

**IL PRINCIPIO DI ESCLUSIVITÀ DELLA CONVENZIONE DI MONTREAL:
IL CASO THIBODEAU VS. AIR CANADA***Marta Lazzaroni**

SOMMARIO: 1. 1. Il bilinguismo canadese e l'*Official Languages Act*. – 2. Il caso *Thibodeau* e le sentenze della *Federal Court* e della *Federal Court of Appeal*. – 3. L'analisi della *Supreme Court of Canada*. – 4. *Dissenting opinions*. – 5. Riflessioni conclusive.

1. La storia del Canada è quella di una società fortemente caratterizzata dalla multiculturalità poiché il suo scenario culturale è un mosaico caratterizzato dalla convivenza di più comunità profondamente diverse tra loro e decise a conservare ciascuna la propria identità¹.

Deriva sicuramente da questo *melting pot* sociale la caratteristica idiomantica del bilinguismo ossia la coesistenza in territorio canadese della lingua inglese e della lingua francese². L'importanza di entrambe, insieme alle relazioni periodiche fornite dall'anno 1963 in poi dalla Commissione Reale sul bilinguismo e sul biculturalismo circa il modo iniquo in cui in Canada erano adoperate e considerate le due lingue, a seconda della zona nella quale ci si trovava, spinse il governo canadese all'adozione, il 9 settembre 1969,

* Dottoranda di ricerca presso l'Università degli Studi di Sassari.

¹ Il modello dell'*ethnic mosaic* è tipicamente canadese perché esclude ogni tentativo di assimilazione favorendo piuttosto l'interazione tra gruppi diversi nel rispetto delle differenze caratteristiche di ogni comunità, conferendo diritti autonomi e speciali alle singole aggregazioni e non tentando di inglobare le minoranze nella cultura dominante.

² L'inglese è la lingua più diffusa ed è la lingua madre di oltre il 70% della popolazione; il francese è la lingua madre di circa il 20% della popolazione e la maggior parte di questa è abitante della regione del Quebec. Entrambe le lingue vengono insegnate durante il periodo scolastico ma è raro che venga mantenuta la conoscenza di tutte e due in età adulta, anche se, tuttavia, è da rilevare che negli ultimi anni è cresciuta la percentuale di quanti conoscono entrambe (v. J.-F. GAUDREAU-DESBIENS, *Il Canada: un laboratorio per la gestione giuridica delle diversità*, in *Il Canada come laboratorio giuridico. Spunti di riflessione per l'Italia*, a cura di M. A. Foddai, Napoli, 2013, 15 ss.).



dell'*Official Languages Act* (o *Loi sur les langues officielles*), durante il primo governo Trudeau, allo scopo di garantire la pari dignità ad entrambe le lingue. L'Act sosteneva la loro conoscenza, favoriva lo sviluppo delle minoranze francofone ed anglofone, e stabiliva i compiti primari delle istituzioni federali, facendo così diventare ufficialmente il Canada un Paese bilingue. L'atto normativo, che appartiene alla categoria delle leggi quasi-costituzionali³, prevede nello specifico quanto segue:

- stesso *status* per inglese e francese, entrambe lingue ufficiali del Canada;
- diritto per i cittadini a ricevere servizi federali in entrambe le lingue ufficiali;
- adozione e pubblicazione delle leggi e dei regolamenti in entrambe le lingue ufficiali e identico valore legale per entrambe le versioni;
- creazione della figura del Commissario per le lingue ufficiali, il quale ha il compito di ricevere le denunce dei cittadini che ritengono violati i loro diritti linguistici, di proporre raccomandazioni ed avanzare richieste per il rispetto di tutte e due le lingue.

Nello stesso anno in cui venne pubblicato tale atto normativo, anche la compagnia aerea Air Canada, in quanto pubblica, fu fatta legalmente responsabile di fornire i suoi servizi aerei sia in inglese sia in francese⁴, sotto l'attenta supervisione del commissario per le lingue Keith Spicer⁵.

La compagnia aerea è stata poi privatizzata nell'anno 1988, attraverso l'*Air Canada's Privatization Act*, che ha fornito il quadro di riferimento per lo svolgimento di tale operazione e che ha definito nuovi obblighi per la compagnia, tra cui rileva l'applicabilità, anche dopo la privatizzazione, dell'*Official Languages Act* alla compagnia aerea laddove sulla tratta percorsa vi sia domanda significativa per una determinata lingua.

