ISSN 1127-8579

Pubblicato dal 08/12/2011

All'indirizzo http://www.diritto.it/docs/32745-cenni-sulla-responsabilit-del-vettore-per-il-ritardo-aereo-nei-voli-nazionali

Autore: Avanzi Marco

Cenni sulla responsabilità del vettore per il ritardo aereo nei voli nazionali

Cenni sulla responsabilità del vettore per il ritardo aereo nei voli nazionali

di: Avanzi Marco *mavanzi@gmail.com*

SOMMARIO: Il panorama normativo di riferimento – Il reg. CE n. 261 del 2004 – Il danno non patrimoniale da ritardo aereo.

Il panorama normativo di riferimento

La problematica del risarcimento del danno subito a seguito di ritardo del volo per responsabilità del vettore aereo è una tematica frequente e, altresì, rilevante sia per l'ingente peso economico che può avere per i bilanci societari delle Compagnie aeree sia per la tutela della miriade di consumatori che annualmente si trovano ad imbattersi con questioni del genere.

Per quanto riguarda la disciplina della responsabilità del vettore aereo per ritardi accorsi nelle operazioni di trasferimento passeggeri, intervengono numerose fonti normative a fondare il diritto del passeggero contraente ad un ristoro per il pregiudizio subito.

Così è per la normativa prevista in materia di contratto di trasporto di cui all'art. 1681 c. 1[1] del Codice Civile che prevede la responsabilità del vettore per i casi di ritardo nell'esecuzione del trasporto, ma dello stesso tenore è l'art. 942 del c. della navigazione ove prevede che: *"il vettore risponde del danno per il ritardo, per l'inadempimento nell'esecuzione del trasporto...",* fondando così la sanzione per l'inadempimento del vettore che non rispetti quanto convenuto nel contratto.

Queste norme vengono interpretate alla luce della considerazione che si assegna al disposto dell'art. 1218 c.c., ossia sotto la lente della presunzione d'inadempimento[2].

Da questo insieme di norme la giurisprudenza ha altresì enucleato in capo al vettore un obbligo ulteriore rispetto a quello concernente la corretta esecuzione del contratto e relativo ad un dovere di protezione nei confronti del passeggero riguardante tutte quelle serie di attività correlate e prodromiche all'esecuzione del volo.

Questa fattispecie di responsabilità contrattuale del vettore viene altresì prevista e disciplinata anche in sede internazionale, proprio per l'ampia rilevanza dell'esigenza di tutela dei viaggiatori dinanzi a tali evenienze che li possono coinvolgere.

Così è per la Convenzione Internazionale di Varsavia del 12 ottobre 1929[3], per la Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999[4], ma altresì il Reg. CE n. 261 dell'11 febbraio 2004 e il relativo D. Lgs n. 69/2006.

In sede internazionale la Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 è intervenuta, a seguito di un lungo dibattito, proprio a modernizzare e completare la disciplina della precedente convenzione di Varsavia e attraverso la quale il legislatore di diritto uniforme ha introdotto significative modifiche al testo normativo previgente.

La stessa Convenzione di Montreal prevede anche che la Compagnia cui sia riferibile il ritardo nell'esecuzione del volo, non possa ritenersi responsabile di inadempimento *se dimostri che egli* (essa) *stesso e i propri dipendenti e incaricati hanno adottato tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle.*

Questo strumento di diritto uniforme è applicabile ai trasporti, non gratuiti, di merci persone e bagagli e che si riferiscano a luoghi di partenza e arrivo entrambi situati in paesi di stati firmatari o, almeno uno firmatario e l'altro che preveda l'applicabilità della Convenzione sulla base di accordo interno con l'unico paese sottoscrittore.

Il risarcimento dovuto in forza del ritardo accumulato dal volo viene calcolato in una particolare unità di misura detta SDR - DSP (*Special Drawing Rights* - Diritti Speciali di Prelievo) adottata sin dal 1969 dal Fondo Monetario Internazionale come valuta di riferimento internazionale e viene calcolato attraverso un sistema di medie di valori monetari internazionali (vale circa 1,50 €) e che ammonta ad un importo massimo addebitabile al vettore per inadempimento di 4150 SDR – DSP, poi convertibili in valuta locale secondo il valore di cambio

1 «*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*».

2 «*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 . . .* (Cass., sez. un., 30 ottobre 2001, n. 13533: conff., Cass., sez. un., 10 gennaio 2006, n. 141; 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).

3 Convenzione internazionale di Varsavia del 12 ottobre 1929 (resa esecutiva in Italia con la legge 19 maggio 1932 n. 81), art. 19: «*Il vettore è responsabile del danno cagionato da un ritardo nel trasporto aereo di persone, bagagli o merci*»

4 La Convenzione internazionale di Montreal del 28 maggio 1999 (resa esecutiva in Italia con la legge 10 gennaio 2004 n. 12), art. 19: «*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*»

direttamente dal giudice.
Per quanto riguarda il trasporto nazionale, più in particolare, la disciplina applicabile ai casi di ritardo aereo si trova all'interno del Regolamento CE n. 261 del 2004 che, entrato in vigore il 17 febbraio 2005, reca le norme fondamentali in materia di tutela del passeggero dinanzi a tali evenienze.

