

## L'ASSICURAZIONE DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE DEL VETTORE NEL TRASPORTO AEREO DI PERSONE \*

Maria Piera Rizzo \*\*

SOMMARIO: 1. Premessa – 2. Fonti – 3. L'assicurazione per conto dei passeggeri e il profilarsi di un'assicurazione di responsabilità – 4. L'assicurazione del vettore nel trasporto aereo di persone: il diritto vigente – 5. Riflessioni conclusive.

1. – L'assicurazione della responsabilità civile <sup>1</sup> nel trasporto aereo di persone <sup>2</sup>, dopo averla affiancata a lungo, ha da oltre un decennio sostituito

\* Contributo destinato agli Scritti in ricordo del Prof. E. Fanara nel quindicesimo anno dalla scomparsa, in corso di stampa.

\*\* Professore ordinario di Diritto della navigazione, Università degli studi di Messina.

<sup>1</sup> In argomento, *inter alia*, vedi V. ANGELONE, *Assicurazione della responsabilità civile*, in *Enc. dir.*, III, 1958, 554 ss.; e, più di recente, I. PARTENZA, *L'assicurazione di responsabilità civile generale*, Milano, 2009.

<sup>2</sup> Sull'assicurazione della responsabilità civile del vettore nel trasporto aereo di persone cfr., fra gli altri, A. ANTONINI, *La tutela assicurativa del passeggero nel trasporto aereo di persone*, in *Resp. civ. prev.*, 1990, 937 ss.; B. BERTUCCI, *L'assicurazione dell'aeromobile e quella della responsabilità del vettore aereo*, in *Profili giuridici delle assicurazioni contro i rischi dei trasporti: stato dell'arte ed evoluzione*, Incontro di studio del Dottorato di ricerca in Diritto della Navigazione e dei Trasporti, « Villaggio Marispa » Ispica-Ragusa, 3-8 settembre 1995, Messina, I, 1996, 167, 248 ss.; M. PIRAS, *L'assicurazione della responsabilità del vettore aereo di persone*, in *Dir. trasp.*, 2001, 461 ss.; C. SEVERONI, *Requisiti assicurativi minimi nell'assicurazione di responsabilità del vettore aereo*, in *Dir. trasp.*, 2004, 769 ss.; M. DEIANA, *I minimali assicurativi nell'evoluzione normativa*, in *Dir. trasp.*, 2004, 757 ss.; S. VERNIZZI, *Brevi note sul nuovo assetto delle assicurazioni aeronautiche a seguito dei decreti legislativi n. 96/2005 e 151/2006*, in *Resp. civ. prev.*, 2006, 1946 ss.; M. DEIANA, *L'assicurazione*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, a cura di L. Tullio, Napoli, 2006, 365 ss.; S. BIELLI, *Assicurazioni contro i rischi della navigazione aerea*, in *Le assicurazioni*, a cura di A. La Torre, 2<sup>a</sup> ed., Milano, 2007, 654 ss.; M. DEIANA, *Le assicurazioni aeronautiche nella disciplina comunitaria*, in *Nuovi profili di responsabilità e di assicurazione nel diritto aeronautico*, Napoli, 2009, 235 ss.; E. G. ROSAFIO, *Considerazioni sull'assicurazione della responsabilità del vettore aereo di persone*, *ivi*, 307 ss.; M.P. RIZZO, *Assicurazioni aeronautiche*, in *Diritto*



l'assicurazione infortuni per conto dei passeggeri<sup>3</sup>. Il legislatore, interno, internazionale ed eurounitario è intervenuto in maniera così incisiva nella materia che ci è parso utile ricostruire il quadro della complessa disciplina in atto applicabile, in comparazione con il regime giuridico previgente, ai fini della sua più piena intelligenza.

2. – L'assicurazione della responsabilità civile nel trasporto aereo di persone, riconducibile al ramo danni<sup>4</sup>, costituisce un'assicurazione particolare della navigazione aerea che riceve disciplina speciale nel codice della navigazione, novellato dai decreti legislativi che ne hanno riformato la parte aeronautica, vale a dire il dlgs. 9 maggio 2005 n. 96<sup>5</sup> e il d.lgs. 15 marzo 2006 n. 151 che l'ha emendato. Per effetto del primo è stato abrogato il capo dedicato all'assicurazione obbligatoria dei passeggeri<sup>6</sup>. La tutela assicuratoria di questi ultimi è ora garantita da un obbligo di assicurare la propria responsabilità che grava sul

*della navigazione* (a cura di Massimo Deiana), Milano, 2010, 29 ss.; A. ANTONINI, A. GAGGIA, *Le assicurazioni aeronautiche*, in *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria e uniforme*, (a cura di Rita Tranquilli Leali, Elisabetta G. Rosafio), Milano, 2011, 281, 293 s.; A. M. SIA, *L'assicurazione dei passeggeri*, *ivi*, 297 ss.; E. FOGLIANI, *I contratti di assicurazione nel trasporto aereo*, in *I contratti del trasporto* (opera diretta da Francesco Morandi), tomo primo, *Trasporto aereo e marittimo*, Bologna, 2013, 283 ss.; ZAMPELLA, *Dalla Corte di giustizia due prevedibili interpretazioni in tema di trasporto aereo di persone e azione diretta contro l'assicuratore*, nota a Corte di giustizia UE, sez. I, 9 settembre 2015, in *Dir. trasp.*, 2016, 471 ss.

<sup>3</sup> Sulla quale si vedano, *ex multis*, A. FIORENTINO, *Le assicurazioni aeronautiche obbligatorie*, in *Asic.*, 1952, 303; IDEM, *Le assicurazioni contro i rischi della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1953, I, 230; A. DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, Milano, 1956, III; S. NISIO, *Assicurazione dei passeggeri (dir. nav.)*, in *Enc. dir.*, III, 1958, 573 ss.; A. DONATI, *Assicurazioni marittime ed aeronautiche*, in *Enc. dir.*, III, 1958, 731 ss.; S. FERRARINI, *Assicurazioni marittime e aeronautiche*, in *Nss. D.I.*, I, 2, 1958, 1172 ss.; M. GRIGOLI, *L'assicurazione obbligatoria dei passeggeri*, Milano, 1971; E. FANARA, *Le assicurazioni aeronautiche*, Reggio Calabria, I, 1976, 545 ss.; S. FERRARINI, *Le assicurazioni aeronautiche*, in *Asic.*, 1985, I, 511.; IDEM, *Assicurazioni aeronautiche*, in *D. disc. priv., sez. comm.*, I, 1987, 390 ss.; E. FANARA, *Le assicurazioni*, in *Dir. maritt.*, 1987, 631 ss.; G. PESCATORE, *Assicurazioni nella navigazione marittima, interna ed aerea*, in *Enc. giur.*, III, Roma, 1988; E. FANARA, *Le assicurazioni marittime ed aeronautiche*, in *Il cinquantenario del codice della navigazione*, Atti del Convegno di Cagliari, 28-30 marzo 1992, Cagliari, 1993, 401 ss.; E. G. ROSAFIO, *Considerazioni sulla responsabilità del vettore aereo di persone*, *cit.*, 307 ss.