2. – Il caso *Thibodeau* riguarda una coppia di coniugi canadesi abitanti del Quebec⁶ e quindi francofoni, Mr. and Ms. Thibodeau, che durante tre diffe-

³ V. Lavigne v. Canada (*Office of the Commissioner of Official Languages*), [2002] 2 S.C.R. 773, 2002 SCC 53.

⁴ V. *Air Canada Public Participation Act*, R.S.C., 1985.

⁵ V. P. PIGOTT, *Air Canada: The History*, Dundurn, Mars 2014, 86-87.

⁶ Regione all'interno della quale vennero emanate una serie di misure volte alla protezione della lingua francese, fra le quali la Legge 101, *Charte de la Langue française*, che riconobbe il francese come unica lingua ufficiale della provincia e rese obbligatoria per tutti l'istruzione in

renti voli internazionali non hanno ricevuto servizi in lingua francese e per questo, dopo aver ottenuto l'appoggio ed una relazione da parte del Commissario delle Lingue ufficiali⁷, hanno agito in giudizio contro Air Canada. La compagnia aerea si è sempre difesa sostenendo la limitazione della responsabilità per danno, cristallizzata dalla Convenzione di Montreal del 1999⁸.

Partendo dal presupposto che è innegabile ed indiscutibile la violazione da parte di Air Canada dell'articolo 22 dell'OLA⁹, la questione riguarda la responsabilità del vettore aereo durante il trasporto internazionale, disciplinata dalla Convenzione di Montreal - che offre la possibilità di ricorrere contro le compagnie aeree per determinati tipi di eventi verificatisi durante un volo internazionale - in relazione al principio di esclusività previsto dall'articolo 29¹⁰, la possibilità di ampliare il raggio di azione ad esso riferito e

francese, tranne che per una fascia minoritaria di famiglie esclusivamente anglofone (v. L. CARDINAL, *Bilinguisme et territorialité: L'aménagement linguistique au Québec et au Canada*, in *Hermès*, 51, 2008/2, 135-140).

⁷ Il quale ha avviato un'indagine per verificare i servizi bilinguistici offerti da Air Canada ai passeggeri, che si è conclusa con l'emissione di 12 raccomandazioni indirizzate al vettore per migliorare i suoi servizi e rispettare l'OLA, dichiarandosi, a distanza di tempo, soddisfatto per le pronte attuazioni effettuate.

⁸ Secondo tale Convenzione, anticipata a livello comunitario dal regolamento CE n. 2027/1997, il vettore aereo è responsabile (quindi obbligato al risarcimento del danno) nel trasporto di persone, di bagagli e di cose e risponde per i danni verificatisi a bordo dell'aeromobile o nel corso delle operazioni di sbarco e di imbarco. Per quanto riguarda l'ambito temporale della responsabilità del vettore, per la nozione di operazioni di imbarco e sbarco è preferibile l'interpretazione che fa iniziare la responsabilità dal momento in cui il passeggero entra nella sfera di controllo e di protezione del vettore stesso, che normalmente coincide con il ritiro della carta d'imbarco. Il momento dello sbarco normalmente invece coincide con l'uscita del passeggero dalla sfera di controllo del vettore ossia con l'ingresso nell'aeroporto (v. A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2013, tredicesima edizione, pgg 478, 479, 480). La Convenzione è stata ratificata dal Canada nel 2002 ed è entrata in vigore l'anno successivo. Essa fa parte dell'ordinamento canadese in virtù del *Carriage by Air Act*.

⁹ "Every federal institution has the duty to ensure that any member of the public can communicate with and obtain available services from its head or central office in either official language, and has the same duty with respect to any of its other offices or facilities: (a) within the National Capital Region; or

(b) in Canada or elsewhere, where there is significant demand for communications with and services from that office or facility in that language."

¹⁰ "Nel trasporto di passeggeri, bagaglio e merci, ogni azione di risarcimento per danni

l'intersezione della Convenzione con la legge nazionale, nel caso specifico con l'*Official Languages Act*.

