

IDENTIFICAZIONE DEL VETTORE AEREO E DIRITTI DEL PASSEGGERO

Maria Paola La Spina *

SOMMARIO: 1. Considerazioni introduttive – 2. Il diritto del passeggero a conoscere l'effettiva identità del vettore nella normativa comunitaria ed in quella nazionale – 3. Il regime sanzionatorio previsto in caso di violazione del dovere di informazione del passeggero sull'effettiva identità del vettore operativo.

1. – È ormai prassi sempre più frequente per le compagnie aeree stipulare accordi commerciali aventi ad oggetto la commercializzazione di un volo, al fine di ottimizzare i costi e rafforzare allo stesso tempo la posizione sul mercato. A tali accordi, generalmente, resta estraneo ed ignaro il passeggero, essendo gli stessi stipulati solo tra i vettori aerei.

Tra le forme di collaborazione più diffuse si segnalano: gli accordi di *code sharing*, il *dry lease* ed il *wet lease*.

Prima di esaminare il diritto di informazione del passeggero sull'effettiva identità del vettore operativo, oggetto del presente scritto, appare opportuno accennare brevemente agli istituti sopra nominati al fine di comprendere meglio la portata della normativa presente in materia.

Circa il *code sharing*, nonostante sia una forma di collaborazione alla quale ricorrono oramai quasi tutte le compagnie aeree, nel nostro ordinamento non è ancora presente una sua definizione, ragione per la quale è necessario ricorrere ad altri ordinamenti e ad altre fonti al fine di ricostruire il suddetto istituto.

Tra le definizioni più significative si segnala quella dell'ICAO (International Civil Aviation Organization) ¹ che nel Doc 9626 "Manual on the Reg-

* Dottore di ricerca in "Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente" presso l'Università degli studi di Palermo.

¹ L'ICAO è un'agenzia delle Nazioni Unite la quale ha codificato i principi e le tecniche della navigazione aerea internazionale e promuove lo sviluppo del trasporto aereo internazionale per garantirne la sicurezza e la crescita ordinata. Ha sede in Canada, a Montreal.

ulation of International Air Transport² definisce il *code sharing* come “*the use of the flight designator code of one air carrier on a service performed by a second air carrier, which service is usually also identified (and may be required to be identified) as a service of, and being performed by, the second air carrier*”.

Si evidenziano, inoltre, anche le ulteriori definizioni di *code sharing* che in linea di massima ricalcano quella data dall'ICAO³.

Secondo l'U.S. Department of Transportation, “*Code sharing is the term given to a common airline industry marketing practice where, by mutual agreement between cooperating carriers, at least one of the airline designator codes used on a flight is different from that of the airline operating the aircraft. In one version, two or more airlines each use their own designator codes on the same aircraft operation. Although only one airline operates the flight, each airline in a code sharing arrangement may hold out, market and sell the flights as its own in published schedules*”.

Secondo l'U.S. General Accounting Office (la Corte dei Conti Americana), “*Code sharing occurs when an airline, by agreement, uses its designator code to market flights operated by another carrier as its own*”.

Dalle suesposte definizioni ne consegue che il *code sharing* è l'accordo stipulato tra più compagnie aeree con il quale una compagnia (vettore commerciale o *marketing*) è autorizzata a pubblicizzare e commercializzare un volo con il proprio codice di designazione come se fosse proprio anche se in realtà il volo sarà operato dal vettore di un'altra compagnia (vettore di fatto o *actual carrier*), il quale, a sua volta, potrà commercializzare il volo stesso⁴.

Il *code sharing*⁵ è quindi un accordo stipulato tra almeno due compagnie

² ICAO, Doc 9626 : “Manual on the Regulation of International Air Transport”, Montreal, 2004.

³ Per un approfondimento sulla definizione di *code sharing* si segnala: Franchi, *Gli accordi di code sharing tra vettori aerei: inquadramento giuridico e relativi profili di responsabilità*, in *Resp. civ. prev.*, 2007, vol. V, 1006 s.

⁴ Per un approfondimento v. Pippia, *Gli accordi di code sharing*, in *Diritto del Turismo*, 2007, vol. II, 115.

⁵ Per un approfondimento sui molteplici aspetti del *code sharing*: v. Masutti, *Il diritto aeronautico. Lezioni, casi e materiali*^{II}, Torino, 2009, 307 s.; Antonini, *Corso di diritto dei trasporti*^{II}, Milano, 2008, 175 s.; Lefebvre D'Ovidio-Pescatore-Tullio; *Manuale di diritto della navigazione*^{XI}, Milano, 2008, 301s.; Vernizzi, *La disciplina dei contratti di utilizzazione dell'aeromobile a seguito della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Resp. civ. prev.*, 2006, 737; Callegari-Prati, *I nuovi contratti di utilizzazione dell'aeromobile*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, Milano, 2002, 539; Busti, *Contratto di trasporto aereo*, Milano, 2001, 526 s.; Franchi, *Gli accordi di codesharing*, in *Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione, dei trasporti e del turismo*, Atti del

aeree (vettore operativo—*actual carrier* e vettore commerciale—*contracting carrier*) al quale invece non partecipa il passeggero che nella maggior parte dei casi è ignaro che il volo sarà operato dal vettore di un'altra compagnia.