<sup>4</sup> Cfr. l'art. 2.11, d.lgs. 7 settembre 2005 n. 209, recante il codice delle assicurazioni private. In generale cfr. L. BUTTARO, *Assicurazione contro i danni*, in *Enc. dir.*, III, 1958, 493 ss.

<sup>5</sup> Di revisione della parte aeronautica del codice della navigazione.

<sup>6</sup> Artt. da 996 a 1000 c. nav., capo I, titolo IV, libro terzo, parte seconda del c. nav.

vettore in forza dell'art. 942 c. nav. e della normativa comunitaria che lo stesso richiama. Si tratta del regolamento (CE) n. 2027/97 del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti, come modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 del 13 maggio 2002 (art. 3, secondo comma), nonché del regolamento (CE) n. 785/2004 del 21 aprile 2004 relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili. Quest'ultimo pone in capo ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili l'obbligo di assicurare la propria responsabilità, rispettivamente, per quanto concerne i passeggeri, i bagagli, le merci e verso i terzi (art. 4).

Ferma restando la scontata prevalenza su entrambe della normativa europea, il rapporto tra la disciplina generale del codice civile in materia di assicurazioni e la disciplina speciale del codice della navigazione per quanto concerne le assicurazioni (marittime ed) aeronautiche è segnato dall'art. 1885 cod. civ., il quale dispone che le assicurazioni contro i rischi della navigazione sono disciplinate dalle norme del capo XX, rubricato "Dell'assicurazione", titolo III, libro IV, cod. civ. per quanto non è regolato nel codice della navigazione. La norma predetta introduce una deroga al sistema delineato dall'art. 1 c. nav., e pertanto le disposizioni e i principi generali di cui agli artt. da 1882 a 1903 e l'art. 1932 cod. civ., l'art. 1917 cod. civ. che disciplina l'assicurazione della responsabilità civile (allocato nella sezione II dedicata all'assicurazione contro i danni), e *talune* regole generali di cui agli artt. 1904 e 1905, 1910, 1913, 1914, 1916 cod. civ. (contenute nella stessa sezione), *tutte queste previsioni* (nonché gli artt. 2767 e 2952 cod. civ., collocati nel libro della tutela dei diritti), si applicano alla fattispecie assicurativa in esame come norme integrative e primarie di pari grado rispetto al codice della navigazione, prevalendo sulle fonti, anche speciali, vale a dire sulle leggi in materia di navigazione, su quelle subordinate (regolamenti, usi nella stessa materia) e sul ricorso all'analogia prioritaria.

3. – L'art. 941 c. nav. nella sua formulazione originaria poneva in capo all'esercente di linee aeree regolari l'obbligo di assicurare ciascun passeggero contro gli infortuni di volo per l'importo di 160.000 lire, successivamente elevato a 5.200.000 lire, somme che corrispondevano al limite posto *pro tempore* alla responsabilità del vettore dall'art. 943 c. nav. (ora sostituito). La dottrina era tuttavia dell'avviso che l'uso del termine esercente fosse, nel

caso, del tutto improprio perché l'analisi delle restanti norme del codice disciplinanti l'assicurazione dei passeggeri faceva invece ritenere che il soggetto obbligato fosse in realtà il vettore di linee aeree regolari. La dottrina si era pure interrogata sulla natura di questa assicurazione, configurandola in prevalenza<sup>7</sup> come un'assicurazione infortuni, sia pure speciale, data la specialità (volo) della causa, che veniva stipulata per conto del passeggero in nome proprio dal vettore. Peraltro, la circostanza che l'assicuratore avesse azione di rivalsa contro il vettore solo quando il sinistro fosse derivato da dolo o colpa grave sua o dei suoi dipendenti o preposti (art. 1000, ora abrogato) e non anche nel caso fosse dipeso da colpa lieve, di cui il vettore rispondeva a norma dell'art. 942 c. nav. (ora sostituito), ha indotto una parte della dottrina<sup>8</sup> a ritenere che l'assicurazione obbligatoria in esame fosse ad un tempo contro gli infortuni e contro la responsabilità del vettore, avesse cioè carattere misto.

L'assicurazione dei passeggeri, disciplinata agli artt. 996-1000 c. nav. ora abrogati, era stipulata in abbonamento. L'assicuratore rispondeva della morte e della invalidità del passeggero derivati da lesioni prodottesi, in occasione del volo, per causa violenta ed esterna, purché il sinistro non dipendesse in tutto o in parte da dolo del passeggero. Quanto all'indennità di assicurazione, con l. 16 aprile 1954 n. 202, era stata elevata a lire 5.200.000, in parallelo con l'aumento del limite del risarcimento dovuto dal vettore a norma dell'art. 943 c. nav. (ora sostituito). Questo massimale non venne più aumentato, impoverendone la funzione indennitaria, neppure per adeguarlo ai consistenti incrementi del limite del risarcimento a carico del vettore introdotti dai successivi interventi del legislatore interno e comunitario.

Con la l. 7 luglio 1988 n. 274<sup>9</sup> il legislatore nazionale si preoccupò di colmare la grave lacuna apertasi nel nostro ordinamento a seguito del venir meno dei limiti risarcitori, di cui beneficiava il vettore aereo nei voli soggetti

<sup>7</sup> Nel senso che si tratti di un'assicurazione infortuni cfr. A. DONATI, *Trattato*, cit., III, 110; S. NISIO, *op. cit.*, 576; G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1966, 190 s.; LEFEBVRE D'OVIDIO, PESCATORE, *Manuale di diritto della navigazione*, 5<sup>a</sup> ed., Milano, 1969, 542. Per la tesi che l'assicurazione in esame rientri nello "schema generico dell'assicurazione infortuni", ma con peculiarità di *species*", vedi E. FANARA, *Le assicurazioni aeronautiche*, cit., 599.

