

NEWSLETTER DI DIRITTO DEI CONSUMATORI E CONTENZIOSO
n. 3 del 26 settembre 2014

**VERSO IL NUOVO REGOLAMENTO 261: I DIRITTI DEI PASSEGGERI
NELL'ESPERIENZA ITALIANA**

SOMMARIO

(I) Premessa.....	1
(II) Il giudice competente per territorio.....	2
(III) Circostanze escludenti la responsabilità del vettore aereo.....	2
(IV) L'assistenza ai passeggeri.....	3
(V) Danni ulteriori: in particolare, il danno morale.....	4
(VI) Le principali novità del prossimo regolamento.....	5

(I) PREMESSA

Lo scorso febbraio, il Parlamento Europeo è stato chiamato a votare una serie di proposte della Commissione europea volte a riformare il Regolamento (Ce) 261/2004 ("Regolamento") in materia di tutela dei passeggeri nel trasporto aereo. Si tratta di un importante passo verso l'approvazione del nuovo regolamento, che potrebbe entrare in vigore nel corso del 2016.

Ci si aspetta che l'intervento chiarificatore del legislatore europeo in materia di compensazione e assistenza ai passeggeri dei voli cancellati o in ritardo affronti alcune delle questioni controverse emerse dalla casistica relativa alla applicazione del Regolamento. Nel prosieguo ci si soffermerà sui temi maggiormente dibattuti nell'esperienza giudiziale italiana.

(II) IL GIUDICE COMPETENTE PER TERRITORIO

La questione dell'individuazione del giudice territorialmente competente a conoscere la controversia è venuta spesso in rilievo nel contenzioso fra passeggeri e vettori aerei domiciliati in diversi Stati Membri.

Secondo la Corte di Giustizia dell'Unione europea, il tribunale competente a conoscere di una domanda di compensazione pecuniaria è quello nella cui circoscrizione si trovano alternativamente il luogo di partenza o il luogo di arrivo dell'aereo quali indicati nel contratto di trasporto.

Questo approccio costituisce una soluzione equa tanto per i passeggeri che per il vettore straniero, che potrà pertanto essere citato in giudizio solamente innanzi a determinati uffici giudiziari, vale a dire quelli competenti territorialmente per gli aeroporti nei quali opera abitualmente.

Alcuni giudici di pace, tra cui si segnalano quelli di Milano, hanno da ultimo mostrato di aver condiviso tale impostazione, peraltro già affermatasi in Francia e in Germania, almeno nei casi in cui i vettori convenuti in giudizio non sono domiciliati in Italia ai sensi della Convenzione di Bruxelles.

In altri casi, tuttavia, anche sulla scorta di una risalente pronuncia della Suprema Corte, i giudici di pace continuano a negare l'esistenza di una competenza territoriale esclusiva del foro di partenza e di arrivo, ritenendo sempre applicabile il foro del consumatore.

(III) CIRCOSTANZE ESCLUDENTI LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE AEREO

La compensazione dovuta dal vettore per negato imbarco e voli cancellati (o ritardati oltre le tre ore) varia tra i 250 e i 600 euro a passeggero, a seconda della tratta aerea interessata dall'inconveniente.

Un'importante questione è dunque quella dell'individuazione delle circostanze eccezionali idonee ad escludere la responsabilità del vettore aereo nei casi di cancellazione o ritardo.

Ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del Regolamento il vettore non è tenuto a versare la compensazione pecuniaria qualora possa dimostrare che il disagio nella programmazione è dovuto a circostanze eccezionali che non sarebbe stato possibile evitare neanche adottando tutte le misure del caso.

Il considerando 14 del Regolamento contiene un elenco esemplificativo di tali circostanze eccezionali, quali l'instabilità politica, le condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo in questione, i rischi per la sicurezza, le improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza e gli scioperi che si ripercuotono sull'attività di un vettore aereo operativo.

Con l'intento di chiarire l'ambito di applicazione delle disposizioni del Regolamento, nel 2013 le autorità di regolamentazione degli Stati Membri hanno approvato un documento nel quale si illustrano le principali circostanze esimenti la responsabilità del vettore aereo, quali guasti tecnici tali da compromettere la sicurezza del volo, *bird strike*, scioperi dei controllori di volo e condizioni meteorologiche avverse.

Per quanto encomiabile sia tale iniziativa, essa difetta pur sempre di carattere normativo; così che ancora oggi si assiste a pronunce dei giudici italiani che ritengono di potersene discostare, prediligendo interpretazioni soggettive e non di rado innovative del concetto di "circostanza eccezionale".