Per comprendere l'istituto di cui si tratta è necessario evidenziare anche che la IATA⁶ (*International Air Traffic Association*) assegna a ciascuna compagnia un codice di identificazione composto da due o tre lettere, come precisato nella "IATA Passenger Service Conference Resolution n. 762", al quale la compagnia stessa poi aggiunge una serie di numeri identificativi di ciascun vettore⁷.

Convegno, Modena 31 marzo e 1 aprile 1995, Milano, 1996, 519; U.S. Department of Transportation (DOT), *Disclosure of code sharing Arrangements and Long Term Wet Leases*, Washington D.C., 4 agosto 1994; Shenton, *Code sharing – Is Airlines' gain consumers' loss?*, in *The Avmark Aviation Economist*, ottobre 1994, 13 s; Martin, *Liability Issues arising from code sharing*, Relazione tenuta al *Symposium on code sharing*, Brussels, 25 ottobre 1994; Sorensen, *Code Sharing: The Issues*, Relazione tenuta al *Symposium on Code Sharing*, 25 ottobre 1994; Montag, *Legal Question Arising from Code Sharing*, Relazione tenuta all'*Annual Conference dell'European air Law Association*, Amsterdam, 4 novembre 1994; Stratagem Amsterdam, *Code Sharing: a study into the consequences for the internal European Air Transport Market (commissioned by European Commission – DG VII)*, Amsterdam, giugno 1996.

⁶ La nascita della IATA risale al 28 agosto del 1919 (anno in cui fu eseguito il primo volo di linea internazionale) ed è nata come libera associazione non governativa di vettori aerei che decide quindi autonomamente rispetto agli eventuali governi. Gli scopi della IATA possono essere così sintetizzati: promuovere il traffico aereo, promuovere la cooperazione dei soggetti coinvolti nel traffico aereo e cooperazione e collaborazione con le altre organizzazioni internazionali del settore aereo. Come si può facilmente evincere la IATA non ha alcun scopo di creare monopoli o limitare la concorrenza tra vettori aerei ma al contrario cerca di creare reciproci vantaggi. Nel 1919 le compagnie che si sono associate erano appena 6 ma nel giro di pochi anni, nel 1939, passarono a 33 ed oggi le compagnie che fanno parte della IATA sono più di 200 coprendo il 98% del traffico internazionale. Tra i risultati più significativi che si riconoscono alla IATA si ricordano: la nascita del codice di prenotazione interline, l'adozione dei biglietti passeggeri nel 1933 e delle note di spedizione standardizzate etc... Per un approfondimento sulla IATA v. Carlucci, *La cooperazione nel settore dell'aviazione civile: l'International Air Transport Association*, in *Trasporti*, 1994 n. 64, 137 s; Brancker, *IATA and what it does*, Leyden, 1977; Lobianco, *Compendio di diritto aeronautico*, Milano, 2009, 44 s.; IATA, *Aims and Activities*, April, 1992.

⁷ V. in proposito Conti, *Code Sharing and Air Carrier Liability*, in *Air and Space Law*, 2001, 4; Chiaravelli, *Code Sharing: an approach to the open skies concept?*, in *Annals of Air and Space Law*, 1995, 195; De Groot, *Code Sharing*, in *Air Law*, 1994, 62; Gunther, *Legal Implications of Code sharing Services – A German Perspective*, in *Air Law*, 1/1997, 8; Harris-Miller, *International Airline Alliance*, in *Air Law* 3/1998, 125; Franklin, *Code Sharing and Passenger Liability*, in *Air law*, 1/2000, 4.

Il *dry lease* è, invece, il contratto a durata limitata con il quale un soggetto, proprietario dell'aeromobile (*lessor*), si obbliga verso corrispettivo a trasferirne il godimento ad un altro soggetto (*lessee*), per un periodo di tempo determinato⁸.

Dalla suesposta definizione si notano alcune somiglianze tra il *dry lease* con il contratto di *leasing*⁹ ed in particolare con il *leasing* operativo. Tuttavia differisce da quest'ultimo per il fatto che nel *dry lease* manca la previsione contrattuale di poter acquistare il bene al termine del contratto.

Oggetto della prestazione principale del *lessor* è la cessione del godimento dell'aeromobile (*locatio rei*) senza equipaggio al *lessee*; oggetto dell'obbligazione non è, invece, il *facere* una prestazione¹⁰. Per tali ragioni la dottrina dominante¹¹ qualifica il contratto di *dry lease* come un contratto di locazione¹².

⁸ Sull'argomento v., tra gli altri, Lobianco, *Compendio di diritto aeronautico*, cit., 188; Ballarino-Busti, *Diritto aeronautico e spaziale*, cit., 542; Antonini, *Le figure contrattuali del trasporto aereo*, cit., 301; Tullio, *Contratto di noleggio*, cit., 372; Callegari-Prati, *I nuovi contratti di utilizzazione dell'aeromobile*, cit., 541; Lefebvre D'Ovidio-Pescatore-Tullio, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 401; Antonini, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 150.