<sup>8</sup> Vedi A. FIORENTINO, *Le assicurazioni aeronautiche obbligatorie*, cit., 308 s. Vedi pure Relazione ministeriale al codice della navigazione, n. 630.

<sup>9</sup> In argomento cfr. G. SILINGARDI, *Commento alla legge 7 luglio 1988, n. 274*, in *Le nuove leggi civ. comm.*, 1989, 273.

alla Convenzione di Varsavia del 1929 e al Protocollo de L'Aja del 1955<sup>10</sup>, per effetto della nota sentenza della Corte costituzionale 2 maggio 1985 n. 132<sup>11</sup>. L'art. 2 della stessa legge stabilì che nel trasporto aereo internazionale di persone, come definito dalla Convenzione di Varsavia e modificato dal Protocollo de L'Aja, compiuto da vettori italiani o stranieri (che operavano per detto trasporto nel nostro Paese), di linea e non di linea, come nel caso che in base al contratto fosse previsto solo lo scalo in territorio italiano, il vettore avrebbe potuto beneficiare della limitazione di responsabilità secondo il sistema di Varsavia-L'Aja a patto che avesse stabilito nelle sue condizioni generali di trasporto o, per i voli non di linea, nelle rispettive autorizzazioni o licenze, un limite di risarcimento per morte o lesione personale del passeggero, almeno pari, per ciascun passeggero, a 100.000 diritti speciali di prelievo (DSP), quali definiti dal Fondo monetario internazionale. L'applicazione del predetto regime era subordinata alla condizione che il vettore stipulasse un contratto di assicurazione, a copertura della propria responsabilità civile per danni da morte o lesione personale del passeggero, per un massimale almeno pari, per ciascun passeggero, a 100.000 DSP, sanzionando la mancata o l'inadeguata copertura assicurativa con la previsione di un divieto di circolazione per l'aeromobile. La disciplina predetta trovava applicazione nei confronti dei vettori italiani anche per i trasporti aerei che non avessero origine, destinazione o scalo in territorio italiano.

Così, a seguito dell'intervento del legislatore del 1988, e nei limiti della sua sfera di applicazione, si era venuta a creare una eterodossa coesistenza di due *species* di assicurazioni obbligatorie a tutela del passeggero, mantenutasi fino alla legge di riforma della parte aeronautica del codice della navigazione che ha abrogato le previsioni sull'assicurazione infortuni; quella tradizionale contro gli infortuni disciplinata dal codice della navigazione (che le polizze assicurative

<sup>10</sup> Sul sistema normativo risultante dalla Convenzione di Varsavia del 1929 per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale e dal Protocollo dell'Aja del 1955 che la emenda e successive integrazioni e modificazioni, vedi, per tutti, E. FANARA, *Le assicurazioni aeronautiche*, cit. 269 ss.

<sup>11</sup> In *Foro it.*, 1985, I, c. 1585 ss. In argomento, vedi E. FOGLIANI, *La limitazione della responsabilità del vettore aereo internazionale di persone nel giudizio della Corte Costituzionale*, in *Dir. maritt.*, 1985 fasc. 4, 752 ss.; M. GRIGOLI, *Luci ed ombre della sentenza della Corte Costituzionale sulla parziale illegittimità delle leggi di esecuzione della Convenzione di Varsavia e del Protocollo dell'Aja relativi al trasporto aereo internazionale*, in *Giust. civ.*, 1985 fasc. 10, 2456 ss.

combinare più diffuse tutt'ora contemplano)<sup>12</sup> e quella della responsabilità del vettore per morte o lesione personale del passeggero introdotta dalla precitata legge l. n. 274/1988, per la quale era previsto *un massimale almeno pari a 100.000 DSP*; realtà normativa che non si risolveva in un potenziamento della salvaguardia del danneggiato, che si sarebbe potuto ottenere agevolmente con un adeguamento dei massimali previsti per l'assicurazione infortuni. Infatti, questa garantiva al meglio il passeggero, coprendolo anche contro gli infortuni prodotti da fortuito e dei quali quindi il vettore non rispondeva; inoltre il passeggero, in quanto soggetto assicurato, era titolare, direttamente nei confronti dell'assicuratore, del diritto all'indennizzo. Di contro l'assicurazione della responsabilità del vettore consentiva la realizzazione della finalità di tutela del danneggiato nel solo caso che il danno fosse stato prodotto da un fatto del quale il vettore fosse tenuto a rispondere in base al diritto applicabile, rendendo quindi necessario l'accertamento della responsabilità vettoriale.

Una più incisiva tutela del passeggero, anche sotto il profilo assicurativo, venne prevista nel quadro del regolamento (CE) n. 2027/97<sup>13</sup>, il quale, nel rendere il vettore aereo comunitario illimitatamente responsabile per i danni da morte, ferite o qualsiasi altra lesione personale subita dal passeggero in caso di incidente, pose a carico del primo l'obbligo di assicurare la propria responsabilità fino alla copertura della somma limite di 100.000 DSP e, al di là di questa somma, fino ad un livello ragionevole, con ciò specificando l'obbligo assicurativo già genericamente previsto in capo al vettore comunitario dall'art. 7 del regolamento (CEE) n. 2407/1992 del 23 luglio 1992<sup>14</sup>, che non aveva però fissato né gli importi minimi da assicurare né le condizioni di assicurazione. Poiché entro l'ammontare di 100.000 DSP il vettore

<sup>12</sup> Cfr. E. FOGLIANI, *op. cit.*, 294 ss.

<sup>13</sup> In argomento cfr. G. SILINGARDI, *Regolamento CE n. 2027/97 e nuovo regime di responsabilità del vettore aereo di persone*, in *La nuova giurispr. civ. comm.*, 1999 fasc. 1, pt. 2, 26 ss.; G. ROMANELLI, *Il regime di responsabilità del vettore aereo per infortunio al passeggero in base al regolamento CE del Consiglio n. 2027/97*, in *Studi in memoria di Maria Luisa Corbino*, Milano, 1999, 749 ss.

