

Ritardo aereo tra osservatorio giurisprudenziale, legislazione nazionale ed internazionale profili civilistici della protezione del viaggiatore e danno esistenziale

Autore: Vanacore Giorgio

In: Diritto civile e commerciale

1. Com'è noto, la causa del contratto di trasporto consiste nel trasferimento verso corrispettivo di persone o cose da un luogo all'altro (arg. ex art. 1678 c.c.), ed il contratto si inserisce tra quelli consensuali, a prestazioni corrispettive (in tal senso, Capozzi, Dei singoli contratti, Milano, 2002, 52, Romanelli - Silingardi, voce Trasporto (I), Enc. Giur. Treccani, Roma, 1994, 3) e cc. dd. di risultato, essendo pattuito dalle parti con riguardo all'esito conclusivo, che è quello del riferito trasferimento di cose o persone da uno ad altro luogo (così, Capozzi, loco ult. cit.).

Degno di nota il disposto degli artt. 1681, comma 1, c.c., 939 e ss. c. nav., e 397 - 418 di tale ultimo codice (in virtù del rinvio ex art. 949 c. nav. per il trasporto aereo alla disciplina di quello marittimo).

Dispone l'art. 1681, comma 1, c.c.: «Salva la responsabilità per il ritardo e per l'inadempimento nell'esecuzione del trasporto, il vettore risponde dei sinistri che colpiscono la persona del viaggiatore durante il viaggio . . . se non prova di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno».

Dello stesso tenore l'art. 942 c. nav.: «Il vettore risponde del danno per il ritardo per l'inadempimento nell'esecuzione del trasporto, nonché per i sinistri che colpiscono la persona del passeggero, dall'inizio delle operazioni di imbarco al compimento di quelle di sbarco, a meno che provi che egli o i suoi dipendenti e preposti hanno preso tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno».

2. La dottrina ravvisa negli articoli appena menzionati delle ipotesi di responsabilità contrattuale (tra tutti, Romanelli - Silingardi, op cit., 8), cumulabile per espresso disposto normativo con quella per ritardo ed inadempimento nell'esecuzione del trasporto (in tal senso, Cian - Trabucchi [curatt], Commentario breve al codice civile, Padova, 2002, 1660), facendo derivare dall'esaminato corpus normativo un obbligo di vigilanza e protezione dell'incolumità del passeggero in capo al vettore:

«Obbligazione di carattere essenziale, intrinsecamente ed indissolubilmente connessa all'obbligo fondamentale di trasportare è quella di trasferire incolume a destinazione l'oggetto trasportato: nel trasporto di persone essa si caratterizza come obbligo di vigilanza e di protezione dell'incolumità del passeggero» (in tal senso, espressamente, Romanelli - Silingardi, op. cit., 8). In aggiunta, si prosegue, a mente dell'art. 1681 c.c. il vettore sarebbe responsabile di tutti gli eventi dannosi riferibili non solo all'attività di trasporto in quanto tale, ma altresì alla complessiva attività organizzativo - funzionale allo stesso, e perciò riferibile, di volta in volta, alla azione ed omissione di lui e dei suoi ausiliari, che pertanto assumono rilievo civilistico» (Romanelli - Silingardi, loco ult. cit.).

3. In sintesi, si può affermare che la normativa sul trasporto costituisce il vettore quale garante dell'incolumità del trasportato, ricalcando l'art. 1218 c.c., che, come è noto, il diritto vivente dell'ultimo quinquennio interpreta nel senso della presunzione d'inadempimento:

«In tema di prova dell'inadempimento di una obbligazione, il creditore che agisca per la risoluzione contrattuale, per il risarcimento del danno, ovvero per l'adempimento deve soltanto provare la fonte (negoziale o legale) del suo diritto ed il relativo termine di scadenza, limitandosi alla mera allegazione della circostanza dell'inadempimento della controparte, mentre il debitore convenuto è gravato dell'onere della prova del fatto estintivo dell'altrui pretesa, costituito dall'avvenuto adempimento . . .» (in tal senso, ex multis, Cass., sez. un., 30 ottobre 2001, n. 13533: conf., Cass., sez. un., 10 gennaio 2006, n. 141).