In primo grado il tribunale ha dato ragione alla coppia di coniugi riconoscendo la sussistenza della violazione e la prevalenza dell'OLA sulla Convenzione di Montreal - data l'esistenza di un conflitto ¹¹ tra i due testi normativi - e per questo ha loro riconosciuto il diritto al riconoscimento dei danni subiti quali pregiudizio morale, sofferenza e perdita di godimento della vacanza (la cifra riconosciuta ammontava a 6000 dollari canadesi); inoltre, ritenendo sistematica la trasgressione da parte di Air Canada, la Corte ha emesso un ordine strutturale al fine di obbligare la compagnia aerea ad intervenire nei sei mesi successivi per cancellare gli errori dalla stessa commessi.

In secondo grado è stato ribaltato il giudizio precedente: secondo i giudici dell'appello non esiste conflitto tra i due testi legislativi e la Convenzione di Montreal preclude la possibilità di ottenere un risarcimento danni per questa tipologia di violazione. Essi inoltre hanno ritenuto inappropriato l'ordine strutturale (*structural order*) per mancanza di chiarezza: gli *structural orders* infatti necessitano di essere sufficientemente chiari per la parte chiamata ad attuarli e non devono essere motivo di discordia circa la loro realizzazione o meno.

3. – La Corte Suprema del Canada analizza nel dettaglio l'intera questione, concentrandosi su tre diversi aspetti ¹².

a) Verifica del conflitto tra *Official Languages Act* e Convenzione di Montreal e possibile prevalenza dell'OLA

I ricorrenti sostengono che la Convenzione di Montreal e l'OLA siano in conflitto ossia che l'esclusione del risarcimento per alcuni tipi di danno verificatosi durante il trasporto aereo internazionale sia in contrasto con il pote-

promossa a qualsiasi titolo in base alla presente convenzione o in base a un contratto o ad atto illecito o per qualsiasi altra causa, può essere esercitata unicamente alle condizioni e nei limiti di responsabilità previsti dalla presente convenzione, fatta salva la determinazione delle persone legittimate ad agire e dei loro rispettivi diritti. Tale azione non dà luogo ad alcuna riparazione a titolo punitivo, esemplare o comunque non risarcitorio”.

¹¹ V. paragrafo 3 per la differenza tra conflitto e sovrapposizione analizzata dai giudici della Corte Suprema.

¹² Per il testo integrale v. www.giureta.unipa.it/2014_SCC-CSC_67.pdf, tratta da [lexum.com](http://www.lexum.com).

re, previsto dalla sezione 77 dell'OLA¹³, di garantire un rimedio giusto ed appropriato.

Ma esiste davvero il conflitto? La Corte fornisce a tale quesito risposta negativa poiché essa sostiene che si possa parlare di conflitto tra due leggi solo quando quanto previsto dall'una sia totalmente incompatibile con quanto previsto dall'altra e la loro simultanea applicazione porti a risultati assurdi al punto che si manifesta la necessità di una scelta tra i testi legislativi per la loro applicabilità.

Analizzando eziologicamente i due testi, rileva principalmente il loro diverso ambito di azione ed il loro muoversi su piani differenti poiché mentre l'OLA ha come oggetto il mantenimento delle due lingue ufficiali nel territorio canadese, l'esistenza di uguali diritti e privilegi in relazione al loro utilizzo e si limita ad autorizzare le Corti a concedere appropriati e giusti rimedi e non necessariamente in ogni caso, la Convenzione di Montreal si inserisce all'interno di una serie di accordi internazionali allo scopo di fornire uno schema uniforme e trasparente in materia di risarcimento dei danni per eventi accaduti durante i voli internazionali¹⁴.

La Corte, immaginando anche che il Parlamento non intenda creare contraddizioni e/o conflitti - presunzione di conformità - che possano causare violazioni del diritto internazionale, in questo specifico caso piuttosto che parlare

¹³ "1) Any person who has made a complaint to the Commissioner in respect of a right or duty under sections 4 to 7, sections 10 to 13 or Part IV, V or VII, or in respect of section 91, may apply to the Court for a remedy under this Part. 2) An application may be made under subsection within sixty days after: (a) the results of an investigation of the complaint by the Commissioner are reported to the complainant under subsection 64, (b) the complainant is informed of the recommendations of the Commissioner under subsection 64, (c) the complainant is informed of the Commissioner's decision to refuse or cease to investigate the complaint under subsection 58, or within such further time as the Court may, either before or after the expiration of those sixty days, fix or allow. 3) Where a complaint is made to the Commissioner under this Act but the complainant is not informed of the results of the investigation of the complaint under subsection 64, of the recommendations of the Commissioner under subsection 64 or of a decision under subsection 58 within six months after the complaint is made, the complainant may make an application under subsection at any time thereafter. (4) Where, in proceedings under subsection, the Court concludes that a federal institution has failed to comply with this Act, the Court may grant such remedy as it considers appropriate and just in the circumstances. (5) Nothing in this section abrogates or derogates from any right of action a person might have other than the right of action set out in this section".