⁹ La giurisprudenza (Cass. 13 – 12 – 1999, nn. 5569, 5570, 5571, 5572, 5573 e 5574) ha stabilito che ci sono diverse tipologie di leasing: il leasing finanziario, il leasing operativo, ed il *sale and lease back*. Autorevole dottrina (Antonini) ha evidenziato che il contratto di leasing sia "l'esempio concreto e maggiormente diffuso di tipo sociale, ossia di contratto che, pur non essendo disciplinato a livello legislativo, vive nella prassi commerciale in virtù di condizioni contrattuali standardizzate, poste in formulari di costante adozione, che gli hanno impresso contenuto e caratteri costanti e ben definiti". Per un approfondimento sul contratto di leasing in generale v. Buonocore, *Il leasing*, in *I contratti del commercio, dell'industria e del mercato finanziario*, diretto da Galgano, I/1995, 779 s.; Monticelli, *Il leasing*, in *Giurisprudenza sistematica di diritto civile e commerciale. Aggiornamento 1991 – 1998*, diretto da Alpa e Bessone, II /1999, 915 – 929; Bausilio, *Contratti atipici*, Padova, 2002, 109 s.; De Gioia, *Il contratto di leasing*, Forlì, 2004; Bisinella-Nessi-Traballi, *Leasing. Lease back, factoring*, Napoli, 2004. Per un approfondimento sul contratto di leasing di aeromobile v. Antonini, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 127; Masutti, *Il diritto aeronautico*, cit., 354; Callegari-Prati, *I nuovi contratti di utilizzazione dell'aeromobile*, cit., 541; Spasiano, *Recensione a Maria Luisa Corbino, I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, Padova, 1978, in *Studi marittimi*, 1981, 107; Coletta, *Il leasing di aeromobile*, in Aa. Vv., *I nuovi contratti nella prassi civile e commerciale, XVII Trasporto*, coordinati da Morandi, Torino, 2004, 105 s.; Ferrarini, *La locazione finanziaria di nave e di aeromobile*, in *Dir. traspt.*, 1989, 37 s.

¹⁰ In tal senso, tra gli altri, Antonini, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 172, secondo cui "la prestazione principale e caratteristica del *dry lease* è la cessione del godimento dell'aeromobile (*locatio rei*) e non la prestazione di un servizio con esso".

¹¹ Antonini, *Le figure contrattuali nel trasporto aereo*, cit., 301 s.; Tullio, *Contratto di noleggio*, cit., 372; Lobianco, *Compendio di diritto aeronautico*, cit., 188; Masutti, *Il diritto aeronautico*, cit., 320.

¹² Tullio, *Il contratto di noleggio*, cit., 372 secondo cui il *dry lease* è "pacificamente qualificabile

Ne consegue che la qualità di esercente viene assunta in capo al *lessee* che acquista il godimento dell'aeromobile. A tal proposito si evidenzia che le norme del codice della navigazione sul contratto di locazione di nave si applicano anche alla locazione di aeromobile (art. 939 cod. nav.), escluse le specifiche previsioni relative alla forma e alla pubblicità del contratto.

Infine, il contratto di *wet lease* è il contratto di utilizzazione dell'aeromobile in forza del quale un soggetto, esercente l'aeromobile (*lessor*), si obbliga, nei confronti di un altro vettore dietro corrispettivo a compiere uno o più viaggi per il trasferimento di persone o di merci, nel tempo previsto contrattualmente¹³.

A differenza che nel *dry lease*, nel *wet lease* la qualità di esercente resta a carico del *lessor* così come anche l'equipaggio continua a restare alla sue dipendenze.

Si ritiene che la formula di *wet lease* alla quale si ricorre più frequentemente sia quella della ACMI (*Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance*), con la quale il *lessor* si obbliga a compiere uno o più viaggi mettendo a disposizione l'aeromobile dotato di equipaggio accollandosi i costi assicurativi relativi al rapporto ed i costi di manutenzione. Tutti gli altri costi operativi, invece, (carburante, tasse, *taxing, cargo & round handling*, assicurazione del carico) non sono compresi nel nolo e sono assunti dalla compagnia aerea *lessee*¹⁴.

Dalle definizioni dei suddetti contratti, si evince che il passeggero resta estraneo e non partecipa alla loro stipulazione; si può quindi verificare l'ipotesi, sempre più frequente, che il passeggero stipuli il contratto di trasporto aereo con il vettore contrattuale ma poi il trasporto venga effettuato da un altro vettore: il vettore di fatto.

È un fenomeno, infatti, abbastanza comune quello di acquistare un bi-

come una locazione, poiché è trasferita la detenzione di un'aeromobile non equipaggiato e il charterer assume la qualità di esercente". Sulla locazione di aeromobile v., tra gli altri, Rosafio-Comenale Pinto, *La locazione di nave e di aeromobile*, a cura di Cuffaro, Torino, 2008, 371s; A. Lefebvre D'Ovidio, *Locazione di nave e di aeromobile*, in *Noviss. Dig.*, X, Torino, 1963, 1040 s.; Dominerò, *La locazione di nave e di aeromobile*, in *Riv. Dir. nan.*, 1965, I, 28 s.; Gaeta, *Locazione di nave e di aeromobile*, in *Enc. Dir.*, XXIV, s.l., ma Milano, s.d., ma 1974, 1022 s; Medina, *Locazione di nave e di aeromobile*, in *Dig. Disc. Priv., Sez., comm.*, IX, Torino, 1993, 1995, 157 s.