Ciò senza dimenticare che nei casi che si esaminano viene disatteso il precetto dell'art. 1176, comma 2, c.c., che - col disporre che

«Nell'adempimento delle obbligazioni inerenti all'esercizio di un'attività professionale, la diligenza deve valutarsi con riguardo alla natura dell'attività esercitata» - gradua la violazione della diligenza sulla natura dell'attività esercitata, esigendo quindi dall'operatore professionale un grado di perizia qualificata nell'adempimento delle obbligazioni

4. La responsabilità civile in oggetto trova altresì conferma nella normativa speciale sul trasporto aereo, di cui fanno parte le seguenti norme di diritto internazionale pubblico ed interno:

a) la Convenzione internazionale di Varsavia del 12 ottobre 1929 (resa esecutiva in Italia con la legge 19 maggio 1932 n. 81);

b) la Convenzione internazionale di Montreal del 28 maggio 1999 (resa esecutiva in Italia con la legge 10 gennaio 2004 n. 12);

- c) la Carta dei diritti del passeggero del 23 giugno 2000;
- d) il Regolamento comunitario 11 febbraio 2004 n. 261;
- e) il d. lgs. 27 gennaio 2006 n. 69.

Così dispongono i rispettivi articoli 19 delle Convenzioni sub a) e b):

«Il vettore è responsabile del danno cagionato da un ritardo nel trasporto aereo di persone, bagagli o merci» (art. 19 della Convenzione di Varsavia);

«Il vettore è responsabile del danno derivante da ritardo nel trasporto aereo di passeggeri, bagagli o merci. Tuttavia il vettore non è responsabile per i danni da ritardo se dimostri che egli stesso e i propri dipendenti e preposti hanno adottato tutte le misure che potevano essere ragionevolmente richieste per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle» (art. 19 della Convenzione di Montreal).

5. Proseguendo, il IV paragrafo, comma 1, della Carta dei diritti del passeggero (intitolato «Ritardata partenza o cancellazione del volo») recita:

«Il passeggero deve ricevere informazioni dalla compagnia aerea, dal suo rappresentante o tramite il soggetto che fornisce l'assistenza passeggeri, sul ritardo e sulle sue cause contestualmente alla conoscenza delle stesse da parte degli organismi preposti e comunque entro la prevista ora d'imbarco. Successivamente le informazioni saranno fornite almeno ogni 30 minuti».

Alla medesima ratio protettiva s'ispira il comma 4 della citata norma:

«Qualora la causa della ritardata partenza, anche per la protezione di passeggeri di voli cancellati, sia imputabile alla compagnia aerea, il passeggero avrà diritto a:

- una telefonata, o telex o fax al luogo di destinazione;
- pasti e consumazioni in congrua relazione all'attesa del volo;
- adeguata sistemazione in albergo».

6. Del medesimo tenore gli artt. 6 e 9 del Regolamento comunitario 11 febbraio 2004 n. 261 (dettante regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di

cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento CEE n. 295/91):

«art. 6 - Ritardo.

1. Qualora possa ragionevolmente prevedere che il volo sarà ritardato, rispetto all'orario di partenza previsto

a) di due o più ore per tutte le tratte aeree pari o inferiori a 1.500 km; o

b) di tre o più ore per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1.500 km e per tutte le altre tratte aeree comprese tra 1.500 e 3.500 km; . . . il vettore aereo operativo presta ai passeggeri

i) l'assistenza prevista nell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), e nell'articolo 9, paragrafo 2; . . .

2. In ogni caso l'assistenza è fornita entro i termini stabiliti dal presente articolo in funzione di ogni fascia di distanza.

art. 9 - Diritto ad assistenza.

1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, il passeggero ha diritto a titolo gratuito:

a) a pasti e bevande in congrua relazione alla durata dell'attesa;

. . .

2. Inoltre, il passeggero ha diritto ad effettuare a titolo gratuito due chiamate telefoniche o messaggi via telex, fax o posta elettronica».

