

La nevicata prevista dal servizio meteorologico non ostacola il diritto del passeggero al risarcimento per ritardo o cancellazione del volo aereo

Autore: Pescarollo Marco

In: Diritto civile e commerciale

La decisione in esame riguarda la questione se una forte nevicata prevista dal servizio meteorologico nell'aeroporto di partenza possa essere considerata circostanza eccezionale[1] che esime il vettore aereo ex art 5 paragrafi 3 e 4 del regolamento UE 261/2004 dalla sua responsabilità per ritardo del volo prevista dagli articoli 6 comma primo lettera a) e art 7 comma primo lettera a) e comma terzo del Regolamento UE 261/2004 relativo al pagamento dell'indennizzo previsto per i voli effettuati in ritardo su tragitto inferiore ai 1.500 km.

Ulteriore aspetto esaminato dalla decisione in commento riguarda la circostanza se un volo effettuato con 20 ore di ritardo debba considerarsi ai sensi della citata normativa di protezione del viaggiatore comunitaria introdotta dal Regolamento UE 261/2004, ritardo del volo, oppure cancellazione del volo.[2]

Terzo motivo di interesse della pronuncia attiene alla risarcibilità delle spese sostenute dal passeggero a causa del ritardo e della mancata assistenza prestata allo stesso dal vettore aereo.

Simile questione risulta decisa dalla suprema Corte nella pronuncia Cassazione civile sez. III, 06/04/2006, n.8075 anteriore peraltro alla entrata in vigore del regolamento Ue 261/2014[3]

Caso

Secondo il Giudice di Pace lagunare a fronte della prova del ritardo nella partenza del volo fornita dal viaggiatore e non contestata dal vettore, incombe a quest' ultimo l' onere della prova che il ritardo fosse dovuto a circostanze eccezionali[4] per esimersi dall'obbligo di risarcimento/indennizzo previsto dal regolamento UE 261/2004.

Non è sufficiente quindi secondo il Giudice che la compagnia aerea allegghi l'esistenza ...di improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza... senza fornire adeguata prova.

Tantomeno secondo il giudice di primo grado ...una forte nevicata (non infrequente e tantomeno prevedibile nel mese di febbraio in Italia n.d.A) può essere considerata un evento eccezionale che non può

essere superata da una corretta organizzazione di gestione dal momento che la compagnia aerea doveva fornire la prova della ...forte nevicata, della sua eccezionalità e che la Compagnia aveva approntato eventualmente una corretta organizzazione idonea a risolvere il problema...

In linea con quanto deciso dal Giudice di Pace di Venezia nella pronuncia in commento si veda anche Tribunale Busto Arsizio sez. III, 04.1.2020 n.18 per cui... anche laddove la cancellazione o il ritardo del volo siano dipesi da un problema tecnico sorto improvvisamente e non imputabile ad una carenza di manutenzione da parte del vettore aereo, né emerso dai regolari, ordinari controlli, l'allegazione e prova di tali circostanze non sarebbe sufficiente ad integrare la prova liberatoria richiesta. Infatti, una volta accertata l'esistenza di una circostanza eccezionale, il vettore non potrebbe, per ciò solo, reputarsi esonerato dall'obbligo della compensazione pecuniaria, essendo a tal scopo richiesta alla compagnia aerea l'ulteriore dimostrazione di aver adottato adeguate "misure del caso", idonee sia a ridurre o impedire la causa dell'inadempimento, sia a far fronte alle conseguenze da essa derivanti (al fine di evitare il ritardo o la cancellazione del volo) ovvero che la compagnia aerea non sarebbe stata comunque in grado di evitare che le circostanze eccezionali cagionassero l'inesatta (o mancata) effettuazione del volo - se non a pena di acconsentire a sacrifici tecnicamente ed economicamente insopportabili - anche avvalendosi di tutti i mezzi di cui disponeva, in termini di personale e di risorse finanziarie.

