazione aerea*, in *Saggi di diritto aeronautico*, Milano, 1932, 23.

⁽⁹⁾ Convenzione negoziata nell'ambito delle conferenze diplomatiche convocate dagli USA durante la fase conclusiva della seconda guerra mondiale e che ha sostituito

Nel diritto privato uniforme, la distinzione sembrerebbe essere stata presupposta dalla convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 «sull'unificazione di alcune regole in materia di trasporto aereo» ⁽¹⁰⁾. Quest'ultima (che oggi ha un ruolo marginale, in quanto trova applicazione nella misura in cui non sia superata dalla successiva convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 «sull'unificazione di alcune regole in materia di trasporto aereo internazionale») ⁽¹¹⁾ disciplina, ai sensi del suo art.

la convenzione di Parigi del 1919, ottenendo, a differenza di questa (per una comparazione tra la disciplina della convenzione di Parigi del 1919 e quella di Chicago del 1944 v. per tutti S. CACOPARDO, *Navigazione aerea*, in *Nss. dig. it.*, XI, Torino, 1965, 108, ivi, 112 ss.), un vastissimo numero di ratifiche e, di conseguenza, un'applicazione pressoché universale. Sulla convenzione di Chicago del 1944 e sul ruolo dell'*International Civil Aviation Organization* (ICAO) v. in generale N. MATEESCO MATTE, *La Convenzione di Chicago. Quo vadis OACI*, in *Studi in onore di Antonio Lefebvre D'Ovidio*, Milano, 2005, 641; U. LEANZA, *Navigazione aerea nel diritto internazionale*, in *Dig. disc. pubbl.*, X, Torino, 1995, 75, ivi, 83; F. LATTANZI, *Organizzazione dell'aviazione civile internazionale*, in *Enc. dir.*, XXI, Milano, 1981, 238; R. ABEYRATNE, F. GASPARI, *The ICAO role in liberalization and the trouble with air transport*, in *Riv. dir. nav.*, 2011, 535; H. DRION, *The Council of I.C.A.O. as international legislator over the high seas*, in *Studi in onore di Antonio Ambrosini*, cit., 325; P. GARGIULO, *ICAO (International Civil Aviation Organization)*, in *Dizionario di diritto pubblico*, diretto da S. Cassese, Milano, IV, 2006, 2841. Per una valutazione critica dei primi cinquant'anni dell'I.C.A.O. v. L. S. CLARKE, *LATA and ICAO: the first fifty years*, in *Annals Air & Space Law.*, 1994, XIX-II, 29.

⁽¹⁰⁾ In generale sulla disciplina della convenzione di Varsavia del 1929 v. *ex plurimis* G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, cit., 161. V. anche M. D. GOEDHUIS, *La Convention de Varsovie*, La Haye, 1933.

⁽¹¹⁾ La convenzione di Varsavia continua ad applicarsi in via del tutto residuale qualora non trovi applicazione la convenzione di Montreal del 1999 (per un approfondimento sull'entrata in vigore e sulla disciplina introdotta dalla convenzione di Montreal del 1999 nonché sul concetto di trasporto aereo «internazionale» nella stessa convenzione v. M. M. COMENALE PINTO, *Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo*, in *Dir. maritt.*, 2000, 798 (ivi, 816 per un approfondimento sulla disciplina della documentazione); E. TURCO BULGHERINI, *La nuova disciplina del trasporto aereo internazionale: l'impronta multidisciplinare e la dimensione pubblicistica del diritto della navigazione*, in *Dir. maritt.*, 2000, 1080; M. M. COMENALE PINTO, *La nuova disciplina del trasporto aereo internazionale*, in *Dir. turismo*, 2004, 5; A. R. COPPOLA, *La Convención de Montreal 1999: ¿La nueva Convención de Varsovia?*, in *Rev. CIDA-E*, 2008, 39; A. G. MERCER, *The 1999 Montreal Convention-a new Convention for a new millennium*, in *TAQ*, 2000, 86; A. ZAMPONE, *Le nuove norme sulla responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale di passeggeri*, in *Dir. trasp.*, 2000, 7. Relativamente a quelli che sono i problemi sull'entrata in vigore della stessa convenzione, in relazione all'estensione di una parte della sua disciplina anche ai trasporti che non risultino assoggettati ad essa, a condizione che vengano operati da un

1, § 1, i trasporti aerei internazionali ⁽¹²⁾ a titolo oneroso, ed anche quelli senza corrispettivo, purché operati da un'impresa di trasporto aereo. La distinzione tra i trasporti aerei «di linea» e quelli «non di linea» sarebbe stata racchiusa nel suo art. 34 ⁽¹³⁾, che, sanciva l'inapplicabilità delle norme della convenzione medesima ai trasporti aerei internazionali operati da imprese di navigazione a titolo di esperimento o di «primo tentativo» allo scopo di istituire linee regolari ⁽¹⁴⁾.