¹³ Sul *wet lease* v. Lobianco, *Compendio di diritto aeronautico*, cit., 188; Ballarino – Busti, *Diritto aeronautico e spaziale*, cit., 542; Antonini, *Le figure contrattuali del trasporto aereo*, cit., 301; Tullio, *Contratto di noleggio*, cit., 372.

¹⁴ Sul punto v. Antonini, *Le figure contrattuali del trasporto aereo*, cit., 302.

glietto aereo da una determinata compagnia aerea e di scoprire successivamente appena giunti in aeroporto, magari anche con un po' di disappunto, che il volo sarà invece effettuato da tutt'altra compagnia. Si può verificare, inoltre, che sul biglietto aereo sia indicato il codice di volo del vettore commerciale dal quale è stato acquistato il biglietto e non anche il codice del vettore di fatto, generando nel passeggero l'affidamento dell'adempimento dell'obbligo del trasporto da parte del vettore contrattuale/commerciale.

Con lo scritto che segue, quindi, si tenterà di capire se le compagnie aeree siano obbligate ad informare il passeggero sull'identità del vettore operativo e, nel caso in cui gli venisse riconosciuto suddetto diritto, si cercherà di capire quali siano le conseguenze in caso di sua violazione.

La questione viene in rilievo anche con riferimento alla sicurezza del passeggero stesso; se, infatti, un passeggero acquista un biglietto aereo da una determinata compagnia perché fa affidamento sulla serietà, sugli standard di sicurezza e sulla reputazione della stessa e sul suo biglietto compare il codice di designazione di quest'ultima, può poi il passeggero trovarsi su un altro vettore magari straniero di cui non ha mai sentito parlare e del quale non conosce gli standard di sicurezza etc...?

Si pensi ad esempio al disastro aereo in cui morirono cinquantatré passeggeri avvenuto in Colombia che ha coinvolto il volo Bogotà – Quito, continuazione del volo Parigi – Bogotà operato dall'Air France. Più precisamente, i passeggeri acquistarono i biglietti, in forza di un unico contratto di trasporto, dall'Air France (vettore commerciale) relativamente la tratta Parigi – Quito ma l'Air France operò materialmente solo il servizio fino a Bogotà dove i passeggeri furono fatti scendere e cambiarono aeromobile (vettore di fatto) che volò per Air France sul quale poi si è verificato il disastro (l'aeromobile perito era di proprietà della TAME, Transportes Militares Ecuatorianos).

In questo caso, il passeggero era a conoscenza del fatto che il volo non sarebbe stato eseguito dal vettore commerciale e che, invece, sarebbe materialmente stato eseguito da un'altra compagnia aerea?

2. – In tempi più recenti, alla luce dell'intensificarsi delle forme di collaborazione tra compagnie aeree (tra cui e soprattutto di accordi di *code sharing*) e alla luce di diversi incidenti aerei, il legislatore comunitario e nazionale hanno sentito l'esigenza finalmente di prevedere e riconoscere espressamen-

te un diritto di informazione in capo al passeggero sulla effettiva identità del vettore operativo.

A livello comunitario, il diritto d'informazione ha trovato un primo riconoscimento con l'emanazione del Regolamento del Consiglio CEE 8 febbraio 1999 n. 323 che ha modificato il Regolamento CEE n. 2299/89 relativo ad un codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione (CRS) dove si prevedeva all'art. 9-*bis* che "il vettore informava ogni consumatore degli eventuali scali con cambio di aeromobile, del numero di scali previsti, dell'identità del vettore aereo che opera direttamente il volo e degli eventuali cambi di aeroporto previsti nell'itinerario".

Successivamente la Comunità Europea è intervenuta sull'argomento attraverso la Risoluzione del Consiglio del 2 ottobre 2000 sui diritti del passeggero¹⁵ da dove si evince la presa di consapevolezza degli organi comunitari della sempre maggiore diffusione di accordi tra compagnie aeree e del fatto che sempre più spesso il trasporto viene effettuato da vettori diversi rispetto quelli con i quali è stato stipulato il contratto e conseguentemente si presenta la necessità di intervenire per tutelare maggiormente il passeggero.

La necessità di garantire trasparenza nei confronti del passeggero del trasporto aereo trova poi conferma anche nella Carta dei diritti del passeggero¹⁶; l'Unione Europea ha, infatti, nell'ottica di garantire una più effettiva tutela ed osservanza del diritto di informazione ha invitato tutti gli Stati membri ad adottare suddetto documento. In Italia l'invito è stato raccolto dall'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) che ha cercato di dare attuazione all'invito comunitario. Per quel che qui più ci interessa si segnala quella disposizione secondo la quale "il contratto di trasporto aereo tra vettore e passeggero è regolato non solo dalla normativa uniforme e comune ma anche dalle condizioni generali di trasporto che devono essere facilmente consultabili per il passeggero sia in fase di prenotazione ma anche presso i banchi delle compagnie aeree presenti in aeroporto".