¹⁴ V. S. ZUNARELLI – M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, Padova, 2013, ed. II, 433-464.

di conflitto ritiene opportuno parlare di *sovrapposizione (overlap)* normativa, che a differenza del primo non comporta la scelta su quale testo legislativo debba prevalere, ma implica che entrambi i testi legislativi devono essere facilmente interpretati alla luce l'uno dell'altro, proprio al fine di evitare qualsiasi tipologia di conflitto possibile. Per tali motivi la Corte ritiene che il principio di esclusività e la limitazione di danni ben si combinino con la nozione di rimedio giusto ed appropriato che troviamo nell'OLA poiché *"a remedy is not appropriate and just if awarding it would constitute a breach of Canada's international obligations under the Montreal Convention"*. Se l'OLA e la Convenzione vengono correttamente e propriamente interpretati, non può verificarsi alcun conflitto fra i generali poteri correttivi previsti dall'OLA e l'esclusione dei danni prevista dalla Convenzione di Montreal e, di conseguenza, non sussiste la necessità di valutare quale testo prevarrebbe in caso di conflitto.

b) Lo structural order e la sua appropriatezza

Abbiamo visto precedentemente che in primo grado la Corte, evidenziando l'esistenza di una violazione sistematica, ha accolto la richiesta dei ricorrenti di emettere uno *structural order* che obbligasse Air Canada all'adozione di misure necessarie per il rispetto dei suoi obblighi, fra cui garantire la capacità di fornire servizi in lingua francese laddove vi fosse sufficiente richiesta. A parere dei giudici dell'appello e della Corte Suprema, gli ordini strutturali necessitano di una costante supervisione e devono essere sufficientemente chiari per indicare con precisione cosa deve essere realizzato, cosa che non si può riscontrare nell'ordine strutturale ordinato dai giudici di primo grado, in primo luogo perché esso consisteva in una semplice richiesta di conformità alla legge e, di conseguenza, perché troppo vago e impreciso¹⁵. La Corte Suprema ha ritenuto che le scuse del vettore ed i costi da esso affrontati per migliorare i suoi servizi fossero rimedi di per sé appropriati e sufficienti.

c) La limitazione dell'articolo 29 e l'uniformità del diritto internazionale

La disposizione attorno alla quale si sviluppa il ragionamento della Corte è l'articolo 29 della Convenzione di Montreal, la quale fornisce la possibilità di proporre ricorsi contro i vettori aerei per i danni, occorsi durante i voli inter-

¹⁵ "Make every reasonable effort to comply with all of its duties under *Part IV of the Official Languages Act*" e ancora "Introduce a proper monitoring system and procedures to quickly identify, document and quantify potential violations of its language duties...".

nazionali, previsti esclusivamente¹⁶ dagli articoli 17, 18 e 19¹⁷, al fine di rendere chiare le circostanze di fatto in base alle quali poter avanzare richiesta di risarcimento danni; dunque nonostante essa non si occupi di tutti gli aspetti e gli eventi che possono verificarsi durante un volo internazionale, all'interno delle materie da essa disciplinate la sua esclusività non può e non deve essere messa in discussione ed è lo stesso articolo 29 a esprimere tale concetto: *“any action for damages, however founded, can only be brought subject to the conditions and such limits of liability as are set out in this Convention”*.