Tale disposizione è stata successivamente emendata ⁽¹⁵⁾ dall'art. 16

vettore aereo comunitario, sulla base di quello che è il reg. Ce 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 maggio 2002 (di cui si avrà modo di approfondire nel proseguo) v. E. G. ROSAFIO, *Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999: Problemi applicativi*, in *Dir. turismo*, 2004, 10; M. BRIGNARDELLO, *Problematiche relative alla firma e alla ratifica della Convenzione di Montreal del 1999 da parte della Comunità europea*, in *Dir. maritt.*, 2001, 3).

⁽¹²⁾ Sul concetto di trasporto aereo «internazionale» nel sistema della convenzione di Varsavia, cfr. G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, cit., 171; M. F. MORSELLO, *Responsabilidad civil no Transporte Aéreo*, São Paulo, 2006, 94; A. ARENA, *Il concetto di trasporto aereo internazionale ai fini della responsabilità del vettore nella convenzione di Varsavia e nel protocollo dell'Aja*, in *Riv. dir. int. proc.*, 1976, 505; E. MAPELLI LOPEZ, *El contrato de transporte aéreo internacional- Comentarios al Convenio de Varsavia*, Madrid, 1968, 1068, ivi, 35.

⁽¹³⁾ Così nella sua formulazione originaria «*n'est applicable ni aux transport aériens internationaux exécutés à titre de premiers essais par des entreprises de navigation aérienne en vue de l'établissement de lignes régulières de navigation aérienne, ni aux transports effectués dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne*».

⁽¹⁴⁾ In tal senso v. *ex plurimis* G. ROMANELLI, *Le norme regolatrici del trasporto aereo*, in *Riv. dir. nav.*, 1954, I, 188 che contestualmente sottolinea, inoltre, l'inapplicabilità della convenzione di Varsavia del 1929 nell'ipotesi in cui il trasporto aereo si svolga «sotto l'impero delle convenzioni postali internazionali». Sul punto v. anche in generale C. DAGNA, *La revisione della Convenzione di Varsavia alla IX sessione del Comitato giuridico dell'I.C.A.O.*, in *Riv. dir. nav.*, 1954, I, 55; G. MARTINI, *Il servizio di trasporto aereo di linea. Procedimenti amministrativi e accordi organizzativi*, Milano, 1976, 30.

⁽¹⁵⁾ Sul progetto di modifica e più in generale sull'evoluzione della convenzione di Varsavia del 1929 cfr. A. GIANNINI, *Sul progetto di revisione della convenzione di Varsavia 1949 sul trasporto aereo internazionale*, in *Assic.*, 1954, 33; G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, cit., 161; M. M. COMENALE PINTO, *La responsabilità del vettore aereo dalla convenzione di Varsavia del 1929 alla convenzione di Montreal del 1999*, in *Riv. dir. com.*, 2002, 67; K. SCHILLER, *De la Convention de Varsovie a la Convention de Montréal. Quelques aspects du nouveau regime de responsabilité sous l'angle du droit suisse*, in *Rev. fr. dr. aé.*, 1999, 467; G. GAJA, *Recenti vicende della convenzione di Varsavia del 1929 sul trasporto aereo internazionale*, in *Riv. dir. int.*, 1967, 95; G. GUERRERI, *La convenzione di Varsavia: 66 anni dopo ed oltre*, in *Studi in onore di Gustavo Romanelli*, Milano, 1997, 661; R. GARDINER, *The Warsaw Convention at Three Score Years and Ten*, in *Air & Space Law*, 1999, 113.