¹⁵ Doc. 2000/C293/01, in G.U.C.E., 14 ottobre 2000, C 293 I.

¹⁶ Sulla Carta dei diritti del passeggero v., tra gli altri, Palandri, *Carta dei diritti del passeggero del trasporto aereo. L'Unione Europea rafforza la tutela dei viaggiatori*, in *Dir. turismo*, 2005, 63; stessa finalità di tutelare e garantire il diritto di informazione svolge la Carta del Turista predisposta dall'art. 4 della Legge n. 135/2001 che però si rivolge non ai passeggeri del trasporto aereo ma ai consumatori nell'ambito di un viaggio organizzato (sul punto v. Morandi, *L'informazione nella Carta del Turista*, in *Dir. turismo*, 2003, 306 s.).

Tra le condizioni che deve poter conoscere il passeggero vi è quella dell'identità del vettore che opererà materialmente il trasporto. Il passeggero ha, infatti interesse a conoscere chi opererà materialmente il volo non solo per poter individuare il soggetto responsabile in caso di disservizio e conseguenti danni ma anche per scegliere preventivamente il vettore stesso. Basti pensare all'ipotesi di un soggetto che desideri volare solo con vettori della compagnia di bandiera per ragioni di affidabilità o al soggetto che sceglie il vettore per i servizi di bordo offerti o perché il personale di bordo parla una determinata lingua¹⁷.

Continuando con l'esame della normativa comunitaria relativa al diritto d'informazione, si evidenzia che a seguito di recenti incidenti aerei¹⁸, il legislatore comunitario è intervenuto nuovamente sul punto adottando il Regolamento n. 2111/05/CE¹⁹ che al capo terzo riconosce espressamente l'informazione ai passeggeri *ogniquale volta il volo fa parte di un contratto di viaggio e tale viaggio è iniziato nella Comunità e si estende anche ai voli che, facendo parte di un contratto di viaggio iniziato nella Comunità, partano o arrivino in un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro, ma anche partano da un aeroporto da un aeroporto situato in un paese terzo e arrivino a qualsiasi aeroporto di un tale paese* (art. 10).

Il fatto che il legislatore abbia utilizzato l'espressione *contratto di viaggio* potrebbe fare sorgere alcuni dubbi interpretativi sull'ambito di applicazione del presente regolamento; ci si è chiesti, infatti, se debba essere applicato solo ai passeggeri che hanno effettuato il trasporto aereo nell'ambito di un viaggio organizzato²⁰ o anche al passeggero che ha acquistato il biglietto ae-

¹⁷ Per un approfondimento sul dovere di informazione v. Pippia, *Gli accordi di code sharing*, cit., 130; Tuo, *Il Trasporto aereo nell'Unione Europea tra libertà*, cit., 260; Rossi Dal Pozzo, *Servizi di trasporto*, cit., 125 s.; Franchi, *Black list e vettore di fatto: più informazioni agli utenti del trasporto aereo*, in *Resp. civ. prev.*, 2006, 413 s.

¹⁸ Si ricorda l'ATR tunisino precipitato al largo delle coste palermitane il 03 gennaio 2004 che ha causato la morte di 14 persone e la strage nel Mar Rosso del 03 gennaio 2004, in cui un B737 diretto a Parigi è precipitato subito dopo il decollo da Sharm el Sheikh causando la morte di 114 persone.

¹⁹ Reg. n. 2111/2005/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2005, *relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti ad un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE*, in GUUE L 344 del 27 dicembre 2005.

²⁰ Direttiva n. 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990 *concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti "tutto compreso"*, successivamente recepita nel nostro ordinamento con il d.lgs. n. 111 del 17 marzo 1995 e oggi trasfusa nel d. lgs. n. 206/2005 (Codice del consumo).

reo da un "semplice" venditore di biglietti, "inteso come soggetto, generalmente un'agenzia di viaggio, diversa da un vettore aereo o da un tour operator, che si ponga da intermediario fra la compagnia aerea e l'utente passeggero"²¹.

In realtà si ritiene, pacificamente, che l'espressione contratto di viaggio si riferisca non solo a quello definito nella Direttiva n. 90/314/CEE (oggi nel codice del consumo)²² ma in genere si riferisca a qualunque contratto di trasporto, indipendentemente da quale sia finalità e da chi sia acquistato. Pertanto, si ritiene che l'espressione contratto di viaggio, utilizzata nella versione italiana del regolamento, non sia stata veramente appropriata quanto invece sembrano più precise le espressioni *contrat de transport* e *contract of carriage* utilizzate rispettivamente nella versione francese ed inglese del regolamento.

Premesso l'ambito di applicazione, il contenuto del dovere di informazione sull'identità del vettore aereo effettivo è descritta analiticamente nell'art. 11 del Regolamento CE n. 2111/05²³ che prevede diverse ipotesi: in

²¹ Rossi Dal Pozzo, *Servizi di Trasporto aereo e diritti dei singoli nella disciplina comunitaria*, cit., 125.