<sup>14</sup> Sul regolamento CEE n. 2407/92 cfr. GIRARDI, *La terza fase della liberalizzazione del trasporto aereo*, in *Europa: contenuti e problemi applicativi*, in *Dir. traspr.*, 1993, 39 ss.; G. SILINGARDI, *Il completamento delle misure di liberalizzazione del trasporto aereo*, in *Riv. giur. circ. traspr.*, 1997, 512 ss. Unitamente ai regolamenti n. 2408/92 e al 2409/92, il regolamento in questione è stato trasfuso nel regolamento CE n. 1008/2008, recante norme comuni per la prestazione dei servizi aerei nella Comunità.

non poteva limitare o escludere la propria responsabilità, salvo la prova della colpa esclusiva o concorrente del passeggero, quest'ultimo era meglio garantito nel quadro del regolamento n. 2027 di quanto non lo fosse in applicazione della l. n. 274/1988, benché di questa normativa il regolamento n. 2027 perpetuasse alcuni difetti, quali la mancata previsione dell'azione diretta del danneggiato verso l'assicuratore e l'opponibilità al danneggiato delle eccezioni contrattuali spettanti all'assicuratore nei confronti dell'assicurato riguardanti la risoluzione o l'invalidità del contratto assicurativo della responsabilità civile e il dolo dell'assicurato, cioè del vettore (art. 1917 cod. civ.). La l. n. 274/1988 continuava a trovare applicazione per le avio linee battenti bandiera di Paesi non comunitari autorizzate in base ad accordi di traffico aereo, ad eseguire il trasporto internazionale di persone avente origine, scalo o destinazione in territorio italiano.

4. – In vista dell'entrata in vigore della Convenzione di Montreal<sup>15</sup> del 28 maggio 1999 per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, destinata a sostituire la Convenzione di Varsavia e gli strumenti ad essa collegati, la Comunità europea ha ritenuto opportuno conformare la disciplina della responsabilità del vettore aereo comunitario, in relazione ai passeggeri e bagagli, alle pertinenti disposizioni della Convenzione di Montreal. A tal fine, con il regolamento (CE) n. 889/2002 del 13 maggio 2002<sup>16</sup> la Comunità ha emendato il regolamento (CE) n. 2027/97, il cui art. 3 sostituito incorpora le corrispondenti norme della Convenzione di Montreal, in vigore nei confronti della Comunità e dell'Italia stessa a partire

<sup>15</sup> In argomento vedi, *inter alia*, A. ZAMPONE, *Le nuove norme sulla responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale di passeggeri*, in *Dir. trasp.*, 2000 fasc. 1, 7 ss.; A. ANTONINI, *La responsabilità del vettore aereo per il trasporto di persone e cose nella più recente evoluzione normativa: Protocolli di Montreal, Varsavia-Montreal, regolamento comunitario*, in *Dir. trasp.*, 2000 fasc. 3, p. 615 ss.; IDEM, *La responsabilità del vettore aereo di persone nel trasporto nazionale e in quello internazionale*, in *Dir. maritt.*, 2000, fasc. 4, pt. 1, 1180 ss.; A. BOVIO, L. MOSTROMATTEO, *La responsabilità del vettore aereo nella Convenzione di Montreal*, in *Il nuovo dir. soc.*, 2012 fasc. 7, 68 ss.; A. ZAMPONE, *Il doppio livello di responsabilità per morte o lesioni del passeggero*, in *Dir. trasp.*, 2012 fasc. 1, 621 ss.; M. COCCO, *La responsabilità del vettore aereo per lesioni al passeggero: sulla nozione di "accident" e sulla ripartizione dell'onere della prova*, in *Dir. trasp.*, 2017 fasc. 2, 539 ss.

<sup>16</sup> Vedi L. PIERALLINI, *Un nuovo intervento normativo verso l'omogeneizzazione della responsabilità del vettore aereo (regolamento 889/2002/CE)*, in *Le nuove leggi civ. comm.*, 2002 fasc. 4-5, 699 ss.

dal 28 giugno 2004. Queste ultime, per effetto dell'art. 1 sostituito del regolamento *de quo*, trovano applicazione anche ai trasporti aerei effettuati in un unico Stato membro, purché eseguiti da un vettore aereo comunitario e, quindi, munito di valida licenza d'esercizio rilasciata nella Comunità. Nell'ordinamento italiano quest'ultimo limite è ora caduto per effetto del d. lg. n. 96/2005 (come emendato dal d. lg. n. 151/2006) che ha sostituito il testo dell'art. 941 c. nav., ai sensi del quale il trasporto aereo di persone e bagagli, compresa la responsabilità del vettore per lesioni personali del passeggero, è ora regolato dalle norme comunitarie e internazionali in vigore nella Repubblica (comma primo). La stessa norma al comma terzo precisa che la disciplina della sezione "Del trasporto di persone e bagagli" (artt. 941-949 *ter* c. nav.) si applica anche ai trasporti eseguiti da vettore non munito di licenza d'esercizio.

L'art. 942 c. nav., nel testo vigente, a sua volta dispone che il vettore aereo deve assicurare la propria responsabilità verso i passeggeri secondo la normativa comunitaria e quindi, ai sensi dell'art. 3, par. 2 del regolamento (CE) n. 2027/97 emendato, fino ad un livello adeguato per garantire che tutte le persone aventi diritto al risarcimento ricevano l'intero importo che spetta loro. Il concetto di livello adeguato è stato oggetto di «interpretazione autentica» da parte del legislatore comunitario, il quale con il regolamento (CE) n. 785/2004<sup>17</sup> è intervenuto normando i requisiti assicurativi minimi applicabili «a tutti i vettori aerei e a tutti gli esercenti di aeromobili che effettuino voli all'interno del territorio di uno Stato membro cui si applica il trattato, a destinazione o in provenienza dallo stesso, o che lo sorvolano»<sup>18</sup>. Per quanto

<sup>17</sup> Sul regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004, relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili, vedi C. SEVERONI, *Requisiti assicurativi minimi nell'assicurazione di responsabilità del vettore aereo*, in *Dir. trasp.*, 2004, 769 ss.; M. GRIGOLI, *Un incisivo intervento del legislatore comunitario per integrare le garanzie assicurative richieste al vettore aereo e all'esercente dell'aeromobile*, in *Assicurazioni*, 2005 fasc. 1, 3 s.; IDEM, *Evoluzione del regime assicurativo dei vettori aerei e degli esercenti di aeromobili*, in *Assicurazioni*, 2008 fasc. 2, pt. 1, 277 ss.