del protocollo dell'Aja del 28 settembre 1955 ⁽¹⁶⁾. Il testo emendato si li-

(16) Reso esecutivo in Italia con l. 30 dicembre 1962 n. 1832 ed entrato in vigore in data 2 agosto 1963. Sul protocollo dell'Aja v. per tutti A. GIANNINI, *Il Protocollo dell'Aja 1955 per la revisione della Convenzione di Varsavia 1929 sul trasporto aereo*, in *Riv. dir. nav.*, 1955, I, 179. Sia la convenzione di Varsavia che il protocollo dell'Aja venivano a loro volta modificati dal protocollo di Guatemala dell'8 marzo 1971 (reso esecutivo con l. 6 febbraio 1981 n. 43, mai entrato in vigore, sulla cui disciplina v. per tutti G. RINALDI BACCELLI, *Analisi critica del Protocollo di Guatemala 1971*, in *Dir. aereo*, 1971, 181. V. in proposito R. JACCHIA, *Brevi note sul Protocollo di Guatemala dell'8 marzo 1971*, in *Annali dell'Istituto di diritto aeronautico*, 1970-71, 214) e ancora, dai quattro protocolli di Montreal del 25 settembre 1975 (tutti ratificati e resi esecutivi in Italia con l. 6 febbraio 1981 n. 43). È appena il caso di ricordare che il protocollo n. 3 di Montreal non è mai entrato in vigore, mentre i protocolli di Montreal nn. 1, 2 e 4 sono entrati in vigore e nello specifico i primi due il 15 febbraio 1996 il n. 4 soltanto il 14 giugno 1998. Con la successiva convenzione di Guadalajara del 18 settembre 1961 (resa esecutiva con l. 11 giugno 1967 n. 459 ed in vigore in Italia dal 13 agosto 1968), complementare alla convenzione di Varsavia del 1929, la disciplina di quest'ultima convenzione è stata estesa anche al cosiddetto «vettore di fatto», (soggetto la cui organizzazione opera effettivamente il trasporto e responsabile in solido con il vettore contrattuale). L'ipotesi in cui il soggetto che ha assunto l'obbligazione di trasportare («vettore contrattuale») non coincida con colui che effettua materialmente il trasporto («vettore di fatto») è assai diffusa nella prassi dei trasporti aerei. Secondo l'orientamento maggioritario sia della giurisprudenza (cfr. a favore Cass. 20 aprile 1989, n. 1855, in *Foro it.*, 1990, I, 1171, con nota di L. CARBONI, *Vettore per caso* e in senso contrario Trib. Torino 9 maggio 1974, in *Dir. aereo*, 1974, 265, con nota di F. TORTORICI, *Rilevanza delle condizioni generali di contratto nel trasporto aereo internazionale*) che della dottrina (a favore U. LA TORRE, *La definizione del contratto di trasporto*, Napoli, 2000, 205; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, II, Milano, 1990, 618. Per una contraria autorevolissima posizione v. G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, cit., 7 s.), non è infatti, necessario che il vettore debba provvedere direttamente all'esecuzione del trasporto, ammettendo una sostituzione di altri nell'esecuzione della prestazione, senza previa autorizzazione, e a condizione, che sul vettore contrattuale rimanga la responsabilità vettoriale dell'esecuzione stessa. Al verificarsi di una simile circostanza il vettore, nell'ottica di tutelare il diritto del passeggero ad avere un chiaro riferimento circa l'identità del vettore che opera in concreto il volo, in conformità a quanto sancito dal reg. Cee n. 2299/89 del Consiglio del 24 luglio 1989 «relativo ad un codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione» e dall'art. 943 c. nav., come sostituito ex art. 17, comma 1, d. lgs. 9 maggio 2005 n. 96, deve mettere a conoscenza lo stesso passeggero di tale circostanza già nella fase di prenotazione, ben prima quindi dell'emissione del biglietto. Sul punto specifico v. M. O. FOLCHI, *La convección de Guadalajara y los contratos de utilización de aeronaves*, in *Dir. aereo*, 1966, 30. Tutto ciò premesso bisogna ricordare, come già anticipato, che alla convenzione di Guadalajara del 1961 ha fatto seguito l'adozione della convenzione di Montreal del 1999, finalizzata a ricompattare l'uniformità del regime del trasporto aereo, con la sostituzione dei testi di diritto precedentemente vigenti.

mitava a rendere inapplicabili alla categoria dei voli così individuati le sole norme della convenzione relative alla documentazione del contratto di trasporto ⁽¹⁷⁾. Sulla stessa linea si pone l'art. 51 convenz. Montreal 1999. Conseguentemente né nel testo novellato di Varsavia né in quello di Montreal si rinvencono disposizioni che possano rivelare la volontà del legislatore di diritto uniforme di voler sottrarre i servizi aerei non di linea (come potrebbero essere i voli *charter*) dall'applicazione della disciplina adottata con tali convenzioni.