Secondo la maggioranza dei giudici della Corte Suprema del Canada, la Convenzione di Montreal mira a fornire un quadro uniforme in relazione alla responsabilità per danni durante il trasporto internazionale, proteggendo i vettori aerei limitandone la responsabilità e bilanciando gli interessi tra le parti coinvolte; tutto ciò è possibile nel momento in cui si considera la Convenzione come unica fonte in relazione ai problemi disciplinati. Essa non è onnicomprensiva ossia non si occupa di ogni possibile evento ma per quelle questioni prese in considerazione e da lei regolamentate, essa deve essere l'unica normativa di riferimento. E proprio in quest'ottica non può concedersi un risarcimento danni per violazione dei diritti linguistici¹⁸ perché interpretare la Convenzione di Montreal alla luce del diritto interno, sviando il principio di esclusività previsto espressamente dall'articolo 29 della Convenzione, accogliendo di conseguenza un'azione di risarcimento del danno al fine di compensare il possibile pregiudizio morale e la sofferenza che non derivano da alcuno degli eventi previsti dagli articoli 17, 18 e 19 della Convenzione, significherebbe violare l'articolo 29 della stessa, ampliando il suo raggio di azione e aprendo alla possibilità di richiedere qualsiasi tipo di risarcimento danno, anche alla luce dei diritti nazionali, e ciò significherebbe “fare violenza sul testo e sull'obiettivo della Convenzione” minando l'uniformità

¹⁶ Ossia la Convenzione rifiuta ogni qualsiasi azione, anche se fondata, avanzata per danni subiti durante il trasporto di passeggeri, bagagli e merci che non sia espressamente prevista da essa. Essa consente reclami solo per morte o lesione personale, distruzione, danno o perdita di bagaglio e merce e per ritardo.

¹⁷ Art. 17, in tema di morte e lesione dei passeggeri e danni ai bagagli; Art. 18, in tema di danni alla merce; Art. 19, in tema di ritardo.

¹⁸ I reclami degli attori non riguardano certamente le tipologie di reclami permesse dalla Convenzione per morte, lesioni personali, ritardo distruzione danno o perdita del bagaglio o delle merci.

del diritto internazionale: secondo la Corte Suprema la forza correttiva dell'OLA non può e non deve essere causa di allontanamento del Canada dagli obblighi internazionali ai quali si è sottoposto e che ha recepito all'interno del proprio ordinamento.

A sostegno di tale tesi non manca giurisprudenza internazionale. Ad esempio, in *Sidhu vs. British Airways PLC, House of Lords*, [1997] AC 430 (i passeggeri-attori, che si trovavano a bordo di un aereo British Airways partito da Londra e diretto a Kuala Lumpur, erano stati presi in ostaggio durante una sosta tecnica in Kuwait dalle forze irachene che avevano assaltato il Paese), la Corte ha affermato che *“any remedy is excluded by the Convention, as the set of uniform rules does not provide for it. The domestic courts are not free to provide a remedy according to their own law, because to do this would be to undermine the Convention. It would lead to the setting alongside the Convention of an entirely different set of rules which would distort the operation of the whole scheme.”*

4. – Il giudizio non è stato dato all'unanimità: i giudici Abella e Wagner hanno assunto posizioni diverse rispetto a quelle della maggioranza. I magistrati hanno ritenuto di dover sostenere che la Convenzione di Montreal deve essere interpretata come mezzo anche e soprattutto per promuovere il rispetto dei diritti fondamentali garantiti da uno Stato, inclusi i diritti linguistici di questo caso. Non c'è, per tali giudici, alcun elemento tra gli atti del Parlamento che possa far supporre che il Canada, essendo parte contraente della Convenzione, non debba interpretare questa alla luce del diritto interno ed in particolare alla luce dei diritti linguistici garantiti: il diritto interno ed il diritto internazionale devono essere interpretati l'uno coordinato all'altro ma sempre nel rispetto dei diritti umani fondamentali. Per i due giudici in disaccordo, interpretare letteralmente l'articolo 29 della Convenzione restringendo la possibile protezione dei consumatori a favore delle compagnie aeree, è un fatto avulso rispetto allo sviluppo storico in cui è nata la Convenzione di Montreal¹⁹: la precedente Convenzione di Varsavia del 1929 rappresentava il tentativo a livello internazionale di creare uniformità nella materia del trasporto aereo in un momento storico in cui tale settore

¹⁹ V. S. ZUNARELLI – M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, cit., 435 ss.

viveva la sua fase pionieristica e, purtroppo, gli incidenti erano frequenti; ciò determinava ingenti perdite economiche per le compagnie aeree, rendendo difficili gli investimenti e le coperture assicurative, con la conseguenza che non erano previste protezioni adeguate per perdite e danni al fine di favorire la crescita dell'industria aeronautica. Con l'evoluzione della sicurezza nel settore della navigazione aerea l'attenzione dei governanti si è spostata verso la creazione di un regime giuridico a garanzia di equi risarcimenti per i passeggeri: dunque interpretare l'articolo 29 della Convenzione comprimendo i diritti dei passeggeri è operazione giuridica avulsa dal contesto e contraria all'evoluzione del diritto.