Il reg. CE n. 261 del 2004

Questo regolamento si applica ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in uno Stato membro e ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un Paese terzo con destinazione un aeroporto situato in uno Stato membro.
Il ritardo in quanto vero e proprio inadempimento *ex* art. 1218 c.c. ravvisa la sua forma risarcitoria attraverso il meccanismo della compensazione pecuniaria[5].
Si deve precisare come il regolamento non preveda una definizione di ritardo aereo. Nonostante ciò, l'importanza fondamentale che ha l'elemento dell'orario di partenza nel contratto di trasporto ha fatto si che venga interpretato come ritardo ogni partenza del velivolo oltre l'orario previsto *(scheduled time of departure)*.
In primo luogo in caso di ritardata partenza del volo il vettore ha un obbligo di carattere assistenziale nei confronti dei passeggeri che incombe sul vettore oltre agli obblighi contrattuali di rispetto degli orari di volo, ed è composto da un insieme di doveri accessori di carattere protettivo, sanciti esplicitamente dal Reg. 261/2004 all'art. 9, ove si prevede che *il passeggero ha diritto a titolo gratuito: c. 1 a) a pasti e bevande in congrua relazione alla durata dell'attesa; b) alla sistemazione in albergo....*e ad altre prestazioni necessarie alle esigenze fondamentali dei passeggeri nell'attesa della partenza del volo nel caso in cui il volo venga ritardato rispetto all'orario previsto di:
- 1/2 o più ore per le tratte pari o inferiori a 1500 km;
- 2/3 o più ore per le tratte intracomunitarie superiori a 1500 km e per tutte le altre tratte
comprese tra i 1500 e i 3500 km;
- 3/4 o più ore per tutte le altre tratte che non rientrano nei primi due casi.

Qualora il ritardo dovesse essere superiore alle 5 ore i passeggeri potranno richiedere il rimborso del biglietto.
Va anche aggiunto come il meccanismo della compensazione pecuniaria previsto dal regolamento comunitario non esclude la risarcibilità di ulteriori voci di danno, patrimoniale e non, che dovessero emergere così come chiarisce l'art. 12 del reg. CE n. 261/2004 per il quale: *il presente regolamento lascia impregiudicati i diritti del passeggero ad un risarcimento supplementare.*

5 L'inadempimento cui può andare incontro il vettore però, non si ferma solamente sul profilo del rispetto degli orari stabiliti per la partenza del volo ma, altresì, può essere aggravato dalle omissioni integrate durante il periodo di attesa e di gestione dei passeggeri.

Ma, altresì, l'obbligo assistenziale del vettore non si limita alle esigenze materiali di immediata necessità, ma anche a tutte quelle accortezze relative al costante aggiornamento nella gestione del ritardo aereo e nella continua e corretta informazione dei passeggeri in merito ai disguidi accorsi.
Questi profili di responsabilità vengono, in aggiunta, previsti pure dalla Carta dei Diritti del Passeggero così come recepita dall'Enac al IV paragrafo c. 1 ove si prevede che: *il passeggero deve ricevere informazioni dalla compagnia aerea, dal suo rappresentante o tramite il soggetto che fornisce l'assistenza passeggeri, sul ritardo e sulle cause...Successivamente le informazioni saranno fornite almeno ogni 30 minuti.* (In merito cfr. Giud. Di Pace di Milano, 18 settembre 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...")*
Dal ritardo nella partenza del volo deve differenziarsi il caso del negato imbarco. Questa è la situazione in cui il vettore si rifiuta di far accedere al velivolo il passeggero che abbia dal suo canto adempiuto a tutti i propri doveri contrattuali, dalla prenotazione alla presentazione in orario al banco dell'accettazione, salvo i casi di emergenze sanitarie o irregolarità nei documenti personali. Anche in questi casi operano i meccanismi assistenziali e di compensazione pecuniaria previsti dal regolamento.
A seguito di tutti questi eventi in cui il vettore può essere considerato inadempiente scatta il meccanismo della compensazione pecuniaria che ammonta a:
• € 250,00 per le tratte inferiori o pari a 1500 km[6];
• € 400,00 per le tratte intracomunitarie superiori a 1500 km e per tutte le altre tratte
comprese fra 1500 e 3500 km;
• € 600,00 per le tratte che non rientrano nei primi due casi[7]

6 Per effettuare il calcolo si considera l'ultima destinazione per la quale il passeggero subisce un ritardo.

7 Va precisato come l'equiparazione della situazione del passeggero vittima di un ritardo è stata parificata a quella dell'utente di volo cancellato non direttamente dal testo del regolamento comunitario, ma dall'interpretazione datane dalla Corte di Giustizia delle CE. Vedi per esempio Corte Europea (Quarta Sezione) 19 novembre 2009 - "Trasporto aereo – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Artt. 2, lett. l), 5, 6 e 7 – Nozioni di "ritardo" e di "cancellazione" del volo – Diritto alla compensazione pecuniaria – Nozione di "circostanze eccezionali". Procedimenti riuniti C-402/07 e C-432/07. In tale pronuncia i Giudici Comunitari sanciscono come i passeggeri di voli ritardati vengono parificati a quelli di voli cancellati qualora il loro ritardo superi le 3 ore, avendo così diritto ad accedere al meccanismo di compensazione pecuniaria previsto dal Reg. CE. Tale compensazione non è dovuta solamente qualora il vettore riesca a dimostrare che il

Va significato come l'ammontare della compensazione pecuniaria può essere ridotta fino al 50% qualora il vettore provveda ad offrire un volo alternativo che non superi le 2, 3 o 4 ore (relativamente ai casi suindicati) dell'orario originariamente previsto come orario di partenza.