La questione appare più articolata nella convenzione di Chicago del 1944. Al capo II della stessa convenzione viene dettata la disciplina del sorvolo ⁽¹⁸⁾ del territorio degli Stati contraenti e all'art. 5, si richiamano i servizi aerei «non di linea» (*non-scheduled flight*) come quelli in cui gli aeromobili non siano impiegati in servizi internazionali registrati «*being aircraft not engaged in scheduled international air services*» ⁽¹⁹⁾, in contrapposizio-

⁽¹⁷⁾ Nel testo novellato, la norma in questione recita «*Les dispositions des articles 3 à 9 inclus relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne*».

⁽¹⁸⁾ Viene sottolineato che non esiste un diritto «generico» di sorvolo del territorio straniero. In generale sul concetto di «sorvolo» del territorio dello Stato v. W. D'ALESSIO, *Sorvolo del territorio dello Stato*, in *Enc. dir.*, XLII, Milano, 1990, 1327. Sui problemi interpretativi a suo tempo generati dalla convenzione di Montego Bay rispetto alla libertà di sorvolo, v. K. HAILBRONNER, *Freedom of the Air and the Convention on the Law of the Sea*, in *Am. Journ. Int. Law*, 77/1983, 490; J. L. MAGDELÉNAT, *Les implications de la nouvelle convention sur le droit de la mer en droit aérien*, in *Ann. dr. mar. aér.*, 1985, 323.

⁽¹⁹⁾ Per quanto concerne la definizione di «aeromobile», nel nostro ordinamento questa è data dall'art. 743 c. nav., (emendato, prima con l'art. 5 del d. lgs. 9 maggio 2005 n. 96, e poi con l'art. 8 del d. lgs. 15 marzo 2006 n. 151). Al 1° comma dell'art. 743 l'aeromobile viene identificato come «ogni macchina destinata al trasporto per aria di persone o cose» (sulla nozione di aeromobile v. S. ZUNARELLI, M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti e dei trasporti*, I, ed. III, Padova, 2016, 59; S. MARINO, *Aeromobile*, in *Enc. dir.*, I, Milano, 1958, 642; R. MONACO, *Lo status giuridico dell'aeromobile secondo i progetti dell'ICAO*, in *Riv. dir. nav.*, 1960, I, 41; S. NISIO, *Aeromobile*, in *Nss. dig. it.*, I, 1, Torino, 1957, 544). Al secondo comma, inserito con la riforma del 2006, vengono altresì riconosciuti come aeromobili i mezzi a pilotaggio remoto *Unmanned Aerial Vehicle* (UAV) (ufficialmente l'ICAO con propria circolare, la 328 AN/190, *Unmanned Aircraft Systems – UAS*, 2011, VII, ha dichiarato l'acronimo UAV obsoleto preferendogli UAS, *Unmanned Aerial System*, «sistema aereo senza equipaggio» sul punto specifico v. per tutti U. LA TORRE, *Problematiche giuridiche attuali sul comandante di aeromobile*, in *Riv. dir. nav.*, 2014, 635, ivi, 638) «definiti come tali dalle leggi speciali, dai regolamenti dell'ENAC e, per quelli militari, dai decreti del Ministero della difesa». La più autorevole dottrina ha sollevato alcune perplessità relativamente all'identificare gli

ne ai servizi di linea, cosiddetti «regolari» ⁽²⁰⁾, che sono indicati come i servizi internazionali registrati.

In realtà la convenzione di Chicago in quanto tale non offre una chiara distinzione tra le due tipologie di servizi aerei ⁽²¹⁾, lasciando ampio spazio alla prassi applicativa, cosicché i singoli Stati contraenti hanno cercato di definire autonomamente la linea di confine tra queste due categorie ⁽²²⁾. L'inevitabile conseguenza, che certamente non avrebbe potuto considerarsi auspicabile, è stata la disuniformità dell'ambito delle categorie coinvolte in ciascun ordinamento.