In relazione a tale visione è interessante fare riferimento alla sentenza della prima sezione civile della Corte di Cassazione francese del 15 luglio 1999 *British Airways c. Fonds de garantie des victimes des actes de terrorisme et d'autres infractions*²⁰, la quale esprime il principio in base al quale, nelle ipotesi in cui non si applica la Convenzione, la responsabilità del vettore deve poter essere ricercata sulla base del diritto comune, allargando in questo modo l'area del danno risarcibile. Secondo la Corte, la Convenzione di Varsavia regola solo ed esclusivamente determinate fattispecie verificatesi a bordo dell'aeromobile o nel corso delle operazioni di sbarco e di imbarco; laddove i danni si siano verificati al di fuori dell'ambito temporale considerato, la responsabilità del vettore può essere ricercata sulla base del diritto nazionale. Altrettanto interessante è la sentenza della Corte di Giustizia CE del 10 gennaio 2006, nella causa C-344/04, con la cui decisione la Corte ha sancito che le misure previste dal reg. CE 261/2004 per realizzare l'obiettivo di accrescere la tutela dei passeggeri vittime di cancellazioni o di ritardi prolungati dei voli sono compatibili con la Convenzione di Montreal²¹: "... (43) Oc-

²⁰ Relativa allo stesso fatto della sentenza *Sidhu vs British Airways* citata in precedenza: v. par. 3 lett c). Le due Corti si sono pronunciate in senso diametralmente opposto.

²¹ Il procedimento aveva ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte di Giustizia europea ai sensi dell'art. 234 CE nella causa relativa all'attuazione del reg. CE 261/2004, avanzata da IATA e ELFAA le quali avevano eccepito l'incompatibilità del reg. in questione con gli artt. 19 e 22 della Convenzione di Montreal - che disciplinano la responsabilità del vettore aereo per ritardo - e con l'art. 29 della stessa in base al quale tutte le azioni, a qualsiasi titolo promosse nei confronti del vettore aereo, possono essere esercitate solo alle condizioni e nei limiti di responsabilità previsti dalla Convenzione. Si veda M. Lopez de Gonzalo, *I giudici comunitari confermano il nuovo Regolamento overbooking*, in *Diritto del turismo*, 2, 2006, 154-169, nel quale si evidenzia che l'unico *overlap* legislativo che si può rilevare

corre constatare che qualsiasi ritardo nel trasporto aereo di passeggeri, in particolare se prolungato, può causare, in generale, due tipi di danni. Da un lato, un ritardo eccessivamente prolungato determina danni quasi identici per tutti i passeggeri, il cui risarcimento può assumere la forma di un'assistenza o di un supporto standardizzati e immediati a tutti gli interessati, attraverso la fornitura, ad esempio, di bevande, pasti, sistemazione in albergo e telefonate. Dall'altro, i passeggeri possono subire danni individuali, dovuti al motivo del loro spostamento, il cui risarcimento richiede una valutazione caso per caso dell'entità del danno causato e può, di conseguenza, essere oggetto solo di una compensazione a posteriori e su base individuale. (44) Orbene, risulta chiaramente dalle disposizioni degli artt. 19, 22 e 29 della Convenzione di Montreal che esse si limitano a disciplinare le condizioni in cui, successivamente al ritardo del volo, possono essere esperite, da parte dei passeggeri interessati, le azioni dirette ad ottenere il risarcimento dei danni su base individuale, vale a dire una compensazione da parte dei vettori responsabili del danno risultante da tale ritardo. (45) Non risulta né da tali disposizioni, né da nessun'altra disposizione della Convenzione di Montreal, che gli autori di quest'ultima abbiano inteso sottrarre i detti vettori a qualsiasi forma di intervento, in particolare a quelle che possono essere previste dalle pubbliche autorità per risarcire, in modo uniforme ed immediato, i danni rappresentati dai disagi dovuti ai ritardi nel trasporto aereo dei passeggeri, senza che essi debbano sopportare gli inconvenienti che comporta l'esperimento di azioni di risarcimento del danno dinanzi agli organi giurisdizionali. (46) La Convenzione di Montreal non poteva quindi impedire l'intervento del legislatore comunitario per fissare, nell'ambito delle competenze attribuite alla Comunità in materia di trasporti e di tutela dei consumatori, le condizioni in presenza delle quali occorreva risarcire i danni collegati ai summenzionati disagi. Poiché l'assistenza e il supporto dei passeggeri previsti all'art. 6 del regolamento n. 261/2004 in caso di ritardo prolungato del volo costituiscono misure di risarcimento uniformi e immediate, esse non rientrano tra quelle per cui la Convenzione in paro-

