

Rassegna sulla responsabilità contrattuale da ritardo del vettore aereo

Autore: Vanacore Giorgio

In: Diritto civile e commerciale

I) Responsabilità derivante dal contratto di trasporto - La responsabilità civile dei vettori aerei nei casi di ritardo colpevole si connota quale squisitamente contrattuale, discendendo dal contratto di trasporto passeggero - vettore, del che è comprova l'esame della normativa generale sul trasporto aereo, contenuta nel codice civile e della navigazione.

È noto che la causa del contratto di trasporto s'individui, ex art. 1678 c.c., nel trasferimento verso corrispettivo di persone o cose da un luogo all'altro.

In aggiunta, il contratto de quo si fa rientrare tra quelli consensuali ed 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 tra i contratti cd. di risultato - non già tra quelli di mezzi -, essendo pattuito dalle parti con riguardo all'esito conclusivo, che è quello del trasferimento di cose o persone da uno ad altro luogo (così, Capozzi, loco ult. cit.).

Ancora, degno di nota il disposto degli artt. 1681, comma 1, c.c., 939 e ss. c. nav., nonché degli artt. 397 - 418 di tale ultimo codice (in virtù del rinvio ex art. 949 c. nav. per il trasporto aereo alla disciplina di quello marittimo). In premessa, si tenga conto che le norme codicistiche sul trasporto ricalcano l'art. 1218 c.c., che 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 la capitale Cass., sez. un., 30 ottobre 2001, n. 13533: conf., Cass., sez. un., 10 gennaio 2006, n. 141; idd., 21 giugno 2004, n. 11488, 28 maggio 2004, n. 10297, 4 marzo 2004, n. 4400, 10 maggio 2002, n. 6735; tra la giurisprudenza di merito, Trib. Venezia 20 settembre 2005, Trib. Foggia, 7 aprile 2003).

Ad ogni modo, tornando al contratto di trasporto, l'art. 1681 c.c. così recita:

«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».

La migliore dottrina ravvisa nella norma appena menzionata un'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).

Inoltre, dall'esaminato corredo di disposizioni, dottrina e giurisprudenza hanno derivato in capo al vettore

un obbligo di vigilanza e protezione dell'incolumità del passeggero:

«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.).

II) (segue): derivante dalla normativa speciale sul trasporto aereo - Tutto quanto sin qui assunto trova conferma nella normativa speciale sul trasporto aereo, di cui fanno parte, a tacer d'altro:

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).

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».

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.

La primazia 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 degli 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».

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).

Per chiudere il presente punto, 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)».

Vanacore Giorgio

AVVOCATO IN NAPOLI

<https://www.diritto.it/rassegna-sulla-responsabilita-contrattuale-da-ritardo-del-vettore-aereo/>