(IV) L' ASSISTENZA AI PASSEGGERI

Il Regolamento prevede che, in caso di cancellazione del volo o di ritardo superiore a determinate soglie, il passeggero ha diritto a titolo gratuito

all'assistenza, che può includere chiamate telefoniche, pasti e bevande, la sistemazione in albergo e il trasporto dall'aeroporto all'albergo.

Anche su questo punto le valutazioni dei giudici italiani non sono state univoche. Addirittura, in alcuni casi è stato riconosciuto il diritto alla compensazione pecuniaria di cui sopra, quale diretta conseguenza della mancata assistenza.

Da ultimo, tuttavia, la Corte di Giustizia dell'Unione Europea ha stabilito che se il vettore non adempie ai propri obblighi, il passeggero ha diritto solamente al rimborso delle somme che, nel caso concreto, risultano necessarie, appropriate e ragionevoli al fine di ovviare all'omissione del vettore aereo, escludendo il diritto al risarcimento del danno ulteriore.

(V) DANNI ULTERIORI: IN PARTICOLARE, IL DANNO MORALE

In principio, nulla impedisce ai passeggeri di richiedere il risarcimento di danni ulteriori rispetto alla compensazione prevista dal Regolamento, laddove essi siano conseguenza diretta degli inconvenienti causati dal vettore.

Trattasi spesso di danni di natura non patrimoniale, che proprio per questo sfuggono a precisi criteri di individuazione e quantificazione, con tutta l'alea che ciò comporta.

In realtà, il Regolamento chiarisce che i giudici chiamati a pronunciarsi su richieste di danni ulteriori possono tenere conto dell'ammontare già liquidato a titolo di compensazione da ritardo al fine di ridurre o negare l'ulteriore risarcimento. Questa disposizione di carattere equitativo risulta quanto mai opportuna nei casi, non infrequenti, in cui l'importo della sola compensazione sia già di per sé superiore al prezzo del biglietto.

Ad ogni buon conto, la Suprema Corte ha stigmatizzato la tendenza di alcuni giudici a dare ampio spazio al danno esistenziale *"in relazione alle più fantasiose, ed a volte risibili, prospettazioni di pregiudizi suscettibili di*

alterare il modo di esistere delle persone”, tra cui rientra “l’attesa stressante in aeroporto”.

Ciò nonostante, la giurisprudenza di merito continua ad essere divisa sulla configurabilità di tale danno, così che anche sul punto al momento regna notevole incertezza.

(VI) LE PRINCIPALI NOVITÀ DEL PROSSIMO REGOLAMENTO

Le proposte di riforma della Commissione rappresentano un’importante occasione, non solo per rafforzare i diritti dei passeggeri nel trasporto aereo, ma anche per ottenere maggiore chiarezza e coerenza del quadro normativo.

Tra le proposte di riforma vi sono l’introduzione del diritto all’assistenza in caso di ritardo superiore alle 2 ore a prescindere dalla distanza tra gli aeroporti di partenza e di arrivo, nonché il riconoscimento del diritto all’assistenza e al risarcimento in caso di perdita di una coincidenza a causa del ritardo del volo di provenienza (qualora tale ritardo sia di almeno 90 minuti). Si vuole poi introdurre un vero e proprio diritto del passeggero a ricevere una risposta al proprio reclamo entro 2 mesi dalla presentazione; ciò anche al fine di permettere al vettore di rispondere al reclamo in un lasso di tempo adeguato, senza tema di vedersi recapitato un atto di citazione senza preavviso o quasi.

Le posizioni del Parlamento Europeo e della Commissione divergono tuttavia su alcune importanti questioni.

In particolare, la Commissione – che considera evidentemente la cancellazione assai più lesiva per i passeggeri del ritardo del volo - propone di aumentare da 3 a 5 ore la soglia per il riconoscimento del diritto alla compensazione in caso di ritardo. Così facendo, infatti, i vettori resterebbero incentivati ad adoprarsi per far giungere i passeggeri a destinazione, piuttosto che cancellare il volo per risparmiare almeno i

costi operativi. Il Parlamento non sembra però intenzionato ad alzare la soglia di 3 ore fissata dalla Corte di Giustizia con la sentenza *Sturgeon*, che considera come una sorta di baluardo a tutela dei passeggeri.

Per quanto riguarda infine le ipotesi di esclusione della responsabilità del vettore, sebbene ci sia pieno accordo sulla necessità di fornire una lista di circostanze eccezionali, il Parlamento europeo non ritiene debbano includersi in questa lista i guasti tecnici, sottolineando la necessità di assicurare una corretta manutenzione degli aeromobili.

* * *

Per ulteriori informazioni sul tema si invita a contattare gli Avv.ti Gennaro d'Andria (gdandria@dandria.com) e Francesco Alongi (falongi@dandria.com)