²² Il codice del consumo definisce all'art. 84 il pacchetto turistico come: "I pacchetti turistici hanno ad oggetto i viaggi, le vacanze ed i circuiti tutto compreso, risultanti dalla prefissata combinazione di almeno due degli elementi di seguito indicati, venduti od offerti in vendita ad un prezzo forfetario, e di durata superiore alle ventiquattro ore ovvero comprendente almeno una notte: a) trasporto; b) alloggio; c) servizi turistici non accessori al trasporto o all'alloggio di cui all'articolo 86, lettere i) e o), che costituiscano parte significativa del pacchetto turistico". Sul contratto di viaggio v., tra i molti, Deiana, *Il contratto di turismo organizzato*, in *Dai Tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione, dei trasporti e del turismo*, cit. 567; V. Franceschelli-Morandi, *Manuale di diritto del turismo*, II ed., Torino, 2003; Morandi, *Il contratto di viaggio*, in *Morandi-Comenale Pinto-La Torre, I contratti turistici*, Milano, 2004, 3 s.

²³ Art. 11 Reg. CE n. 2111/05: "1. Al momento della prenotazione il contraente del trasporto aereo comunica ai passeggeri l'identità del vettore effettivo o dei vettori effettivi, indipendentemente dai mezzi utilizzati per fare la prenotazione.

2. Se l'identità del vettore aereo effettivo o dei vettori aerei effettivi non è ancora nota al momento della prenotazione, il contraente del trasporto aereo fa in modo che il passeggero sia informato del nome del vettore o dei vettori aerei che opereranno probabilmente in quanto aerei effettivi per il volo o i voli interessati. In tal caso, il contraente del trasporto aereo fa in modo che il passeggero sia informato dell'identità del vettore o dei vettori aerei effettivi non appena la loro identità sia stata accertata.

3. Se il vettore contraente o i vettori contraenti vengono cambiati dopo la prenotazione, qualunque ne sia la ragione, il contraente del trasporto aereo adotta immediatamente tutte le misure necessarie per assicurare che i passeggeri siano informati quanto prima del cambiamento. In tutti i casi, i passeggeri vengono informati al check in oppure al momento dell'imbarco qualora, in caso di coincidenza con un altro volo, il check in non sia previsto.

primo luogo stabilisce che l'identità del vettore aereo effettivo sia comunicata al passeggero già al momento della prenotazione e se questa non è ancora conosciuta il contraente del trasporto aereo dovrà informarlo sul probabile vettore che effettuerà il trasporto fermo restando che non appena sarà a conoscenza dell'effettiva identità dovrà comunicarla al passeggero. La norma prevede, inoltre, che anche nel caso in cui venga cambiata l'identità del vettore effettivo successivamente alla prenotazione, il passeggero deve esserne informato dal contraente del trasporto aereo.

Da quanto sopra, si intuisce la volontà del legislatore di volere garantire al passeggero l'effettiva conoscenza del vettore con il quale effettuerà il trasporto a prescindere dal modo d'acquisto del biglietto e da quale soggetto venga acquistato.

In realtà, il problema per il passeggero riguarda principalmente le ipotesi di acquisto di un biglietto aereo tramite internet o da un'agenzia di viaggio che non sempre informano il consumatore sulla effettiva identità del vettore. Quando la prenotazione avviene, invece, tramite un sistema telematico di prenotazione (Computer Reservation System – CRS) l'informazione sul vettore operativo viene fornita obbligatoriamente.

Per quanto riguarda, invece, il dovere d'informazione del passeggero nella normativa nazionale anche in questo caso il legislatore ha disciplinato suddetto aspetto solo in tempi recenti. Infatti, fino alla riforma della parte aeronautica del codice della navigazione del 2005 –2006 nessuna norma riconosceva alcun obbligo in capo al vettore aereo di informare il passeggero circa l'identità effettiva del vettore che avrebbe operato il volo.

Oggi il dovere di informazione è previsto dal citato art. 943 cod. nav. il quale prevede che *“Qualora il trasporto sia effettuato da un vettore aereo diverso da quello indicato sul biglietto, il passeggero deve essere adeguatamente della circostanza prima dell'emissione del biglietto. In caso di prenotazione l'informazione deve essere garantita già al momento della prenotazione.”*

4. Il vettore aereo o il tour operator, a seconda dei casi, assicurano che il contraente del trasporto aereo competente sia informato dell'identità del vettore aereo effettivo o dei vettori aerei effettivi non appena questa sia nota, in particolare in caso di cambiamento di identità.

5. Se il venditore dei biglietti non è stato informato in merito all'identità del vettore aereo effettivo, non sarà responsabile del mancato rispetto degli obblighi previsti nel presente articolo.

6. Il dovere di informazione dei passeggeri da parte del contraente di trasporto aereo circa l'identità del vettore o dei vettori effettivi è specificato nelle condizioni generali di vendita applicabili al contratto di trasporto.