Il danno non patrimoniale da ritardo aereo

Maggiori difficoltà comporta invece la pretesa, e correlata quantificazione, del danno non patrimoniale subito a seguito del ritardo, dei disguidi e delle lunghe attese sopportate dal passeggero. Infatti non chiara è la posizione della giurisprudenza in materia, sebbene chiaramente si possa intravedere una lesione alla sfera soggettiva del'utente.

La svolta data dalla Suprema Corte in merito alla riconoscibilità del danno non patrimoniale con le sentenze del 2008, sembra infatti chiudere gli scenari di pretese risarcitorie nuove e non ricorrenti nella prassi dei Tribunali. Resta fermo però che la stessa Cassazione ha più volte sancito il proprio orientamento legato al cc.dd. Principio di "integralità del risarcimento".

Per la Corte, infatti, il soggetto che si sia visto danneggiato da un comportamento lesivo altrui ha diritto ad una reintegrazione dal pregiudizio patito che comprenda i profili sia di danno patrimoniale, sia non patrimoniale. Questo cardine *impone infatti che nessuno degli aspetti di cui si compendia la categoria generale del danno non patrimoniale, la cui sussistenza risulti nel caso concreto accertata, rimanga priva di ristoro.* (Cfr. Cass. Civ., sez. III, 30 giugno 2011 n. 14402)

A tal fine entra in gioco anche la giurisprudenza di merito pronunciatasi favorevolmente e confermando la fondatezza della pretesa risarcitoria del viaggiatore ad ottenere un risarcimento per lo stress derivante dall'attesa e, pertanto, *"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..."* (Cfr. Giud. Di Pace di Milano, 18 Dicembre 2000, altresì Giud. Di Pace di Sant'Anastasia 14 settembre 2006, Giud. Di Pace di Catanzaro 3 luglio 2006, Giud. Di Pace di Maglie, 23 aprile 2004, Giud. Di Pace di Napoli 27 novembre 2002.)

Ma è necessario notare come non solo lo stress d'attesa può essere fonte, e causa, di un pregiudizio non patrimoniale, potendo un evento di questo tipo avere riflessi altresì sulla sfera "relazionale" dei soggetti, andando ad incidere sul versante dell'esplicazione della soggettività personale verso le altre persone.

Questo aspetto del danno non patrimoniale, emergerebbe ogni qual volta si venga costretti a non poter più svolgere determinate attività a causa dell'illecito subito e, *de relato,* nel dover fare ciò che l'illecito in quel momento ha reso necessario compiere.

La stessa Cassazione ha precisato come *superato il tradizionale orientamento che limitava il risarcimento al solo danno morale soggettivo, identificato con il patema d'animo transeunte, ed affermata la risarcibilità del danno non patrimoniale nella sua più ampia accezione, anche il pregiudizio non patrimoniale consistente nel non poter fare (ma sarebbe meglio dire: nella sofferenza morale determinata dal non poter fare) è risarcibile.* Cfr. Cass. Civ., sez. III, 30 giugno 2011 n. 14402. *V*a sottolineato come un'argomentazione del genere sia necessaria per pervenire ad una corretta enucleazione di quello che è il pregiudizio subito in occasione di un disguido aereo precisando come *non si hanno invero duplicazioni risarcitorie in presenza della liquidazione dei diversi aspetti negativi ravvisati causalmente derivare dal fatto illecito o dall'inadempimento ed incidenti sulla persona del danneggiato....*(Cfr. Cass. Civ. sez. III, 30 giugno 2011 n. 14402)

Sempre seguendo l'orientamento della Corte e, in specie, quello che considera il pregiudizio non patrimoniale solamente qualora sia fondato sulla lesione di un bene giuridico o di un valore di carattere costituzionale, la lesione emergente in casi di ritardo aereo prolungato è collegabile direttamente alla lesione alla serenità personale. Questo valore personale trova il proprio fondamento nel diritto all'integrità morale quale massima espressione della dignità umana *ex* art. 2 Cost., che si relaziona con l'art. 1 della Carta dei Diritti Fondamentali dell'Unione Europea, e che costituisce la base del riconoscimento della tutela dei diritti fondamentali della persona.

---

ritardo risulta dovuto a circostanze eccezionali e non prevedibili che sfuggono al controllo del vettore aereo. A tal fine precisa come un problema tecnico ad un velivolo non concretizzi il caso di circostanza eccezionale che liberi il vettore dagli obblighi indennitari.