<sup>18</sup> L'art. 21 del regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010 sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e di inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56 dispone, *ad abundantiam*, che, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 785 del 2004 "anche i vettori aerei di paesi terzi sono tenuti ad adempiere agli obblighi assicurativi di cui al suddetto regolamento". In argomento vedi F. MORANDI, *La disciplina dell'assistenza alle vittime di incidenti aerei e ai loro fami-*



riguarda i passeggeri (e i bagagli non registrati, per volo si intende il periodo di trasporto dei passeggeri, inclusi imbarco e sbarco (art. 3, lett. *d*), prima alinea). La copertura assicurativa minima della responsabilità nei confronti dei passeggeri ammonta a 250.000 DSP per passeggero, ma può essere sensibilmente ridotta dagli Stati membri per le operazioni non commerciali condotte con talune specie di aeromobili<sup>19</sup>. Interpretando la norma predetta alla luce del considerando 14 dello stesso atto, sembrerebbe che l'assicurazione della responsabilità con riguardo ai passeggeri debba comprendere «una copertura per la morte e le lesioni personali provocate da incidenti», restando esclusi dall'obbligo assicurativo i danni da ritardo. Obbligo che invece dovrebbe essere previsto, in attuazione dell'art. 50 della Convenzione di Montreal del 1999, perlomeno nei limiti della sfera di operatività *iure proprio* della stessa. Detta norma dispone, infatti, che gli Stati parte siano tenuti a imporre ai propri vettori la stipula di una idonea copertura assicurativa della loro responsabilità derivante dalla Convenzione, e quindi anche per i danni da ritardo.

Benché il regolamento n. 785/2004 non specifichi quale sia il soggetto tenuto ad assicurare la propria responsabilità nelle diverse ipotesi di danno ai passeggeri, ai bagagli, alle merci e ai terzi, indicando genericamente il vettore e l'esercente, non può da ciò evincersi che entrambi i soggetti siano obbligati per tutte le tipologie di danno<sup>20</sup>, data la non persuasività di una tale interpretazione implicante, nei casi in cui le figure dell'esercente e del vettore siano distinte, una inutile duplicazione di costi assicurativi. Piuttosto ci sembra che il regolamento abbia lasciato impregiudicata la questione, rinviando implicitamente, per la individuazione dei soggetti obbligati nei vari casi, alla disciplina vigente nei singoli Stati membri. In tal senso, del resto, depongono sia l'art. 4, par 1, del regolamento in esame, che fa riferimento alla specifica responsabilità di tali soggetti, sia l'art. 4, par. 3, del medesimo, il quale fa salve le norme in materia di responsabilità contenute in convenzioni internazionali di cui siano parti gli Stati membri e/o la Comunità, il diritto comu-

liari. *Prime considerazioni sull'art. 21 del Reg. (UE) n.996/2010*, in *Arch. giur. "Filippo Serafini"*, 2017, fasc. 4, 541 ss.

<sup>19</sup> Vale a dire con aeromobili che non superino i 2700 kg di massa massima al decollo, a condizione che venga comunque garantita una copertura almeno pari a 100.000 DSP per passeggero (art. 6, par. 1, regolamento (CE) n. 785/2004).

<sup>20</sup> Di contrario avviso E. FOGLIANI, *op. cit.*, 284 s., per il quale, ai sensi della normativa comunitaria, sull'esercente e sul vettore gravano i medesimi obblighi.

nitario e il diritto interno degli Stati membri, nonché il considerando 15, a mente del quale il regolamento non dovrebbe essere interpretato nel senso di richiedere una doppia assicurazione. In vista di ciò, per quanto concerne l'ordinamento italiano, in forza della normativa comunitaria e internazionale applicabile e degli artt. 941 e 942, comma primo, c. nav., è il vettore, e non l'esercente, il soggetto responsabile nei confronti dei passeggeri e, perciò, quello tenuto a dotarsi di una copertura assicurativa minima comunque non inferiore ai limiti fissati nel regolamento (CE) n. 785/2004 (art. 6, par. 1), fermo restando che gli obblighi assicurativi in esso enunciati incombono sul vettore aereo non comunitario solo a condizione che il volo implichi un atterraggio nel territorio di uno Stato membro o un decollo dallo stesso (art. 6, par. 4)<sup>21</sup>.

A norma dell'art. 17 par. 1 della Convenzione di Montreal del 1999, il vettore è responsabile del danno derivante dalla morte o dalla *lésion corporelle* subita dal passeggero per il fatto stesso che l'evento che ha causato la morte o la lesione si è prodotto a bordo dell'aeromobile o nel corso di una qualsiasi delle operazioni di imbarco o di sbarco. Per tali danni, nella misura in cui non eccedono i 113.100 DSP per passeggero<sup>22</sup>, il vettore non può escludere né limitare la propria responsabilità, salva la prova della colpa concorrente o esclusiva del passeggero o dei suoi aventi causa, mentre per i danni che superano questa soglia il vettore può dimostrare anche che il danno non è dovuto a negligenza, atto illecito o omissione propria o dei propri dipendenti o incaricati oppure che il danno è dovuto esclusivamente a negligenza, atto illecito o omissione del terzo (artt. 20 e 21 Convenzione di Montreal). Tale formula è più favorevole al danneggiato in quanto fa gravare sul vettore, e quindi sull'assicuratore, i danni derivanti da causa ignota, diversamente dalla formulazione dell'art. 3.2 del regolamento (CE) n. 2027/97 nel testo originario alla cui stregua il vettore, per i danni di importo superiore a 100.000 DSP, era ammesso a provare che egli e i suoi dipendenti avevano adottato tutte le misure necessarie ad evitare il danno o che era stato loro impossibile prenderle, senza essere tenuto necessariamente ad individuare la causa specifica che l'aveva provocato.

La disciplina comunitaria dell'assicurazione obbligatoria della responsabi-

<sup>21</sup> M.P. RIZZO, *op. cit.*, 35 s.

<sup>22</sup> L'importo originario di 100.000 DSP è stato aumentato dall'ICAO, depositaria della Convenzione di Montreal, ai sensi dell'art. 24 della stessa, con effetto dal 30 dicembre 2009.

lità del vettore per danni derivanti da morte o dalla lesione personale subita dal passeggero è ora integrata dai commi secondo e terzo del vigente art. 942<sup>23</sup> c. nav. e, nel suo complesso, garantisce al passeggero una tutela di gran lunga superiore rispetto a quella fornita dal regolamento (CE) n. 2027/97 nel suo testo originario e dalla l. n. 274/1988, ormai non più applicabili, superando le obiezioni formulate dalla dottrina<sup>24</sup> nei confronti di questi ultimi. L'art. 942, al comma secondo, dispone infatti che il passeggero danneggiato ha azione diretta contro l'assicuratore per il risarcimento del danno subito. La legittimazione attiva attribuita al passeggero realizza il parziale distacco del diritto del danneggiato dal contratto di assicurazione in quanto gli consente di ottenere la prestazione assicurativa anche in casi in cui essa non spetterebbe all'assicurato. A questo risultato si perviene grazie alla inoperatività (sancita dal comma terzo, 1<sup>a</sup> frase, dell'art. 942), nei confronti del passeggero delle eccezioni contrattuali spettanti all'assicuratore verso il vettore assicurato, come quelle relative alla sussistenza di cause di invalidità o di risoluzione del contratto o derivanti dalla previsione di clausole che contemplano la partecipazione dell'assicurato al risarcimento del danno. Resta comunque fermo il diritto di rivalsa dell'assicuratore verso l'assicurato «nella misura in cui avrebbe avuto contrattualmente diritto di rifiutare o ridurre la propria prestazione» (art. 942, comma terzo, seconda frase).