2.1.4. - Il primato del Regolamento 261/2004/Ce è stata, di recente, confermata dalla Corte di Giustizia delle Comunità Europee, grande sez., nella sentenza 10 gennaio 2006, (causa C - 344/04), che così si è espressa:

« . . . occorre anzitutto rilevare che le disposizioni degli artt. 5 e 6 del regolamento n. 261/2004 fissano con precisione e in modo chiaro gli obblighi a carico del vettore aereo operativo in caso di cancellazione o di ritardo prolungato del volo. L'obiettivo di tali disposizioni risulta, altrettanto chiaramente, dal primo e secondo 'considerando' di tale regolamento, secondo cui l'intervento della Comunità nel settore del trasporto aereo dovrebbe mirare, in particolare, a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri e tenere in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale, poiché la cancellazione del volo o i ritardi prolungati sono causa di gravi disagi per i passeggeri; . . . d'altronde, è pacifico che i diversi danni di cui sono vittime i passeggeri in caso di cancellazione o di

ritardo prolungato di un volo esistono

Ed ancora, a proposito dei cc.dd. obblighi di protezione in capo al vettore:

« . . . trattandosi delle misure di risarcimento uniformi e immediate come la prosecuzione del viaggio dei passeggeri con un volo alternativo o la fornitura di bevande, pasti, sistemazione in albergo o la messa a disposizione di mezzi di comunicazione con terzi, esse sono dirette a soddisfare i bisogni immediati, in loco, dei passeggeri, a prescindere dalla causa della cancellazione o del ritardo del volo».

7. Per ciò che riguarda l'Italia, non va dimenticato il d. lgs. 27 gennaio 2006, n. 69 - recante «Disposizioni sanzionatorie per la violazione del Regolamento (CE) n. 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato» -, ha fornito autorevolezza normativa alla fonte comunitaria appena citata col comminare severe sanzioni amministrative alla compagnia aerea rea di ritardo e di omissioni d'informazioni e di assistenza (ad es. per l'infrazione al citato art. 6, la sanzione da euro duemilacinquecento ad euro diecimila).

Concludendo, a conferma di quanto il tema della responsabilità del vettore aereo stia a cuore al legislatore comunitario, valga la pena di riportare taluni passaggi del Regolamento 2004/261/CE:

«L'intervento della Comunità nel settore del trasporto aereo dovrebbe mirare, tra le altre cose, a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri. Andrebbero inoltre tenute in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale» (così il primo «considerando»);

«Il negato imbarco, la cancellazione del volo o i ritardi prolungati sono causa di gravi disagi e fastidi per i passeggeri (secondo «considerando»);»;

«Malgrado il regolamento (CEE) n. 295/91 del Consiglio, del 4 febbraio 1991, che stabilisce norme comuni relative ad un sistema di compensazione per negato imbarco nei trasporti aerei di linea, abbia istituito un regime di base per la protezione dei passeggeri, il numero di persone non consenzienti a cui viene negato l'imbarco continua ad essere eccessivamente elevato, come pure il numero di persone il cui volo viene cancellato senza preavviso o subisce ritardi prolungati» (terzo «considerando»);

«Dovrebbe essere considerata una circostanza eccezionale il caso in cui l'impatto di una decisione di gestione del traffico aereo in relazione ad un particolare aeromobile in un particolare giorno provochi un lungo ritardo, un ritardo che comporti un pernottamento o la cancellazione di uno o più voli per detto aeromobile, anche se tutte le ragionevoli misure sono state adottate dal vettore aereo interessato per

evitare ritardi o cancellazioni (quindicesimo considerando)»;

«I passeggeri il cui volo subisce un ritardo di durata definita dovrebbero beneficiare di un'adeguata assistenza e dovrebbero avere la possibilità di annullare il volo usufruendo del rimborso del prezzo del biglietto o di proseguirlo in condizioni soddisfacenti» (diciassettesimo considerando);

«Affinché i passeggeri possano efficacemente esercitare i propri diritti essi dovrebbero essere pienamente informati in merito ai loro diritti in caso di negato imbarco, cancellazione del volo o ritardo prolungato (ventesimo considerando)».