L'informazione fornita al passeggero deve essere completa, esatta e chiara sia nella fase precontrattuale che in quella contrattuale; si devono fornire tutte quelle informazioni, tra le quali l'identità del vettore aereo operativo, tali da consentire al passeggero di formare liberamente il proprio consenso esente da ogni vizio nella stipulazione del contratto. Il passeggero, infatti, si affida ad un determinato vettore dal quale acquista il biglietto e la normativa oggi prevede che sia informato (a prescindere dalla modalità di acquisto – internet, agenzia di viaggio, call center etc. -) su quale vettore effettuerà materialmente il trasporto e quindi il passeggero deve essere anche informato di eventuali accordi commerciali e di *code sharing* esistenti.

Si evidenzia, inoltre, che la questione sul diritto d'informazione del passeggero nell'ambito di un accordo di *code sharing* ha assunto particolare rilevanza anche con riferimento ai viaggi tutto compreso. L'Associazione internazionale degli agenti di viaggio ha, infatti, nel corso degli ultimi anni denunciato un incremento di azioni legali promosse dai passeggeri – consumatori nei confronti di tour operator in quanto si verificava sovente che il trasporto veniva eseguito da un vettore differente rispetto a quello contrattuale all'insaputa dei passeggeri stessi. La categoria degli agenti di viaggio ha, pertanto, richiesto maggiore trasparenza ai tour operator e alle compagnie aeree sugli eventuali accordi di *code sharing* stipulati tra vettori aerei per consentire una più precisa e puntuale informazione al passeggero²⁴. Sul punto era già intervenuta la disposizione contenuta nella direttiva n. 314/90/CE sui viaggi ed i circuiti tutto compreso che obbligava il tour operator di informare il passeggero, prima della partenza, delle caratteristiche del viaggio e delle tipologie di trasporto.

Su tale spinta e per le ragioni già evidenziate (aumento delle forme di collaborazione tra compagnie aeree ed in particolare di accordi di *code sharing*) il legislatore, prima comunitario e poi nazionale, ha sentito l'esigenza di tutelare maggiormente il passeggero riconoscendo in capo al vettore aereo un preciso dovere di informazione dell'identità del vettore aereo operativo.

3. – Ma cosa succede se il vettore non informa il passeggero della effettiva identità del vettore operativo?

Nel corso di questi ultimi mesi ho cercato di verificare se le agenzie di

²⁴ Franchi, *Gli accordi di codesharing*, cit., 522; Masutti, *Il diritto aeronautico*, cit., 314.

viaggio, i call center o le compagnie aeree stesse (tramite le prenotazioni on line) informino effettivamente, al momento della prenotazione o anche in un momento successivo, il passeggero dell'effettiva identità del vettore operativo, in ottemperanza a quanto stabilito dalla normativa sopra citata.

Ebbene, nei casi da me esaminati non sono mai stata informata dell'esistenza di un accordo tra compagnie e dell'identità del vettore operativo, sia che la prenotazione venisse effettuata tramite call center sia che venisse effettuata tramite agenzia di viaggio²⁵. Infatti, ogni volta che effettuavo una prenotazione di un biglietto aereo per una tratta servita da compagnie che avevano stipulato precedentemente ad esempio un accordo di *code sharing* non mi veniva mai comunicata l'esistenza dell'accordo. Venivo a conoscenza dell'accordo e dunque della vera identità del vettore operativo solo quando veniva stampata la prenotazione o il biglietto dove talvolta, infatti, era riportato il codice identificativo di entrambi i vettori: del vettore operativo e del vettore contrattuale.

Più spesso, invece, sono venuta a conoscenza dell'effettiva identità del vettore operativo solo quando chiedevo espressamente all'agente di viaggio o all'operatore del call center da quale vettore aereo sarebbe stato effettuato il trasporto.

Solo quando la prenotazione veniva effettuata *on line* riscontravo chiarezza e trasparenza sul punto; le compagnie aeree, infatti, sono solite indicare nei loro siti la presenza di un accordo di *code sharing* e quindi indicano entrambi i codici identificativi dell'aeromobile e da quale sarà eseguito il trasporto.

Ciò ha dimostrato che da parte degli operatori del settore, in linea di massima e per quel che riguarda la mia esperienza, non vi è l'osservanza del dovere di informare il passeggero sulla effettiva identità del vettore operativo e ciò in violazione alla normativa esistente.

Ritengo, infatti, che tale informazione debba essere fornita spontaneamente al momento della prenotazione e indipendentemente da una espressa richiesta del passeggero.

Sovente accade, quindi, che il passeggero scopra, e immaginiamo talvolta anche con disagio, solo quando arriva in aeroporto e sta per imbarcarsi che il

²⁵ La mia non è una generalizzazione e non si vuole riferire a tutte le agenzie di viaggio o compagnie aeree ma solo a quelle da me consultate.

volo sarà effettuato da un altro vettore.

In questi casi, quali sono i diritti del passeggero ed i rimedi previsti dalla normativa esistente in materia?

Al riguardo il Regolamento CE n. 2111/05 prescrive all'art. 12²⁶ le sanzioni da applicare nel caso di inosservanza del dovere d'informazione del passeggero. Il suddetto regolamento prevede gli stessi rimedi previsti anche dal Regolamento CE n. 261/04, vale a dire il diritto al rimborso del biglietto o alla partenza su un volo alternativo (riavviamento).

