



CAMMINO DIRITTO

Rivista di informazione giuridica
<https://rivista.camminodiritto.it>



VOLO IN RITARDO O CANCELLATO: LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE ED IL RISARCIMENTO DEL DANNO IN FAVORE DEL PASSEGGERO

Con la sentenza n. 1584 del 23 gennaio 2018, la Corte di Cassazione si è pronunciata in merito alla responsabilità del vettore aereo in caso di ritardo o cancellazione del volo, stabilendo che il passeggero deve limitarsi solo a provare l'acquisto del biglietto per ottenere il risarcimento del danno previsto del Regolamento 261-2004-CE

di Ugo Bisogno

IUS/15 - DIRITTO PROCESSUALE CIVILE

Articolo divulgativo - ISSN 2421-7123

Direttore responsabile

Alessio Giaquinto

Publicato, Lunedì 5 Febbraio 2018

I trasporti aerei e marittimi sono disciplinati dal Regolamento 261-2004-CE, con il quale l'Unione Europea ha voluto dettare una disciplina organica ed uniforme per l'intero territorio comunitario che garantisca i diritti minimi dei passeggeri in caso di negazione dell'imbarco, del ritardo, ovvero ancora della cancellazione del trasporto.

In particolare, il Regolamento stabilisce che la Compagnia del vettore, quando non possa assicurare l'imbarco dei passeggeri entro l'orario previsto, debba sempre provvedere: - a prestare gratuitamente assistenza ai passeggeri mediante la distribuzione di pasti e bevande, in relazione alla durata dell'attesa necessaria, ed a provvedere alla loro sistemazione in albergo (qualora si rendesse necessario il pernottamento) con il relativo trasporto dall'aeroporto; - a garantire il diritto di ciascun passeggero ad effettuare - sempre a titolo gratuito - due chiamate telefoniche o messaggi via telex, fax o posta elettronica; - ad assicurare la corretta informazione di tutti passeggeri in merito ai propri diritti mediante l'affissione di un avviso ben visibile contenente il testo: "In caso di negato imbarco o di volo cancellato o ritardato di almeno due ore, rivolgersi al banco di accettazione o alla porta di imbarco per ottenere il testo che enumera i diritti del passeggero, in particolare in materia di compensazione pecuniaria e di assistenza" e, nei casi più gravi, a consegnare ai passeggeri interessati anche un avviso scritto contenente le regole in materia di compensazione pecuniaria.

Oltre al diritto all'assistenza, la disciplina comunitaria accorda altre tutele ai passeggeri, considerati, dal punto di vista negoziale, contraenti deboli di fronte alle Compagnie aeree. Tali tutele si traducono nelle garanzie verso i passeggeri con mobilità ridotta o esigenze particolari, l'irrinunciabilità dei diritti fondamentali garantiti, il diritto al rimborso ed alla compensazione pecuniaria.

In tema di compensazione pecuniaria, più precisamente, il Regolamento detta una disciplina diversa a seconda della lunghezza della tratta da percorrere, distinguendo tre casi: a) Tratte pari od inferiori a 1.500 Km; b) Tutte le tratte intracomunitarie superiori a 1.500 Km e tutte le altre tratte comprese fra 1.500 e 3.500 Km; c) Tutte le tratte che non rientrano nelle categorie precedenti.

Per le tratte di cui al punto a), è stabilito che se il vettore è in ritardo di almeno due ore, ovvero in caso di cancellazione del volo, è prevista una compensazione pecuniaria fino ad €250,00. Il vettore può ridurre tale importo del 50% se offre ai passeggeri una soluzione alternativa il cui orario d'arrivo non superi di due ore quello previsto dal precedente trasporto. Per le tratte di cui al punto b), è stabilito che se il vettore è in ritardo di almeno tre ore ovvero in caso di cancellazione del volo è prevista una compensazione pecuniaria fino ad €400,00. Il vettore può ridurre tale importo del 50% se offre ai passeggeri una soluzione alternativa il cui orario d'arrivo non superi di tre ore quello previsto dal

precedente trasporto. Per le tratte di cui al punto c), è stabilito che se il vettore è in ritardo di almeno quattro ore ovvero in caso di cancellazione del volo è prevista una compensazione pecuniaria fino ad € 600,00. Il vettore può ridurre tale importo del 50% se offre ai passeggeri una soluzione alternativa il cui orario d'arrivo non superi di quattro ore quello previsto dal precedente trasporto.