Dunque, lo sforzo probatorio richiesto al vettore non è limitato all'allegazione e prova di un evento, in sé incoercibile, tale da determinare il ritardo, ma si estende all'allegazione e prova dell'adozione di misure adeguate ad elidere le conseguenze di quell'evento fino al limite dell'esigibilità, secondo criteri di proporzionalità economica e organizzativa.[5]

Riteniamo utile riportare di seguito alcune decisioni della Corte di giustizia UE che hanno esaminato circostanze invocate dai vettori aerei convenuti in giudizio come circostanze eccezionali che possano esimere il vettore aereo dall'obbligo di corrispondere il risarcimento/ indennizzo ai passeggeri.

La Corte di Giustizia UE nella pronuncia 4.4.2019 n.501 con riferimento al **danneggiamento di un carrello dei veivolo dovuto alla presenza di un corpo estraneo sulla pista** ammette la configurabilità di una circostanza eccezionale, ma ne subordina la liberazione dall'obbligo di corrispondere la compensazione per ritardo o cancellazione solo ove il vettore... dimostri di essersi avvalso di tutti i mezzi di cui disponeva, "in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie", al fine di evitare che la sostituzione dello pneumatico danneggiato da un oggetto estraneo, quale un residuo, presente sulla pista di un aeroporto comportasse il ritardo prolungato del volo.

Sempre la Corte Giustizia UE sez. III, 17.04.2018, n.195 ha ritenuto che lo **sciopero selvaggio del personale di volo** non integra circostanza eccezionale tale da escludere il diritto dei passeggeri alla compensazione pecuniaria.

Interessante sul punto risulta anche la decisione della Corte Giustizia Ue sez VIII 7.9.2017 n. 559 riguardante l'ipotesi eccezionale di **collisione tra un aeromobile e un volatile**.

Tale collisione può costituire, infatti, una circostanza eccezionale che, ai sensi del Reg. CE n. 261/2004, può liberare il vettore aereo dal suo obbligo di corrispondere ai passeggeri una compensazione pecuniaria per il ritardo prolungato di un volo.

Tuttavia, come avvenuto nel caso di specie, il vettore aereo non può giustificare tale ritardo con la necessità di ulteriori controlli all'aeromobile, dopo che lo stesso sia già stato debitamente controllato da un esperto a tale scopo autorizzato. Soltanto, infatti, il ritardo dovuto alla circostanza eccezionale, che non si sarebbe potuta evitare con misure adeguate alla situazione (collisione con un volatile), e alla conseguente necessità di controllo e riparazione del guasto tecnico che ne è conseguito può essere dedotto dal tempo totale di ritardo del volo, al fine di valutare se la parte di ritardo imputabile al vettore sia pari o superiore a tre ore e debba quindi essere oggetto di una compensazione pecuniaria (conforme Corte Giustizia Ue 4.5.2017 n. 315)

Qualche anno prima la Corte di Giustizia Ue nella decisione ella sez IX del 17.9.2015 n. 257 ha statuito che il **guasto tecnico ad un motore del veivolo dovuto a pezzi difettosi** anche se sia sorto improvvisamente, non sia imputabile a una carenza di manutenzione e neppure sia emerso nel corso di un regolare controllo, non rientra comunque nella nozione di “circostanze eccezionali” ai sensi di detta disposizione. Le circostanze che si accompagnano all'insorgere di detti problemi, infatti, possono essere considerate “eccezionali” unicamente se sono collegate ad un evento che, come quelli elencati al considerando 14 del citato regolamento, non sia inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfugga al suo effettivo controllo per la sua natura o per la sua origine.[6]

Ancora: **l'urto della scaletta mobile d'imbarco di un aeroporto contro un aeromobile** non può essere qualificato come “circostanza eccezionale”, atta ad esonerare il vettore aereo dal suo obbligo di versare una compensazione ai passeggeri in caso di ritardo prolungato di un volo operato da detto aeromobile secondo Corte giustizia UE sez. V, 14/11/2014, n.394.

Sulla definizione di « circostanze eccezionali », anche se con riferimento al diverso caso della chiusura dello spazio aereo a seguito **dell'eruzione del vulcano** islandese Eyjafjallajökull, cfr. altresì Corte giust. Ue, Sez. III, 31 gennaio 2013, causa C-12/11, Denise McDonagh c. Ryanair Ltd, in Mirate (a cura di), Massimario di diritto europeo, 2013, 990).