è in relazione al ritardo: la Convenzione di Montreal prevede un unico rimedio ossia il risarcimento del danno mentre il reg. CE 261/2004 prevede il diritto all'assistenza e, nel caso di ritardo superiore alle 5 ore, la scelta tra rimborso del biglietto e volo alternativo. Secondo l'autore l'aspetto fondamentale sottolineato dalla Corte è la sostanziale diversità dei danni considerati e dei relativi rimedi: mentre la Convenzione di Montreal disciplina i danni individuali che richiedono una valutazione autonoma, il reg. in questione ha ad oggetto danni "quasi identici per tutti i passeggeri".

la fissa le condizioni di esercizio. Il dispositivo previsto dal summenzionato art. 6 si colloca così semplicemente a monte di quello che risulta dalla Convenzione di Montreal. (47) Le misure di assistenza e di supporto uniformi e immediate non ostano di per sé a che i passeggeri interessati, nel caso in cui lo stesso ritardo causi loro anche danni che facciano sorgere un diritto ad indennizzo, possano intentare comunque le azioni di risarcimento dei detti danni alle condizioni previste dalla Convenzione di Montreal. (48) Tali misure, che migliorano la tutela degli interessi dei passeggeri e le condizioni in cui si applica nei loro confronti il principio di risarcimento, non possono quindi essere considerate incompatibili con la Convenzione di Montreal...”.

Interessante risulta essere anche la sentenza della Corte di Giustizia UE del 23 ottobre 2012, nelle cause riunite C-581/10 e C-629/10: nella prima causa si doveva risolvere la controversia tra alcuni passeggeri e la compagnia aerea Lufthansa in merito ad un ritardo del loro volo superiore a 24 ore rispetto all'orario originariamente previsto e al successivo diniego da parte della compagnia aerea di offrire ai passeggeri una compensazione pecuniaria; nella seconda causa, la TUI Travel, la British Airways, la Easyjet Airline e la IATA hanno adito la giustizia del Regno Unito in seguito al rifiuto, da parte dell'Autorità per l'Aviazione Civile inglese (*Civil Aviation Authority*), di accogliere la loro richiesta di non imporre l'obbligo di risarcire i passeggeri di voli ritardati poiché essa si dichiarava vincolata alla sentenza Sturgeon della Corte di Giustizia europea del 19 novembre 2009, cause C-402/07 e C-432/07, con la quale la Corte aveva stabilito che “... *gli artt. 5, 6 e 7 del reg. CE 261/2004 devono essere interpretati nel senso che i passeggeri di voli ritardati possono essere assimilati ai passeggeri di voli cancellati ai fini dell'applicazione del diritto alla compensazione pecuniaria e che essi possono pertanto reclamare il diritto alla compensazione pecuniaria previsto dall'art. 7 di tale regolamento quando, a causa di un volo ritardato, subiscono una perdita di tempo pari o superiore a tre ore, ossia quando giungono alla loro destinazione finale tre ore o più dopo l'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo...*” salvo che il ritardo non sia giustificato da fattori eccezionali. Dunque, con la sentenza del 2012, la Corte europea ha confermato la sua precedente decisione, rilevando che l'obbligo di compensazione a favore dei passeggeri che hanno subito un ritardo aereo è compatibile con la Convenzione di Montreal poiché non solo quest'ultima non ha escluso che al di fuori del suo ambito di

applicazione possano definirsi altre misure ma nello specifico l'art. 19 del testo di diritto uniforme implica che per avere diritto al risarcimento deve esistere un danno, deve sussistere un nesso di causalità tra il ritardo ed il danno e che quest'ultimo deve aver provocato dei pregiudizi ai passeggeri; un'eccessiva attesa invece non è un danno derivante da ritardo ma un disagio non disciplinato dalla Convenzione di Montreal e subito per lo più in modo identico da tutti i passeggeri - e per questo è possibile rimediarsi attraverso una misura standardizzata - che trova protezione nel reg. 261/2004²².