La compensazione pecuniaria è esclusa se il vettore può dimostrare che la cancellazione del volo sia dovuta a circostanze eccezionali, che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

Sotto l'aspetto squisitamente pratico, il regolamento non prevede una procedura per il riconoscimento della compensazione pecuniaria, ma si limita solo a sancire la presunzione di responsabilità del vettore, a quantificare il risarcimento dovuto ed a stabilire le possibili modalità di pagamento.

Sul punto è intervenuta più volte la giurisprudenza, qualificando la negazione dell'imbarco, la cancellazione ed il ritardo del volo come inadempimento (o inesatto adempimento) contrattuale del vettore. Nonostante tale qualificazione, però, è stata sempre ritenuta necessaria la dimostrazione dell'inadempimento del vettore, con grande disagio per i passeggeri.

Sul punto, si è recentemente pronunciata la Corte di Cassazione, con la recente sentenza n. 1584 del 23 gennaio 2018, che ha ribaltato il precedente orientamento della giurisprudenza di merito, affermando il seguente principio di diritto: "il passeggero che agisca per il risarcimento del danno derivante dal negato imbarco o dalla cancellazione (inadempimento) o dal o dal ritardato arrivo dell'aeromobile rispetto all'orario previsto (inesatto adempimento), deve fornire la prova della fonte (negoziale) del suo diritto e il relativo termine di scadenza, ossia deve produrre il titolo o il biglietto di viaggio o altra prova equipollente, potendosi poi limitare alla mera allegazione dell'inadempimento del vettore. Spetta a quest'ultimo, convenuto in giudizio, dimostrare l'avvenuto adempimento, oppure che, in caso di ritardo, questo sia stato contenuto sotto le soglie di rilevanza fissate dall'art. 6, comma 1, del regolamento CE n. 26/2004".

La Suprema Corte qualifica la negazione dell'imbarco, la cancellazione ed il ritardo del volo come inadempimento (o inesatto adempimento) contrattuale del vettore ed, in applicazione della presunzione di responsabilità prevista dal regolamento CE, sposta l'onus probandi quasi interamente in capo al vettore.

Il passeggero che agisca in giudizio per ottenere la compensazione pecuniaria dovrà solo provare la fonte negoziale della propria pretesa (producendo, ad esempio, il biglietto

acquistato) potendosi limitare ad allegare in giudizio il mero inadempimento contrattuale del vettore; sarà, di contro, quest'ultimo a dover fornire la prova liberatoria. Il vettore dovrà, pertanto, dimostrare che non vi sia stato alcun inadempimento, ovvero che questo si sia verificato a causa di circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare, anche qualora fossero state adottate tutte le misure del caso.

La Suprema Corte arriva a tale conclusione non solo ricorrendo al proprio consolidato orientamento in merito all'inadempimento contrattuale, ma anche valutando la difficoltà del passeggero nel dimostrare la condotta inadempiente del vettore. Si legge, infatti, nella citata sentenza che "mentre il passeggero di regola non ha la disponibilità di una prova diretta del ritardo dell'aeromobile su cui viaggiava (tranne, in ipotesi, la riproduzione fotografica dei tabelloni informativi dell'aeroporto), il vettore aereo - che opera in un regime di controllo e verifica, da parte delle autorità aeroportuali, del tracciato aereo di ogni volo - ha agevole facoltà di accesso alla prova ufficiale dell'orario esatto in cui il veicolo è atterrato". L'onere probatorio, pertanto, viene spostato quasi interamente a carico del vettore, il quale si presumerà sempre responsabile, anche in assenza di qualunque dimostrazione del ritardo da parte del passeggero, rendendo, di fatto, molto più agevole il riconoscimento della compensazione pecuniaria.

Con tale pronuncia, la Corte di Cassazione realizza concretamente la tutela prevista, in linea di principio, dalla legislazione europea, traducendola in un complesso sistema di garanzie a favore del passeggero che, in questo modo, vede tutelati i propri diritti di contraente debole di fronte alle compagnie aeree.