8. Non inutile, a questo punto, è una breve rassegna giurisprudenziale, che suffraga i rilievi appena svolti:

Giud. pace Milano 18 dicembre 2000: «Nel trasporto aereo l'informazione sull'evolversi dei contrattempi e sulle prevedibili contromisure, rientra negli obblighi non solo di cortesia ma anche di assistenza del vettore nei confronti dei passeggeri clienti. Dall'inadempimento di tali obblighi sorge in capo al vettore stesso un'obbligazione risarcitoria . . .».

Così, Giud. pace Sassari 4 novembre 1998: «Risponde per inadempimento del contratto di trasporto di persone il vettore aereo che non dimostri di aver adottato le misure necessarie e possibili per evitare il danno da ritardo; il passeggero, quindi, può domandare la riduzione della controprestazione quando la prestazione del vettore sia stata eseguita con ritardo» (conf.: Giud. pace Roma, 15 febbraio 1997, App. Roma, 8 marzo 1997).

Giud. pace Bari 24 maggio 2006 (degnata di nota se pur concernente un caso di ritardo ferroviario): «Il grave ritardo, pacifico e non oggetto di contestazione, di ben oltre otto ore, con il quale il viaggiatore è giunto a destinazione, integra gli estremi di un inesatto adempimento contrattuale da parte della società . . .
. . .
e legittima una riduzione del prezzo del biglietto, nella misura ritenuta equa del 50% . . .».

9. Del pari, altrettanto utile sarà la ricostruzione del danno patito dal passeggero intermini di danno esistenziale.

In premessa, giusta l'orientamento inaugurato dalle note sentenze della S.C. del 2003 (Cass. 12 maggio 2003 nn. 7281, 7282 e 7283, id., 31 maggio 2003, nn. 8827 e 8828, Corte Cost. 13 - 28 gennaio 2003 [ord.], 11 luglio 2003 n. 233; conforme la giurisprudenza successiva: Giud. pace Napoli 26 febbraio 2004, Giud. pace Portici 7 novembre 2003, 20 ottobre 2003, Giud. pace Napoli, 22 settembre 2003, Giud. pace Roma, 12 maggio 2003, id., 11 luglio 2003), è noto come il detto

danno esistenziale rivesta natura non patrimoniale ex art. 2059 c.c.. Nella quale norma, oltre ai tradizionali danno morale soggettivo da reato ed al danno biologico, si è individuato, appunto, un danno da lesione di valori della persona di rango costituzionale diversi dall'integrità fisio - psichica (qualificato come esistenziale).

Come ha sentenziato recentemente la S.C., il danno in parola viene in rilievo, tutte le volte che sia lesa:

« . . . la libera e piena esplicazione delle attività realizzatrici della persona umana. . . ; non consiste . . . in meri "dolori e sofferenze", ma deve aver determinato "concreti cambiamenti, in senso peggiorativo, della qualità della vita"» (Cass. 12 giugno 2006 n. 13546).

E ciò in quanto esso comprende:

« . . . ogni pregiudizio (di natura non meramente emotiva ed interiore, ma oggettivamente accertabile) provocato sul fare reddituale del soggetto, che alteri le sue abitudini e gli assetti relazionali propri, inducendolo a scelte di vita diverse quanto alla espressione e realizzazione della sua personalità nel mondo esterno . . . » (Cass. 24 marzo 2006, n. 6572).

Conformi, anche sul punto del danno esistenziale, numerosissimi pronunciati dei Giudici di pace italiani, che di seguito si riportano.

Giud. Pace Sant'Anastasia 14 settembre 2006: «L'attesa per la partenza del volo, poi avvenuta, per circa un'ora e mezza determina nel viaggiatore uno stress tale da comportare il diritto ad un risarcimento, quantificabile in via puramente equitativa, con riguardo alle aspettative dell'utente medio. La Carta dei diritti del passeggero prevede che questi deve ricevere informazioni entro la prevista ora di imbarco in caso di ritardo, nonché successive informazioni ogni ulteriori trenta minuti».