I ritardi aerei

Quanto alla seconda questione in tema di ritardo la Corte di Giustizia UE ha precisato che per i ritardi superiori alle tre ore il passeggero ha diritto di richiedere le medesime tutele risarcitorie e compensative previste per i casi di cancellazione, sebbene anche in tal caso il diritto alla compensazione pecuniaria viene meno se il vettore provi che il ritardo prolungato (e/o la cancellazione) è dipeso da circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure

del caso (sentenza 23 ottobre 2012, cause riunite C-581/10 e C-629/10) come riconosciuto da Tribunale DI Catania 19.5.2017 n.2349.

Tale interpretazione è stata condivisa dal Giudice di Pace di Venezia nella decisione in commento ritenendo che il volo dapprima riprogrammato nell'orario di partenza dalla compagnia e -dopo avere subito vari ritardi-, cancellato dalla stessa, vada qualificato ai fini della determinazione dell'indennizzo dovuto al viaggiatore come volo in ritardo, anche se sia stato riprogrammato il giorno successivo.

Decisione

Nella decisione in commento viene riconosciuto solo un ulteriore danno al viaggiatore[7] di 25,00€ per spese di taxi necessarie al rientro alla propria abitazione, senza peraltro motivare il mancato accoglimento della richiesta di risarcimento delle spese stragiudiziali di diffida, delle spese di traduzione dell'atto di citazione notificato alla convenuta inglese e il danno da perdita di tempo subita nel ritardo (20 ore e 20 minuti) dovuti in base all'art 12 del Regolamento Ue 241/2004, nonostante attengano a fatti non contestati in corso di causa.

Sul punto la decisione risulta criticabile poiché trattandosi di vettore straniero la traduzione dell'atto di citazione era necessaria per la validità della notifica dell'atto introduttivo il Giudizio avanti il Giudice di Pace come previsto in materia di notificazioni all'estero dal Regolamento 13/11/2007 n.1393, G.U.E. 10/12/2007 n.324, mentre per quanto attiene alla perdita di tempo da parte del viaggiatore pari quasi ad un giorno lavorativo , ...risultava appropriato e ragionevole al fine di ovviare all'omissione del vettore aereo[8] ... riconoscere un danno in via equitativa.

Volume consigliato

Note

[1] Secondo Tribunale Catania n 2349 del 19.5.2017 ...la nozione di "circostanza eccezionale", idonea ad escludere il diritto alla compensazione pecuniaria, si ricava dai considerando nn. 12, 14 e 15 del Regolamento, ove si specifica che tali circostanze possono incorrere in caso di instabilità politica, condizioni meteorologiche incompatibili, rischi per la sicurezza, scioperi, una decisione di gestione del traffico aereo in relazione ad un particolare aeromobile in un particolare giorno che provochi un lungo ritardo. Peraltro, la Corte di Giustizia ha chiarito che tali cause vanno interpretate restrittivamente, non rientrando, comunque, nella nozione di circostanza eccezionale un problema tecnico occorso ad un aeromobile (cfr. sentenza del 19 ottobre 2009, cause riunite C-402-07 e C-32/07).

[2] Secondo Simone Vernizzi in LA CANCELLAZIONE DEL VOLO: CONSIDERAZIONI GENERALI E INDICAZIONI EMERGENTI DALLE RECENTI INNOVAZIONI LEGISLATIVE in: RESPONSABILITÀ CIVILE E PREVIDENZA ottobre 2006 n. 10 PP. 1655-1666. Il fatto in sé della cancellazione del volo, determinando l'inesecuzione del trasporto (di quel trasporto, nei termini pattuiti), dovrebbe di logica essere guardato alla stregua di un inadempimento definitivo: per contro, una (ormai risalente) giurisprudenza d'oltralpe ha giudicato la soppressione del volo indicato sui documenti di trasporto come una ipotesi di ritardo ed ha conseguentemente applicato le disposizioni previste ad hoc dal regime internazionale uniforme – il quale lascia per contro alla legge nazionale applicabile al contratto il compito di regolare la totale inesecuzione del trasporto.