Non intacca l'efficacia della protezione apprestata in favore dei passeggeri la mancata riproduzione del secondo comma dell'art. 941 c. nav. nella formulazione originaria, alla cui stregua, qualora l'esercente (*rectius* il vettore) non avesse adempiuto all'obbligo di assicurare i passeggeri (contro il rischio "infortunio di volo"), sarebbe stato tenuto a corrispondere l'indennità altrimenti dovuta dall'assicuratore entro il limite fissato nella stessa disposizione. Una tale previsione non avrebbe ragion d'essere nel vigente sistema normativo nel cui quadro l'aeromobile non può circolare se non sono state stipulate e non sono in corso di validità le assicurazioni obbligatorie sancite dal codice della navigazione e dalla normativa dell'Unione europea (art. 798 cod. nav.). Oltre a ciò va osservato che la responsabilità del vettore per morte o lesioni personali del passeggero è comunque illimitata; non lo è, invece, l'obbligo assicurativo, per la previsione di requisiti assicurativi minimi. Questa discri-

<sup>23</sup> Vedi M.P. RIZZO, *op. cit.*, 35 s.

<sup>24</sup> Vedi retro al paragrafo 3.

sia ci sembra deponga nel senso che non si sarebbe realizzata compiutamente, nel caso di specie, la sostituzione dell'assicurazione all'obbligazione risarcitoria<sup>25</sup>, essendo il vettore tenuto all'indennizzo integrale del danno cagionato al passeggero e dovendo quindi corrispondere l'indennità per la parte che ecceda il massimale assicurativo<sup>26</sup>. Va rilevato che il 14° considerando del regolamento (CE) 785/2004, richiamato dall'art. 942 primo comma, nei testi italiano, spagnolo ed inglese<sup>27</sup>, prevede che "l'assicurazione dovrebbe comprendere una copertura per la morte e le lesioni personali provocate da incidenti", quindi parrebbe che la protezione del passeggero sul piano assicurativo sia più ampia di quella accordata a quest'ultimo dalla Convenzione di Montreal, che fa riferimento alla più ristretta nozione di lesioni corporali.

Tenuto conto del recente incremento del terrorismo internazionale e dell'esistenza di diverse aree fortemente destabilizzate, a norma dell'art. 4, par. 1, del regolamento (CE) n. 785/2004, e salve le eccezioni di cui all'art. 2, par. 2, il vettore è tenuto ad assicurare la propria responsabilità per quanto concerne i passeggeri anche per atti del tutto estranei alla sua sfera, dei quali egli non risponde oltre la soglia dei 113.100 DSP, cioè atti di guerra, terrorismo, pirateria aerea, atti di sabotaggio, sequestro illegale di aeromobile o tumulti popolari, rischi normalmente esclusi dalle condizioni generali di polizza e che vengono generalmente ammessi, in deroga, verso pagamento di un premio addizionale.

Se il vettore (e, del pari, l'esercente) non si conforma agli obblighi assicurativi imposti dal regolamento (CE) n. 785/2004, incorre nelle sanzioni che ciascuno Stato membro deve prevedere per il caso di violazione degli stessi, le quali devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive (art. 8, par. 4), sanzioni che nel nostro ordinamento sono contenute nel d. lg. 6 novembre 2007 n. 197. Per quanto riguarda i vettori aerei comunitari le sanzioni pos-

<sup>25</sup> Cfr. E. FANARA, *Le assicurazioni aeronautiche*, cit., 31, per il quale la funzione da riconoscersi alle assicurazioni è, appunto, quella di trasferire sull'assicuratore l'obbligo di risarcire il danno.

<sup>26</sup> Vale a dire l'importo massimo che l'assicuratore si è impegnato a corrispondere, considerato invece da attenta dottrina (M. DEIANA, *L'assicurazione*, cit., 168 ss.) come "minimale", in quanto detto ammontare costituisce in realtà l'importo minimo che deve essere garantito, essendo comunque possibile assicurarsi per importi più elevati.

<sup>27</sup> Diversamente dispone il regolamento nel testo in lingua francese, che fa riferimento alle lesioni corporali.

sono includere il ritiro della licenza di esercizio<sup>28</sup>; per quanto concerne i vettori non comunitari possono comprendere il divieto di atterraggio nel territorio di uno Stato membro (art. 8, parr. 5 e 6). A norma dell'art. 5 del regolamento (CE) n. 785/2004 i vettori aerei dimostrano di rispettare i requisiti assicurativi minimi dallo stesso atto stabiliti depositando presso le autorità competenti dello Stato membro interessato un certificato di assicurazione o fornendo un'altra prova di un'assicurazione valida. Per Stato membro interessato si intende lo Stato membro che ha rilasciato loro la licenza d'esercizio se vettori aerei comunitari, o lo Stato membro verso il quale o dal quale sono effettuati i voli se vettori non comunitari. Gli Stati membri i cui territori sono sorvolati possono esigere che i vettori aerei che effettuano voli al loro interno (art. 2) forniscano la prova di una valida copertura assicurativa ai sensi del regolamento in esame (art. 5, par. 3) e, ove ritengano che le condizioni in esso previste non siano soddisfatte, vietano il decollo dell'aeromobile finché detta prova non sia stata fornita (art. 8, par. 7).

Con d. lg. 6 novembre 2007, n. 197<sup>29</sup>, il legislatore italiano ha provveduto ad introdurre nel nostro ordinamento la disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni del regolamento *de quo*, indicando l'ENAC come organismo responsabile dell'applicazione delle disposizioni regolamentari e della irrogazione delle sanzioni (art. 2). All'aggiornamento dei relativi importi si provvede ai sensi della Circolare ENAC (EAL 17A) del 21 dicembre 2011<sup>30</sup>.