5. – Senza negare il fatto che la decisione della Supreme Court of Canada ha generato alcune critiche che hanno definito il volo internazionale una *no rights zone*, a sommosso giudizio di chi scrive, è da condividere la posizione assunta dalla maggioranza dei giudici canadesi di ultimo grado.

Il diritto internazionale materiale, diretto a superare il particolarismo delle legislazioni nazionali, punta alla creazione di un sistema uniforme del diritto – ed in questo specifico caso alla creazione di un sistema uniforme di responsabilità per il trasporto aereo internazionale – e per questo preciso motivo nella dottrina si è rafforzata l'opinione che i testi debbano essere interpretati senza lasciare spazio alle singole normative nazionali perché ciò provocherebbe pregiudizio all'obiettivo del diritto uniforme²³. Tale tesi è condivisa dalla Corte Suprema degli Stati Uniti, che si è espressa in questo senso nella sentenza del 12 gennaio 1999 sul caso *El Al Israel Airlines vs.*

²² V. in particolare V. CUCCU, *Compensazione pecuniaria per ritardo prolungato all'arrivo e compatibilità con la Convenzione di Montreal*, in *Diritto dei Trasporti*, 2013, 491-508. V. inoltre A. DELLA ROSA, *Ritardo del volo e compensation: l'intollerabile risarcimento di un danno tollerabile*, in *Rivista italiana di diritto del turismo*, 2013, 9, 295-312, nonché L. SANDRINI, *La compatibilità del regolamento CE n. 261/2004 con la Convenzione di Montreal del 1999 in una recente pronuncia della Corte di Giustizia*, in *Rivista di diritto internazionale privato e processuale*, 2013, 93-120.

²³ Tale orientamento trova supporto negli articoli 31-33 della Convenzione di Vienna sul diritto dei trattati (Cdt) del 1969, relativi alle regole generali di interpretazione, le quali privilegiano il metodo oggettivo (rispetto a quello soggettivo, che ha un ruolo marginale) derivante dalla combinazione di tre elementi: criterio testuale (attribuzione ai termini del loro significato ordinario), sistematico (analisi del contesto in cui è nato il testo) e, soprattutto, teleologico (interpretazione dello scritto alla luce dell'oggetto e dello scopo, che in questo specifico caso è l'uniformità del diritto). V. T. TREVES, *Diritto internazionale. Problemi fondamentali*, Milano, 2005, 378 ss.

*Tsui Yuan Tseng*²⁴: essa esclude esplicitamente che il risarcimento dei danni che non corrispondono a quelli previsti dalla Convenzione possa essere accordato in base alla *lex fori*; laddove sia applicabile la Convenzione di Varsavia, il passeggero non può agire sulla base della disciplina nazionale.

Dunque risulta, a parere di chi scrive, pienamente condivisibile l'orientamento della *Supreme Court of Canada*, per la quale ogni azione di responsabilità verso il vettore non può che esercitarsi alle condizioni e nel rispetto dei limiti previsti dalla Convenzione di Montreal poiché un'eventuale estensione dell'azione di risarcibilità non solo svuoterebbe di significato i riferimenti operati dall'articolo 17 della Convenzione di Montreal ma minerebbe anche l'uniformità da essa perseguita.

²⁴ U.S. Supreme Court, 12 gennaio 1999, 525 U.S. 155 (1999), in *Dir. trasp.*, 2000, 205, con nota, peraltro critica, di E. G. ROSAFIO, *In tema di ammissibilità di azioni risarcitorie da parte del passeggero al di fuori della Convenzione di Varsavia*, ivi, 222. Nel maggio del 1993 la signora Tseng, in partenza per Tel Aviv, venne sottoposta nello scalo JFK di New York alle procedure di sicurezza previste per i passeggeri da tale compagnia. Ritenendo illogiche le risposte della passeggera alle domande sul viaggio che stava per intraprendere, e considerandola pertanto potenzialmente pericolosa, gli addetti alla sicurezza la condussero in una sala riservata, dove la sottoposero ad un'approfondita ispezione, anche personale, che le procurò uno stato di malessere psicologico che perdurò per tutto il mese del suo soggiorno in Israele e che, al ritorno, la costrinse a sottoporsi a cure mediche e psichiatriche. La signora Tsui Yuan Tseng decise così di agire contro la El Al Israel Airlines chiedendo il risarcimento dei danni.