

RESPONSABILITÀ CIVILE E PREVIDENZA

rivista mensile di dottrina,
giurisprudenza e legislazione

diretta da
Giovanni Iudica - Ugo Carnevali

| estratto

LA CORTE DI GIUSTIZIA ED UN CASO DI VOLO INTERROTTO

di Simone Vernizzi



GIUFFRÈ EDITORE

5 MAGGIORI DIRITTI PER I PASSEGGERI DEL TRASPORTO AEREO

CORTE GIUST. UE, 13 OTTOBRE 2011, CAUSA C-83/10 - SEZ. III - PRES. LENAERTS - REL. MALENOVSKÝ (*)

Trasporto aereo - Trasporto di persone - Cancellazione del volo - Nozione - Aeromobile costretto a rientrare dopo la partenza - Sussistenza.

(CONV. MONTREAL 28 MAGGIO 1999, PER L'UNIFICAZIONE DI ALCUNE REGOLE RELATIVE AL TRASPORTO AEREO INTERNAZIONALE; REG. (CE) N. 2027/97, COME MOD. DAL REG. (CE) N. 889/02; COD. NAV. ARTT. 941 SS.; REG. (CE) N. 261/04)

1. *La nozione di cancellazione del volo, come definita dall'art. 2, lett. 1), del Regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 11 febbraio 2004, n. 261, 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 e che abroga il Regolamento (CEE) n. 295/1991, deve essere interpretata nel senso che, in una situazione come quella in discussione nella causa principale, essa non si riferisce esclusivamente all'ipotesi in cui l'aereo in questione non sia affatto partito, bensì comprende anche il caso in cui tale aereo è partito, ma, per qualsivoglia ragione, è stato poi costretto a rientrare all'aeroporto di partenza, e i passeggeri di detto aereo sono stati trasferiti su altri voli.*

Trasporto aereo - Trasporto di persone - Cancellazione del volo - Inadempimento del vettore - Risarcimento supplementare - Danno morale - Ammissibilità.

2. *La nozione di risarcimento supplementare, di cui all'art. 12 del Regolamento n. 261/2004, deve essere interpretata nel senso che consente al giudice nazionale, alle condizioni previste dalla Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo o dal diritto nazionale, di concedere il risarcimento del danno, incluso quello di natura morale, occasionato dall'inadempimento del contratto di trasporto aereo.*

Trasporto aereo - Trasporto di persone - Cancellazione del volo - Risarcimento supplementare - Spese sostenute a causa dell'inadempimento del vettore agli obblighi di sostegno e assistenza - Inammissibilità.

3. *Il giudice nazionale non può utilizzare la nozione di risarcimento supplementare quale fondamento giuridico per condannare il vettore aereo a rimborsare ai passeggeri, il cui volo ha subito un ritardo oppure è stato cancellato, le spese che gli stessi hanno dovuto sostenere a causa dell'inadempimento da parte del citato vettore degli obblighi di sostegno e assistenza di cui agli artt. 8 e 9 di tale Regolamento.*

[Non constano precedenti, se non in senso parzialmente conforme: Corte giust. Ce, 19 novembre 2009, proc. riuniti C-402/07 e C-432/07]

FATTO E DIRITTO. - 1. La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione degli artt. 2, lett. 1), e 12 del Regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 11 febbraio 2004, n. 261, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri

(*) Fonte <http://curia.europa.eu/>.

in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il Regolamento (CEE) n. 295/1991 (GU L 46, pag. 1).

2. Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia pendente tra sette passeggeri e l'Air France SA (in prosieguo: l'«Air France»), avente ad oggetto il risarcimento dei danni che essi affermano di aver subito a causa dei ritardi prolungati e dei disagi causati dai problemi tecnici emersi sul velivolo della citata compagnia aerea durante il volo che collegava Parigi (Francia) a Vigo (Spagna).

Contesto normativo

Il diritto internazionale

3. La Comunità europea ha partecipato alla conferenza diplomatica internazionale di diritto aereo svoltasi a Montreal dal 10 al 28 maggio 1999, che ha portato all'adozione, il 28 maggio 1999, della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale (in prosieguo: la «Convenzione di Montreal»), e ha firmato tale Convenzione il 9 dicembre 1999.