Fatto salvo il divieto, imposto dall'art. 798 c. nav., di far circolare un aeromobile nazionale o straniero se non sono stati adempiuti gli obblighi assicurativi normativamente imposti, il decreto n. 197/2007 rafforza tale disposto prevedendo, per il caso di violazione di tali obblighi, una sanzione amministrativa da cinquantamila a centomila euro (art. 5 che sostituisce l'art. 1234 c. nav.). A sua volta l'art. 3 del decreto, rubricato «Sanzioni per documentazione irregolare», al primo comma dispone che al vettore aereo (o

<sup>28</sup> Va detto peraltro che, ai sensi regolamento (CE) n. 1008/2008 (art. 4), il rispetto, da parte dell'impresa, dei requisiti in materia di copertura assicurativa, di cui al medesimo regolamento (art. 11) e al regolamento (CE) n. 785/2004, costituisce una delle condizioni per il rilascio della licenza di esercizio.

<sup>29</sup> In *GU* 9 novembre 2007, n. 261.

<sup>30</sup> Vedi T. GASPARI, *La nuova Circolare ENAC sui requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobile e relativo regime sanzionatorio*, in questa *Rivista*, 2012, 57 ss.

all' esercente) comunitario che, pur avendo contratto l'assicurazione per passeggeri, bagagli, merci e terzi, non esibisca il certificato di assicurazione o altra documentazione probatoria equivalente, è applicata la sanzione amministrativa pecuniaria da quindicimila a trentamila euro. Nella stessa ipotesi, se si tratta di vettore aereo (o di esercente) non comunitario, in aggiunta alla sanzione, è imposto altresì il divieto di decollo dal suolo italiano fino alla regolarizzazione della documentazione assicurativa (art. 3, secondo comma). Fuori dei casi di cui all'art. 5, ove non siano rispettati i requisiti assicurativi minimi, di cui agli artt. 6 e 7 del regolamento (CE) n. 785/2004<sup>31</sup>, è applicata la sanzione pecuniaria da trentamila a sessantamila euro: sanzione che è stata rafforzata dal divieto di operare sul territorio italiano fino alla regolarizzazione del contratto di assicurazione (art. 4 d. lg. n. 197/2007). Le sanzioni pecuniarie vengono aumentate fino al triplo in caso di reiterazione delle violazioni di cui agli artt. 3, 4 e 5 del d.lg. n. 197/2007, da parte dello stesso vettore (od esercente di aeromobile), nel corso di un periodo di cinque anni dalla data della prima infrazione (art. 6).

Come già osservato, in data 21 dicembre 2011 l'ENAC ha emanato una circolare (EAL-17A) attuativa del regolamento (CE) n. 785/2004 e abrogativa della circolare del 18 febbraio 2009 (EAL -12) avente lo stesso oggetto<sup>32</sup>. Nella Circolare EAL-17 A si precisa che gli importi delle sanzioni specificati nel d.lg. n. 197/2007, e ripresi nella circolare, sono aggiornati mediante applicazione dell'incremento pari all'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività, rilevato dall'ISTAT nel biennio precedente. Al periodico adeguamento degli importi delle sanzioni amministrative pecuniarie si provvede con decreto del Ministro della giustizia, di concerto con il Ministro dell'economia e della finanza e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (art. 9.6).

<sup>31</sup> L'art. 6 del regolamento *de quo* è stato emendato dal regolamento (UE) n. 285/2010, per adeguare i requisiti assicurativi minimi ai nuovi limiti risarcitori previsti dalla Convenzione di Montreal a partire dal 2009. Pertanto, la copertura assicurativa minima della responsabilità riguardo ai bagagli ora ammonta a 1131 DSP per passeggero nelle operazioni commerciali, e quella della responsabilità relativa alle merci è stata elevata a 19 DSP per kilogrammo nelle medesime operazioni.

<sup>32</sup> Ai sensi dell'art. 2, la Circolare EAL-17 "si applica a tutti i vettori aerei e a tutti gli esercenti di aeromobile comunitari e non, che effettuano voli con scali, inclusi quelli tecnici, all'interno del territorio italiano a destinazione o provenienza dallo stesso", fatte salve le eccezioni indicate nella stessa norma.

5. – La dottrina è unanime – e del resto l'art. 942 c. nav. non lascia dubbi al riguardo – nel ritenere che l'assicurazione del vettore si configuri come un'assicurazione di responsabilità verso terzi, vale a dire un'assicurazione che ha la funzione di tenere indenne il patrimonio dell'assicurato dalle conseguenze che discendono dalla richiesta risarcitoria di un terzo. Il sottotipo in questione, tuttavia, presenta alcune peculiarità di disciplina, che potrebbero incidere sulla sua natura. Si tratta, peraltro, di ipotesi marginali, previste nell'art. 942, comma terzo, c. nav., il quale sancisce, come già rilevato, l'inopponibilità al danneggiato di eccezioni scaturenti dal contratto di assicurazione, nonché di clausole che prevedono l'eventuale contributo dell'assicurato al risarcimento del danno, sia pure temperata dalla possibilità per l'assicuratore di rivalersi verso l'assicurato nella misura in cui avrebbe avuto contrattualmente diritto di rifiutare o ridurre la propria prestazione. Solo in tali ipotesi marginali si potrebbe sostenere, con fondamento, che siano presenti elementi tipici di un'assicurazione diretta del danno. Parrebbe deporre in tal senso anche il fatto che, entro il sopracitato limite risarcitorio di 113.100 DSP<sup>33</sup>, il vettore non è ammesso a provare l'assenza di colpa sua e/o dei suoi dipendenti e preposti, ma risponde anche dei danni cagionati da fatto del terzo o da fortuito e, quindi, non entra in gioco in questa fase la categoria della responsabilità, che – secondo autorevole dottrina – “sorge solo e sempre *per fatto proprio dell'obbligato*”<sup>34</sup>.