Il codice della navigazione del 1942 già conteneva *in nuce* elementi utili per delineare la distinzione tra le due tipologie di «servizi aerei», attraverso la contrapposizione semantica tra trasporto «di linea» e «discontinuo od occasionale», che, nella parte II, si rinveniva nell'intestazione dei capi I («trasporto aereo di linea») e II («trasporto di passeggeri e di cose a carattere discontinuo od occasionale») del libro I, titolo VI («Dell'ordinamento dei servizi aerei») ⁽²³⁾. Su tali basi, almeno per quanto concerne la disciplina italiana, si è indicata la regolarità del servizio come criterio caratterizzante dei servizi di linea ⁽²⁴⁾. Si è puntualizzato, del resto, come il

UAV/UAS come aeromobili. Sul punto specifico v. *ex plurimis* U. LA TORRE, *Gli UAV: mezzi aerei senza pilota*, in *Sicurezza, navigazione e trasporto*, a cura di R. Tranquilli-Leali e E. G. Rosafio, Milano, 2008, 93; ID., *La navigazione degli UAV: un'occasione di riflessione sull'art. 965 c. nav. in tema di danni a terzi sulla superficie*, in *Riv. dir. nav.*, 2012, 553; v. anche B. FRANCHI, *Aeromobili senza pilota (UAV): inquadramento giuridico e profili di responsabilità*, in *Resp. civ. prev.*, 2010, 732. È forse il caso di ricordare che la disciplina sancita dall'art. 8 convenz. Chicago 1944 vietava a questi ultimi il sorvolo degli Stati contraenti salvo espressa autorizzazione.

⁽²⁰⁾ L'espressione è di G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, cit., 92.

⁽²¹⁾ La più autorevole dottrina sottolinea infatti come «le formule adottate per distinguere i due tipi di voli sul piano internazionale, comparatistico e convenzionale si erano, infatti, rivelate insufficienti a definire giuridicamente il fenomeno» così E. TURCO BULGHERINI, *Servizi aerei di linea e servizi aerei non di linea*, cit., 392.

⁽²²⁾ Cfr. R. LICHTMAN, *Regularization of the Legal Status of International Air Charter Services*, in *J. Air Law Comm.*, 38, 1972, 141.

⁽²³⁾ Come puntualizzava la relazione al codice della navigazione, tale impostazione derivava a sua volta dal R.d.l. 18 ottobre 1923 n. 3176, che recava norme in tema di «Concessione dei servizi di trasporto esercitati con aeromobili» (Rel. min. c. nav., § 494). Tale decreto del 1923 riguardava soltanto i servizi aerei di linea, omettendo di considerare quelli non di linea: v. *amplius* G. MARTINI, *Il servizio di trasporto aereo di linea. Provvedimenti amministrativi e accordi organizzativi*, cit., 123.

⁽²⁴⁾ Tale concetto è stato sostenuto autorevolmente da G. ROMANELLI, *Il traspor-*

termine «trasporto di linea», utilizzato dal legislatore nazionale, anche «nel linguaggio comune implichi il concetto di trasporti ripetuti su itinerari fissi ed in base ad orari prestabiliti»⁽²⁵⁾.

L'odierna disciplina nazionale dei servizi aerei deriva dalla riforma della parte aeronautica del codice del 2005-2006⁽²⁶⁾. Anche nella versione vigente, il codice della navigazione italiano si limita a presupporre la distinzione fra i servizi aerei «di linea» e servizi aerei «non di linea», senza però darne una definizione⁽²⁷⁾.

Mentre è mantenuta l'intestazione del titolo VI («Dell'ordinamento dei servizi aerei»), i capi I e II sono intitolati, rispettivamente, «Dei servizi aerei intracomunitari» e «Dei servizi aerei extracomunitari», mentre al «[...] lavoro aereo» continua ad essere dedicato il capo III. Coerentemente con il contesto Ue, ed in particolare con il quadro oggi delineato dal reg. Ce n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità⁽²⁸⁾ (su cui si avrà modo di tornare nel prosieguo), nell'ambito intracomunitario, l'art. 776 c. nav. assoggetta i servizi aerei di linea e quelli non di linea al medesimo regime, riservandoli ai vettori aerei che abbiano ottenuto una licenza di esercizio ed un certificato di operatore aereo⁽²⁹⁾.

to aereo di persone, cit., 94 ss. Sul punto v. anche S. FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, Roma, 1947, 73.

⁽²⁵⁾ Così G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, cit., 95.

⁽²⁶⁾ Così nella formulazione introdotta dall'art. 9, comma 1, d. l. 9 maggio 2005 n. 96.