4. Il 5 aprile 2001 il Consiglio dell'Unione europea ha adottato la decisione 2001/539/CE, relativa alla conclusione da parte della Comunità europea della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo (Convenzione di Montreal) (GU L 194, pag. 38). Tale Convenzione è entrata in vigore, per quanto riguarda l'Unione, il 28 giugno 2004.

5. L'art. 19 della Convenzione di Montreal, intitolato «Ritardo», contenuto nel capitolo III della medesima, intitolato «Responsabilità del vettore ed entità del risarcimento per danni», prevede quanto segue:

«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 incaricati hanno adottato tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle».

6. L'art. 22, n. 1, di tale Convenzione, intitolato «Limitazioni di responsabilità per ritardo, per il bagaglio e per le merci», rientrante nel medesimo capitolo III, così recita:

«Nel trasporto di persone, in caso di danno da ritardo, così come specificato all'articolo 19, la responsabilità del vettore è limitata alla somma di 4150 diritti speciali di prelievo per passeggero».

7. L'art. 29 della Convenzione di Montreal, intitolato «Fondamento della richiesta risarcitoria», dispone quanto segue:

«Nel trasporto di passeggeri, bagagli e merci, ogni azione di risarcimento per danni promossa a qualsiasi titolo, in base alla presente Convenzione o in base a un contratto o ad atto illecito o per qualsiasi altra causa, può essere esercitata unicamente alle condizioni e nei limiti di responsabilità previsti dalla presente Convenzione (...)».

Il diritto dell'Unione

Il Regolamento (CE) n. 2027/97

8. L'art. 1 del Regolamento (CE) del Consiglio 9 ottobre 1997, n. 2027, sulla responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli (GU L 285, pag. 1), come modificato dal Regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 13 maggio 2002, n. 889 (GU L 140, pag. 2; in prosieguo: il «Regolamento n. 2027/1997»), così dispone:

«Il presente Regolamento attua le pertinenti disposizioni della Convenzione di Montreal (...)».

9. L'art. 3, n. 1, del citato Regolamento così recita:

«La responsabilità di un vettore aereo comunitario in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata dalle pertinenti disposizioni della Convenzione di Montreal».

Il Regolamento n. 261/2004

10. I «considerando» decimo e diciassettesimo del Regolamento n. 261/2004 sono del seguente tenore:

«(10) I passeggeri non consenzienti a cui viene negato l'imbarco dovrebbero avere la possibilità di annullare il volo, usufruendo del rimborso del prezzo del biglietto, o di proseguirlo in condizioni soddisfacenti e dovrebbero beneficiare di un'adeguata assistenza durante il periodo di attesa di un volo successivo. (...)»

(17) 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».

11. L'art. 1, n. 1, di tale Regolamento, intitolato «Oggetto», prevede quanto segue:

«Il presente Regolamento stabilisce, alle condizioni in esso specificate, i diritti minimi dei passeggeri in caso di:

- a) negato imbarco a passeggeri non consenzienti;
- b) cancellazione del volo;
- c) ritardo del volo».

12. L'art. 2 del citato Regolamento, intitolato «Definizioni», alla sua lett. l), prevede quanto segue:

«Ai sensi del presente Regolamento, si intende per: (...)

l) "cancellazione del volo": la mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e sul quale sia stato prenotato almeno un posto».

13. L'art. 5, nn. 1-3, del medesimo Regolamento, intitolato «Cancellazione del volo», è così formulato:

«1. In caso di cancellazione del volo, ai passeggeri interessati:

- a) è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 8;
- b) è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), e dell'articolo 9, paragrafo 2, nonché, in caso di volo alternativo quando l'orario di partenza che si può ragionevolmente prevedere per il nuovo volo è rinviato di almeno un giorno rispetto all'orario di partenza previsto per il volo cancellato, l'assistenza di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e c); e
- c) spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7, a meno che:

i) siano stati informati della cancellazione del volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto; oppure

ii) siano stati informati della cancellazione del volo nel periodo compreso tra due settimane e sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di due ore prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di quattro ore dopo l'orario d'arrivo previsto; oppure

iii) siano stati informati della cancellazione del volo meno di sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto.