L'applicazione del paragrafo 2 dell'art. 12 del Regolamento CE n. 2111/05 fa, inoltre, salva l'applicazione dell'art. 13 del Regolamento CE n. 261/04 che prevede i diritti e le azioni di regresso attribuiti ai vettori oppure agli operatori turistici.

A livello comunitario, nell'ambito delle sanzioni da applicare in caso di violazione del dovere d'informazione, si segnala anche la disposizione contenuta nel successivo articolo 13 del Regolamento CE n. 2111/05²⁷ secondo la quale gli Stati membri sono tenuti a garantire il rispetto delle norme in materia di informazione ai passeggeri e stabilire, in caso di violazione, delle sanzioni efficaci, proporzionate e dissuasive.

Soluzioni analoghe a quelle adottate dall'ordinamento comunitario sono state prese anche dal legislatore interno il quale all'art. 943 cod. nav. prescrive che *"...In caso di mancata informazione, il passeggero può chiedere la risoluzione*

²⁶ Art. 12 Reg. CE n. 2111/05: *"1) Il presente regolamento non pregiudica il diritto al rimborso o alla partenza su un volo alternativo previsto dal Regolamento CE n. 261/04;*

2) Nei casi in cui il regolamento CE n. 261/04 non si applica e: a) il vettore aereo effettivo notificato al passeggero è stato inserito nell'elenco comunitario ed è soggetto ad un divieto operativo che ha condotto alla cancellazione del volo in questione, o che avrebbe condotto alla sua cancellazione qualora fosse stato effettuato nella Comunità o b) il vettore aereo effettivo notificato al passeggero è stato sostituito da un altro vettore effettivo che è stato inserito nell'elenco comunitario e che è soggetto ad un divieto operativo che ha condotto alla cancellazione del volo in questione, o che avrebbe condotto alla sua cancellazione qualora fosse stato effettuato nella Comunità, il contraente di trasporto aereo firmatario del contratto di trasporto garantisce al passeggero il diritto al rimborso o alla partenza su un volo alternativo, di cui all'art. 8 del regolamento CE n. 261/04, a condizione che, se il volo non è stato cancellato, il passeggero abbia scelto di non prenderlo.

3) L'applicazione del paragrafo 2 del presente articolo fa salvo l'articolo 13 del regolamento CE n. 261/04.

²⁷ Art. 13 Reg. CE n. 2111/05: *"Gli Stati membri garantiscono il rispetto delle norme del presente capo e stabiliscono sanzioni in caso di loro violazione. Tali sanzioni sono efficaci, proporzionate e dissuasive".*

del contratto, il rimborso del biglietto e il risarcimento del danno"²⁸.

Il passeggero, quindi, che arriva in aeroporto e solo in quel momento scopre che il volo sarà effettuato da un altro vettore può decidere di non imbarcarsi, conseguentemente di non partire e di adire l'Autorità Giudiziaria al fine di ottenere la risoluzione del contratto, il rimborso del biglietto e il risarcimento del danno, da calcolarsi secondo le regole generali di diritto civile. Anche se ritengo che tali rimedi non siano del tutto soddisfacenti; basti pensare in primo luogo al disagio che subisce il passeggero quando, in forza di un accordo di *code sharing*, il trasporto sarà effettuato in parte dal vettore contrattuale e in parte dal vettore operativo; quando, in altre parole, il passeggero acquista il biglietto dal vettore marketing e solo dopo scopre che in realtà lo stesso vettore marketing effettuerà solo parzialmente il trasporto e la parte restante sarà effettuata dal altro vettore. Che fare in questo caso?

Si consideri poi la differente circostanza che nella maggior parte dei casi i passeggeri non vengono informati dalle compagnie aeree non solo dell'esistenza di un accordo di *code sharing* ma anche sui possibili rimedi giuridici riconosciuti dalla legge. Per cui generalmente il passeggero difficilmente eserciterà alcuna azione nei confronti del vettore marketing che l'ha tenuto (volontariamente o casualmente) all'oscuro dell'esistenza di un accordo commerciale.

Ritengo, pertanto, che sia necessario, nel corso dei prossimi anni, fare in modo che tutti coloro che utilizzano l'aeromobile quale mezzo di trasporto siano informati di tutti i diritti riconosciuti dalla legge nazionale, comunitaria ed internazionale in caso di disservizi e anche in caso di *code sharing*. È necessario un intervento normativo in materia al fine di rafforzare il sistema sanzionatorio in caso di inosservanza da parte degli operatori del settore del dovere di informazione. Forse solo a quel punto le compagnie aeree cominceranno ad adempiere a tutti gli obblighi loro imposti nei confronti del passeggero tra i quali l'obbligo di informarlo sull'effettiva identità del vettore operativo.

²⁸ Art. 1453 c.c., comma I: "Nei contratti con prestazioni corrispettive, quando uno dei contraenti non adempie le sue obbligazioni, l'altro può a sua scelta chiedere l'adempimento o la risoluzione del contratto, salvo, in ogni caso il risarcimento del danno."