Giud. pace Catanzaro 3 luglio 2006: « . . . Il danno definito anche esistenziale, previsto dall'art. 2059 del c.c., va risarcito e liquidato sulla base di criteri equitativi idonei ad evitare forme di disuguaglianza economico - sociale, in assenza di parametri legislativi cui equiparare la lesione di diritti della personalità (art. 2 e 3 della Cost.) . . . Nella fattispecie concreta, trattasi di afflizioni, sofferenze e dolori fisici e/o psichici cagionati da un illecito civile dovuto ad un comportamento antiggiuridico del vettore aereo . . . ».

Giud. pace Bari 24 maggio 2006, cit.: . . . «In ordine al danno non patrimoniale, poi, tale voce di danno, inteso come categoria ampia e comprensiva di ogni ipotesi in cui si verifichi una ingiusta lesione di un valore inerente alla persona, costituzionalmente garantito e protetto, secondo l'insegnamento della Suprema Corte, deve essere oggetto di riparazione, anche al di fuori dell'ipotesi di reato, mediante indennizzo, quale forma minima di tutela».

Giud. pace Maglie 23 aprile 2004: «Il vettore aereo è tenuto al risarcimento del danno esistenziale subito

dai passeggeri a causa delle attese e del ritardato arrivo del volo a destinazione . . .».

Giud. pace Napoli 27 novembre 2002: «La responsabilità civile del vettore aereo dei danni derivanti a un passeggero da un ritardo non è limitata al solo costo del biglietto ma può riguardare anche chances lavorative mancate e perdita della serenità personale».

Giud. pace Milano 18 dicembre 2000, cit.: «Nel trasporto aereo l'informazione sull'evolversi dei contrattempi e sulle prevedibili contromisure, rientra negli obblighi non solo di cortesia ma anche di assistenza del vettore nei confronti dei passeggeri clienti. Dall'inadempimento di tali obblighi sorge in capo al vettore stesso un'obbligazione risarcitoria. Oltre i danni patrimoniali di cui l'attore deve dare prova specifica, deriva, in ogni caso, da tale inadempimento un danno alla sfera esistenziale, quali il nervosismo e la frustrazione connessi al notevole ritardo accumulato dal volo. Tale danno esistenziale è quantificabile equitativamente» (conff., tra le altre, Giud. pace Venezia - Mestre 13 gennaio 1999, Giud. pace Cassino 28 febbraio 2001, Giudice di pace Bari 7 novembre 2003).

Del resto, non va dimenticato che il noto danno da «vacanza rovinata» viene oggi concordemente fatto rientrare in quello esistenziale, pur se concernente l'ambito dei rapporti tra utente e tour operator, che non vengono in rilievo nell'episodio di lite (ex multis, Giudice pace Casoria, 8 settembre 2005).

10. In via subordinata, alla luce del nostro diritto, il danno extracontrattuale in parola potrebbe inquadrarsi nella responsabilità aquiliana tout court, magari con liquidazione rimessa al Giudicante secondo la sua valutazione equitativa.

Potrebbero, alternativamente, darsi:

a) un inquadramento nell'art. 2059 c.c., sub specie di danno biologico e o morale soggettivo, ovvero, in via ancora subordinata,

b) un inquadramento nell'art. 2043 c.c., che sancisce il principio fondamentale del *neminem laedere*.

11. In fine, , sia solo il caso di ricordare che la legittimità di un danno esistenziale da violazione di norma contrattuale, ha trovato altresì accoglimento nell'art. 7.4.2. dei cc.dd. Principi Unidroit dei contratti commerciali internazionali del 2004, che *expressis verbis* codifica, al comma 2, il cd. danno non patrimoniale da inadempimento contrattuale.

Questa la norma Unidroit:

(1) Il creditore ha diritto al risarcimento integrale del danno subito in conseguenza dell'inadempimento. Il

danno comprende sia ogni perdita sofferta che ogni mancato guadagno, tenuto conto dei vantaggi economici che il creditore ha ottenuto evitando spese e danni.

(2) Il danno può essere di natura non patrimoniale e comprende, per esempio, la sofferenza fisica e morale.

Giorgio Vanacore

giorgiovanacoreavv@libero.it

<https://www.diritto.it/ritardo-aereo-tra-osservatorio-giurisprudenziale-legislazione-nazionale-ed-internazionale-profili-civilistici-della-protezione-del-viaggiatore-e-danno-esistenziale/>