2. Insieme alla cancellazione del volo, i passeggeri sono informati delle eventuali alternative di trasporto possibili.

3. Il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7, se può dimostrare che la cancellazione del volo è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso».

14. L'art. 6, n. 1, del Regolamento n. 261/2004, intitolato «Ritardo», prevede quanto segue:

«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 1500 km; o
- b) di tre o più ore per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1500 km e per tutte le altre tratte aeree comprese tra 1500 e 3500 km; o
- c) di quattro o più ore per tutte le altre tratte aeree che non rientrano nei casi di cui alle lettere a) o b),

il vettore aereo operativo presta ai passeggeri: 2; e

ii) quando l'orario di partenza che si può ragionevolmente prevedere è rinviato di almeno un

giorno rispetto all'orario di partenza precedentemente previsto, l'assistenza di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e c); e

iii) quando il ritardo è di almeno cinque ore, l'assistenza prevista nell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a) ».

15. L'art. 7, n. 1, di detto Regolamento, intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria » così dispone:

«Quando è fatto riferimento al presente articolo, i passeggeri interessati ricevono una compensazione pecuniaria pari a:

a) 250 Euro per tutte le tratte aeree inferiori o pari a 1500 chilometri; (...).

16. L'art. 8 del citato Regolamento, intitolato «Diritto a rimborso o all'imbarco su un volo alternativo », prevede quanto segue:

«1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, al passeggero è offerta la scelta tra:

a) — il rimborso entro sette giorni, secondo quanto previsto nell'articolo 7, paragrafo 3, del prezzo pieno del biglietto, allo stesso prezzo al quale è stato acquistato, per la o le parti di viaggio non effettuate e per la o le parti di viaggio già effettuate se il volo in questione è divenuto inutile rispetto al programma di viaggio iniziale del passeggero, nonché, se del caso:

— un volo di ritorno verso il punto di partenza iniziale, non appena possibile;

b) l'imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, non appena possibile; o

c) l'imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, ad una data successiva di suo gradimento, a seconda delle disponibilità di posti. (...)

3. Qualora una città o regione sia servita da più aeroporti ed un vettore aereo operativo offra ad un passeggero l'imbarco su un volo per un aeroporto di destinazione diverso da quello prenotato dal passeggero, le spese di trasferimento del passeggero dall'aeroporto di arrivo all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione o ad un'altra destinazione vicina, concordata con il passeggero, sono a carico del vettore aereo operativo ».

17. L'art. 9, nn. 1 e 2, del Regolamento 261/2004, intitolato «Diritto ad assistenza », prevede quanto segue:

«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;

b) alla sistemazione in albergo:

— qualora siano necessari uno o più pernottamenti, o

— qualora sia necessario un ulteriore soggiorno, oltre a quello previsto dal passeggero;

c) al trasporto tra l'aeroporto e il luogo di sistemazione (albergo o altro).

2. Inoltre, il passeggero ha diritto ad effettuare a titolo gratuito due chiamate telefoniche o messaggi via telex, fax o posta elettronica ».

18. L'art. 12, n. 1, di detto Regolamento, intitolato «Risarcimenti supplementari », così recita:

«Il presente Regolamento lascia impregiudicati i diritti del passeggero ad un risarcimento supplementare. Il risarcimento concesso ai sensi del presente Regolamento può essere detratto da detto risarcimento ».

Causa principale e questioni pregiudiziali

19. I ricorrenti nella causa principale hanno concluso con l'Air France un contratto di trasporto aereo per il trasferimento da Parigi (Francia) a Vigo (Spagna) con il volo n. 5578 della citata compagnia. Detto volo era fissato per il 25 settembre 2008, con partenza dall'aeroporto di Paris-Charles de Gaulle alle ore 19.40.

20. Alcuni minuti dopo il decollo dell'aereo all'ora prevista, il pilota ha deciso di rientrare al punto di partenza, l'aeroporto Charles de Gaulle di Parigi, a causa di un guasto tecnico dell'aereo. Non c'è alcun elemento del fascicolo del procedimento principale che indichi che, dopo il rientro all'aeroporto di origine, l'aereo sia poi ripartito e abbia raggiunto, con ritardo, la sua destinazione.