Autorevole dottrina straniera in proposito, ha proposto di distinguere -secondo l'Autore- a seconda che il volo della cui cancellazione si discute costituisca servizio di linea (regolare) o meno): nel primo caso, infatti, essendo teoricamente possibile avvalersi di un volo successivo ci si troverebbe pur sempre di fronte ad un'ipotesi di ritardo; per contro, nel caso di cancellazione di un volo non costituente servizio di linea, la fattispecie darebbe invece luogo ad un inadempimento definitivo.

Tale impostazione è generalmente condivisa dalla dottrina italiana , la quale peraltro sottolinea il venir meno di qualsiasi ragione di distinguere, e la conseguente riconducibilità della fattispecie concreta all'inesecuzione del contratto di trasporto, nell'ipotesi in cui non solo il volo che il passeggero intendeva utilizzare ma anche quelli successivi vengano soppressi, "per un periodo di tempo tale da rendere ragionevolmente privo di interesse, per ogni normale utente del trasporto aereo, il compimento della prestazione di trasporto da parte del vettore" .

La riferita impostazione appare altresì coerente con le indicazioni che emergono dal codice della navigazione: salva infatti l'applicazione, in via generale e diretta, dell'art. 942 cod. nav. – che regola la responsabilità del vettore, tra l'altro, per il caso di ritardo e di inesecuzione del contratto di trasporto – la fattispecie che ci occupa sarebbe inoltre disciplinata, in virtù dell'esplicito rinvio che l'art. 949 cod. nav., nel testo originario, dispone in favore delle norme che regolano il trasporto marittimo di persone (artt. da 397 a 418 cod. nav.), dall'art. 403 cod. nav., il quale, trattando della soppressione della partenza della nave, prevede tanto l'ipotesi in cui sia possibile compiere il viaggio successivamente, su altra nave del medesimo vettore (comma 2), quanto quella in cui tale opportunità sia preclusa (comma 1).

Nel primo caso la norma consente al passeggero di optare tra la prima partenza utile successiva ovvero il rimedio della risoluzione; nel caso disciplinato dal primo comma il contratto è invece risolto di diritto.

La disposizioni richiamate sono state tuttavia dettate nel presupposto che la mancata partenza (della nave) sia comunque imputabile al vettore : nei cui confronti, di conseguenza, il comma 3 fa in ogni caso salvo il diritto del passeggero al risarcimento del danno.

Diverso è peraltro il caso della cancellazione del volo, la quale ben potrebbe dipendere da cause non imputabili al vettore, dando pertanto luogo ad ipotesi di sopravvenuta impossibilità (di norma temporanea)

ad adempiere, di cui all'art. 1256 c.c.; d'altra parte, la norma di cui all'art. 403, comma 3, cod. nav., giusta il combinato disposto di cui agli artt. 949 e 942 cod. nav., non dovrebbe in ogni caso applicarsi al trasporto aereo .

Si aggiunga che in caso di cancellazione del volo come statuito dalla Corte Giustizia UE nella decisione 11.5.2017 C 302/16 ...l'articolo 5 paragrafo 1 lettera c) e l'articolo 7 del regolamento UE 261/2004 devono essere interpretati nel senso che il vettore è tenuto a pagare la compensazione pecuniaria in caso di cancellazione del volo che non è stata oggetto di comunicazione ai passeggeri almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto

[3] La decisione origina da una richiesta giudiziale intentata avanti il Giudice di Pace di Milano nei confronti della SEA, Società per Azioni Esercizi Aeroportuali, e SRILANKAN Airlines Limited di condanna al risarcimento dei danni subiti da un viaggiatore a causa dei disservizi verificatisi nei giorni 25 e 26 dicembre 2000 nell' aeroporto della Malpensa e che avevano portato alla cancellazione del suo volo con destinazione finale le isole Maldive dove aveva programmato di passare una settimana di vacanze natalizie. A seguito di tali disservizi l'attore aveva raggiunto con due giorni di ritardo la meta delle sue vacanze e aveva dovuto sopportare lunghe attese nell'aeroporto. Si costituiva la SEA rilevando che i disservizi erano stati causati da una nevicata eccezionale che aveva impedito il normale andamento di arrivi e partenze presso l'aeroporto della Malpensa. Con sentenza del 10 aprile - 8 maggio 2002 il Giudice di Pace di Milano rigettava la domanda del sig. Z. nei confronti della Srilankan Airlines e accoglieva la domanda nei confronti della SEA condannandola al pagamento di 300,00 Euro oltre alle spese processuali . Il Giudice di pace, dopo aver qualificato la domanda nei confronti della SEA come domanda di risarcimento danni ex articolo 2043 c.c., riteneva ascrivibile la cancellazione del volo esclusivamente alla responsabilità della SEA in quanto le piste erano state sgomberate dalla neve con molto ritardo rendendo per molte ore impossibile l'atterraggio e il decollo degli aerei. In particolare l'aereo della Srilankan, cui era stata negata dall'ENAC l'autorizzazione all'atterraggio era stato fatto partire da Roma Fiumicino. La Compagnia Srilankan aveva messo a disposizione dei passeggeri in partenza dalla Malpensa un pullman diretto all'aeroporto romano ma il sig. Z. si era rifiutato di usufruire di tale servizio e aveva preferito partire il giorno successivo. In considerazione di tale svolgimento dei fatti il Giudice di pace liquidava il danno, in via equitativa, nella somma sopra indicata imputandolo al parziale mancato godimento della vacanza e allo stress per la forzata permanenza nell'aeroporto senza notizie e assistenza.

[4] La nozione di "circostanza eccezionale", idonea ad escludere il diritto alla compensazione pecuniaria, si ricava dai considerando nn. 12, 14 e 15 del Regolamento, ove si specifica che tali circostanze possono incorrere in caso di instabilità politica, condizioni meteorologiche incompatibili, rischi per la sicurezza, scioperi, una decisione di gestione del traffico aereo in relazione ad un particolare aeromobile in un particolare giorno che provochi un lungo ritardo. Peraltro, la Corte di Giustizia ha chiarito che tali cause vanno interpretate restrittivamente, non rientrando, comunque, nella nozione di circostanza eccezionale un problema tecnico occorso ad un aeromobile (cfr. sentenza del 19 ottobre 2009, cause riunite C-402-07 e C-32/07).

[5] Principio già statuito nella precedente decisione della Corte Ue sez. IV, 22/12/2008, n.549

[6] Conforme a tale decisione si veda Tribunale di Palermo 17.1.2013 in Foro It.,2013,3,I,994

[7] Circa le modalità di prova dei danni subiti dal passeggero secondo Cassazione sezione III ordinanza 23.1.2018 n. 1584 Pres. Vivaldi Sottile/Easyjet Airlines pubblicata in Guida al Diritto 10.2.2018 ... il passeggero che agisca per il risarcimento del danno derivante dal negato imbarco o dalla cancellazione (inadempimento) o dal ritardato arrivo dell'aeromobile rispetto all'orario previsto (inesatto adempimento) deve fornire la prova della fonte del suo diritto e il relativo termine di scadenza, ossia deve produrre il titolo o biglietto di viaggio o altra prova equipollente, potendosi limitare alla mera allegazione dell'inadempimento del vettore. Spetta a quest' ultimo, convenuto in giudizio, dimostrare l'avvenuto inadempimento, oppure che, in caso di ritardo, questo sia stato contenuto sotto le soglie di rilevanza fissate dall'art 6, comma 1, del Regolamento Ue 261/2004

[8] Come statuito da Corte Giustizia Ue decisione 31.3.2013 causa C -12/11-Denise MC Donagh contro Ryanair Ltd)

<https://www.diritto.it/la-nevicata-prevista-dal-servizio-meteorologico-non-ostacola-il-diritto-del-passeggero-al-risarcimento-per-ritardo-o-cancellazione-del-volo-aereo/>