⁽²⁷⁾ Per un'analisi sulla riforma del codice della navigazione e in particolare sulla distinzione tra «servizi aerei di linea e non di linea», con l'evidenziazione dell'esigenza di adeguamento all'evoluzione del quadro comunitario, v. *ex plurimis* E. TURCO BULGHERINI, *La riforma del codice della navigazione parte aerea*, in *Nuove leggi civili*, 2006, 1341, ivi, 1356. V. anche G. MASTRANDREA, L. TULLIO, *La riforma della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. maritt.*, 2005, 1201, ivi, 1224.

⁽²⁸⁾ Il reg. Ce n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità, reca la rifusione dei regolamenti del terzo pacchetto comunitario sul trasporto aereo, ed in particolare dei regolamenti Cee nn. 2407/92, 2408/92 e 2409/92: cfr. D. BOCCHESI, *La rifusione della disciplina comunitaria sulla prestazione dei servizi aerei*, in *Dir. trasp.*, 2009, 307.

⁽²⁹⁾ Per quanto concerne i servizi aerei intracomunitari, facendo riferimento espresso tanto a quelli di linea che a quelli non di linea, il codice della navigazione, all'art. 776 ammette «[...] ad effettuare a titolo oneroso servizi di trasporto aereo di passeggeri, posta o merci, di linea e non di linea su rotte intracomunitarie, i vettori aerei che hanno ottenuto una licenza di esercizio, nonché, preventivamente, una certificazione quale operatore aereo, secondo le disposizioni di cui al presente capo e alla normativa comunitaria».

1.3. *Il regime dei servizi aerei di linea.*

In quello che è oggi il contesto normativo dell'Unione europea, per quanto concerne il concetto di servizio aereo «di linea», non si può prescindere dalla definizione, a suo tempo offerta dall'art. 2, lett. *d*), del reg. Cee 23 luglio 1992 n. 2408/92 sull'accesso dei vettori aerei dell'allora Comunità europea alle rotte intracomunitarie ⁽³⁰⁾, nel c.d. «terzo pacchetto» comunitario sui trasporti aerei ⁽³¹⁾; definizione che ha ispirato quella recata dal vigente reg. Ce n. 1008/2008, all'art. 2, § 16. Secondo quest'ultima, il servizio aereo di linea deve presentare le seguenti caratteristiche: «a) su ogni volo sono messi a disposizione del pubblico posti e/o capacità di trasporto di merci e/o posta per acquisti individuali (direttamente dal vettore aereo o tramite i suoi agenti autorizzati);

b) i voli sono effettuati in modo da assicurare il collegamento tra i medesimi due o più aeroporti:

- in base a un orario pubblicato, oppure
- con regolarità o frequenza tali da costituire una serie sistematica evidente» ⁽³²⁾.

⁽³⁰⁾ Nel reg. Cee n. 2408/92 (rifuso nel reg. Ce n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità) è rintracciabile sia la definizione di «vettore comunitario» sia di «rotte intracomunitarie». Si può sicuramente condividere il rilievo che tale disciplina abbia segnato il passaggio da un sistema concessorio ad uno autorizzatorio non privo di «freni e controlli, sul piano sia sostanziale che temporale» (così S. BUSTI, *La nuova disciplina dei servizi aerei*, in *Trasporti*, 61, 1993, 71, ivi, 85).

⁽³¹⁾ Il campo di applicazione del reg. Cee n. 2408/92 era circoscritto ai soli voli di linea dal proprio art. 1, § 1. In base alla definizione dell'art. 2, § 2, i servizi di linea richiedevano, per essere tali, «una serie di voli che presenta le seguenti caratteristiche: «i) i voli sono effettuati, a titolo oneroso, da aeromobili adibiti al trasporto di passeggeri, di merci e/o di posta in modo tale che, su ogni volo, siano messi a disposizione del pubblico posti per acquisti individuali; ii) i voli sono effettuati in modo da assicurare il collegamento tra i medesimi due o più aeroporti:

- 1) in base ad un orario pubblicato, oppure
- 2) con regolarità o frequenza tali da costituire una serie sistematica evidente».

⁽³²⁾ L'idea della regolarità del servizio come elemento distintivo del trasporto pubblico di linea si rinviene anche nella disciplina dei trasporti pubblici locali. Così, appare utile alla definizione del concetto, ancorché contenuta in una legge che non si applicava ai servizi di competenza statale, quella di cui all'art. 1 della l. 10 aprile 1981 n. 151 («Legge quadro per l'ordinamento, ristrutturazione e potenziamento dei trasporti pubblici locali»), che si riferiva ai «servizi adibiti normalmente al trasporto collettivo di