21. Tre dei passeggeri del volo in questione sono stati invitati a prendere un volo con partenza l'indomani, 26 settembre 2008, alle ore 7.05, dall'aeroporto di Parigi Orly, con destina-

zione Oporto (Portogallo), da dove hanno raggiunto in taxi la città di Vigo. Ad un altro viaggiatore è stato proposto di prendere, lo stesso giorno, un volo da Parigi a Vigo, via Bilbao. Quanto ai restanti passeggeri, l'Air France li ha ricollocati sul suo volo Parigi-Vigo, anch'esso decollato il 26 settembre 2008, alla stessa ora di quello che aveva subito l'avaria (19.40). A nessuno dei passeggeri del volo del giorno precedente, eccezion fatta per uno, sarebbe stata offerta una sistemazione in albergo a spese dell'Air France o una qualsivoglia assistenza da parte di tale compagnia aerea.

22. Sette dei passeggeri del volo n. 5578, vale a dire i ricorrenti nella causa principale, hanno citato in giudizio l'Air France dinanzi allo Juzgado de lo Mercantil n. 1 de Pontevedra (tribunale di commercio di Pontevedra) per ottenere il risarcimento dei danni occasionati dall'inadempimento del contratto di trasporto aereo.

23. I ricorrenti nella causa principale chiedono la compensazione pecuniaria di cui all'art. 7 del Regolamento n. 261/2004 fino a concorrenza dell'importo forfettario di Euro 250 *pro capite*, come previsto da detta disposizione. Uno dei ricorrenti chiede, inoltre, il rimborso delle spese sopportate per lo spostamento in taxi dall'aeroporto di Oporto a Vigo. Un altro ricorrente chiede il rimborso delle spese relative ai pasti consumati all'aeroporto di Parigi, nonché alla custodia del proprio cane prolungatasi di un giorno rispetto alle previsioni. Tutti i ricorrenti chiedono, infine, che l'Air France venga condannata a corrispondere loro un importo supplementare a titolo di risarcimento del danno morale che affermano di aver subito.

24. Alla luce di tali fatti, lo Juzgado de lo Mercantil n. 1 de Pontevedra ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se la nozione di "cancellazione del volo" definita all'art. 2, lett. l), del [Regolamento n. 261/2004] debba essere interpretata nel senso che si riferisce esclusivamente alla mancata partenza del volo nei termini originariamente previsti o se, invece, possa comprendere anche qualunque circostanza in cui il volo sul quale è stato prenotato un posto, pur essendo partito, non giunga al luogo di destinazione, inclusa l'ipotesi del rientro forzato all'aeroporto di origine per cause tecniche.

2) Se la nozione di "risarcimento supplementare" di cui all'art. 12 dello stesso Regolamento debba essere interpretata nel senso che consente al giudice nazionale, in caso di cancellazione del volo, di concedere un risarcimento dei danni, inclusi i danni morali, per inadempimento del contratto di trasporto aereo, conformemente ai criteri stabiliti dalla normativa e dalla giurisprudenza nazionali in materia di responsabilità contrattuale o se, al contrario, tale risarcimento debba limitarsi alle spese sostenute dai passeggeri debitamente comprovate e non sufficientemente rimborsate dal vettore aereo, conformemente agli artt. 8 e 9 del [Regolamento n. 261/2004], senza che tali disposizioni siano state invocate, o se, infine, tali due nozioni di risarcimento supplementare siano tra loro compatibili».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

25. Ai fini della compensazione pecuniaria ai passeggeri sulla base del combinato disposto degli artt. 5 e 7 del Regolamento n. 261/2004, il giudice del rinvio, chiamato a stabilire se il volo in questione possa essere qualificato come «cancellato» ai sensi dell'art. 2, lett. l), del medesimo Regolamento, chiede, in sostanza, se la nozione di «cancellazione del volo» si riferisca esclusivamente all'ipotesi in cui l'aereo in questione non sia affatto partito, oppure se essa comprenda anche il caso in cui detto aereo, pur essendo partito, sia stato costretto a rientrare all'aeroporto di partenza a causa di un guasto tecnico.