Di contro va osservato che la legge di riforma della parte aeronautica del codice della navigazione ha abrogato, tra gli altri, sia l'art. 997, sia l'art. 1000 c. nav., alla cui stregua, rispettivamente, l'assicuratore era tenuto a risarcire il danno cagionato al passeggero da un sinistro nei termini di cui all'art. 997, salvo il dolo di quest'ultimo, e quindi anche nel caso di danno ascrivibile ad una condotta dolosa o gravemente colposa del vettore o dei suoi dipendenti e preposti; nelle stesse ipotesi l'assicuratore aveva azione di rivalsa contro il vettore per l'indennità pagata al passeggero. Quindi, nel quadro del regime previgente l'assicuratore era comunque obbligato, nei casi predetti, ad indennizzare il passeggero, salvo regresso nei confronti del vettore. Di tali (o analoghe) previsioni, invece, non c'è alcun riscontro nella normativa euro unitaria, né di esse è rimasta traccia nella legislazione speciale, e pertanto si po-

<sup>33</sup> Che, come anzidetto, costituisce la prima soglia della esposizione debitoria del vettore per danni al passeggero nel diritto convenzionale, eurounitario ed interno.

<sup>34</sup> Così E. FANARA, *Le assicurazioni aeronautiche*, cit., 28.

trebbe ritenere che trovi ora applicazione l'art. 1917, primo comma, c.c., ai sensi del quale sono esclusi dall'assicurazione i danni derivanti dai fatti dolosi. Tuttavia, merita considerazione, al riguardo, la diversa tesi avanzata da attenta dottrina<sup>35</sup>, che attende di essere verificata alla luce dei futuri sviluppi giurisprudenziali, la quale, muovendo dalla sostanziale identità di disciplina fra l'art. 942 terzo comma, c. nav. e l'art. 144, par. 2 del codice delle assicurazioni private<sup>36</sup> in materia di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione di autoveicoli e natanti, afferma possa trovare applicazione anche alle assicurazioni obbligatorie di responsabilità civile del vettore aereo il principio dedotto dalla giurisprudenza di legittimità nel settore r.c. auto<sup>37</sup>, secondo il quale l'assicuratore non può opporre al terzo danneggiato l'esclusione dalla copertura assicurativa dei danni derivanti dai fatti dolosi dell'assicurato o di terzi sancita nell'art. 1917, primo comma, c.c.

Se si accede a questa tesi, ne consegue la sovrapponibilità fra l'obbligazione risarcitoria che fa capo al vettore e quella che grava sull'assicuratore. Difatti, come si è autorevolmente sostenuto in dottrina<sup>38</sup>, con considerazioni di carattere generale, ma che si attagliano al caso di specie, al momento del verificarsi del danno viene in esistenza un'"autonoma obbligazione risarcitoria" che va distinta dalla "responsabilità patrimoniale che ricade sul soggetto che non adempirà l'obbligazione risarcitoria stessa"<sup>39</sup>; a sua volta quest'ultima viene ad essere trasferita sull'assicurazione che assolve così alla funzione indennitaria sua propria (in favore dell'assicurato). Detta funzione è presente anche nelle ipotesi di assicurazione di responsabilità civile del vettore, dove alla "funzione liberatoria" nei confronti di quest'ultimo "si accompagna indubbiamente... (anche se indirettamente) una funzione risarcitoria per il (passeggero) danneggiato"<sup>40</sup>.

<sup>35</sup> E. FOGLIANI, *op. cit.*, 793 s.

<sup>36</sup> Approvato con d.lg. 7 settembre 2005, n. 209, in *GU* n. 239 del 13 ottobre 2005 – *Suppl. ord.* n. 163.

<sup>37</sup> Cass., 18 febbraio 1997, n. 1502, in *Arch. giur. circolaz.*, 1997, 500, CASS, 17 maggio 1999, n. 4798, in *Danno e resp.*, 1999, 1001, con nota di Sica; CASS., 21 giugno 2004, n. 11471, in *Arch. giur. circolaz.*, 2004, 1169. Le succitate sentenze sono altresì rinvenibili nella banca dati [www.iusexplorer.it](http://www.iusexplorer.it)

<sup>38</sup> E. FANARA, *Le assicurazioni aeronautiche*, cit., 31 s. e 47.

<sup>39</sup> E. FANARA, *Le assicurazioni aeronautiche*, cit., 30.

<sup>40</sup> Così *op. ult. cit.*, 32, 38 ss. La specifica tra parentesi è nostra. Per considerazioni analoghe si veda pure L. BUTTARO, *op. cit.*, 495 s., nt.12



In conclusione, entro la prima soglia debitoria (113.100 DSP), eccetto il caso di *contributory negligence* del passeggero o dei suoi aventi causa, il vettore è tenuto comunque al risarcimento, anche qualora l'evento di danno non sia riconducibile alla sua sfera di controllo; in questo stadio si inserisce l'assicurazione che, adempiendo alla funzione indennitaria in vece del vettore, impedisce il sorgere della responsabilità patrimoniale a carico di quest'ultimo<sup>41</sup>. Nell'ipotesi di danni eccedenti la predetta soglia, per quanto concerne la responsabilità verso i passeggeri la copertura assicurativa minima obbligatoria ammonta a 250.000 DSP<sup>42</sup>. Pertanto, se l'obbligazione del vettore supera questo importo, egli sarà personalmente tenuto a corrispondere l'eccedenza, venendo meno, in tal caso, la sovrapposibilità tra l'obbligazione risarcitoria che fa capo al vettore e quella sostitutiva dell'assicuratore.

<sup>41</sup> Salvo che, qualora il danno sia stato provocato da un comportamento doloso dell'assicurato, non si ritenga che la traslazione dell'obbligo in questione in capo all'assicuratore non operi.

<sup>42</sup> Ai sensi dell'art. 6.1 del regolamento (CE) n. 785/2004, cui rinvia lo stesso art. 942, primo comma, c. nav.

*Abstract*

Il contributo si occupa dell'assicurazione della responsabilità civile nel trasporto aereo di persone nel diritto interno, internazionale e dell'Unione europea. Il lavoro muove dalla ricostruzione del quadro normativo, si sofferma sul previgente regime dell'assicurazione per conto dei passeggeri, sulla sua temporanea coesistenza con un'assicurazione di responsabilità, per poi passare ad illustrare il regime vigente dell'assicurazione di responsabilità che risulta dal "combinato disposto" dell'art. 942 cod. nav. e del regolamento (CE) n. 785/2004. Seguono le riflessioni conclusive.

The paper deals with the civil liability insurance regime in the carriage of passengers by air, according to domestic, international and EU law. Moving from the recognition of the legislative framework, the paper focuses on the insurance scheme on behalf of passengers, previous in force, its provisional coexistence with the new liability insurance regime, to illustrate at least the current legislation on liability insurance resulting from the art. 942 of Italian Navigation Code and the disposal of Reg. (EC) n° 785/2004. Final considerations follow.