26. Occorre anzitutto ricordare che l'art. 2, lett. l), del citato Regolamento definisce la «cancellazione del volo» come «la mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e sul quale sia stato prenotato almeno un posto». Per poter determinare il senso della nozione di «cancellazione del volo», occorre dunque precisare prima quello della nozione di «volo», ai sensi di tale articolo.

27. A tale proposito la Corte ha già avuto modo di dichiarare che un volo consiste, sostanzialmente, in un'operazione di trasporto aereo, e costituisce, quindi, in un certo modo, un'«unità»

di tale trasporto, realizzata da un vettore aereo che fissa il suo itinerario (sentenza 10 luglio 2008, causa C-173/07, Emirates Airlines, Racc. pag. I-5237, punto 40). Essa ha inoltre precisato che l'itinerario costituisce un elemento fondamentale del volo, in quanto quest'ultimo è effettuato in conformità ad un programma previamente stabilito dal vettore (sentenza 19 novembre 2009, cause riunite C-402/07 e C-432/07, *Sturgeon e a.*, Racc. pag. I-10923, punto 30).

28. Poiché con il termine «itinerario» si indica il percorso che l'aereo effettua dall'aeroporto di partenza a quello di destinazione, secondo una determinata tempistica, ne deriva che, affinché un volo possa essere considerato come effettuato, non è sufficiente che l'aereo sia partito conformemente all'itinerario previsto, ma è necessario anche che esso raggiunga la sua destinazione come prevista dal medesimo itinerario. Orbene, la circostanza che il decollo sia stato garantito, ma che l'aereo sia poi rientrato all'aeroporto di partenza senza aver raggiunto la destinazione prevista dall'itinerario, fa sì che il volo, così come era inizialmente previsto, non può essere considerato effettuato.

29. Inoltre, dalla definizione di cui all'art. 2, lett. l), del Regolamento n. 261/2004, non discende affatto che la «cancellazione» di detto volo richiederebbe, ai sensi del medesimo articolo, oltre alla mancata effettuazione del volo inizialmente previsto, l'adozione di una decisione esplicita di cancellazione.

30. A tal riguardo, la Corte ha precisato che, in linea di principio, si poteva parlare di una cancellazione quando il volo inizialmente previsto e ritardato si riversa in un altro volo, ossia quando la programmazione del volo originario è abbandonata e i passeggeri di quest'ultimo si uniscono a quelli di un volo a sua volta programmato, indipendentemente dal volo per il quale i passeggeri in tal modo trasferiti avevano effettuato la loro prenotazione (sentenza *Sturgeon e a.*, cit., punto 36).

31. In una siffatta situazione, non è affatto necessario che tutti i passeggeri che avevano prenotato un posto sul volo inizialmente previsto siano trasferiti su un altro volo. A tal riguardo rileva esclusivamente la situazione individuale di ciascun passeggero trasportato, vale a dire il fatto che, per quanto riguarda il passeggero interessato, la programmazione iniziale del volo sia stata abbandonata.

32. A tal riguardo si deve osservare che tanto l'art. 1, n. 1, lett. b), quanto i «considerando» decimo e diciassettesimo del Regolamento n. 261/2004, nelle differenti versioni linguistiche del Regolamento, fanno riferimento alla cancellazione del [«loro»] volo.

33. È infatti pacifico che tutti i ricorrenti nella causa principale siano stati trasferiti su altri voli, programmati all'indomani del giorno previsto per la partenza, che hanno consentito loro di raggiungere la destinazione finale, vale a dire Vigo, in taluni casi tramite coincidenza. Il «loro» volo inizialmente previsto deve pertanto essere qualificato come «cancellato».

34. Infine, va osservato che il motivo per il quale l'aereo è stato costretto a rientrare all'aeroporto di partenza, e non ha raggiunto dunque la sua destinazione, non incide sulla qualificazione della «cancellazione del volo» ai sensi della succitata definizione di cui all'art. 2, lett. l), del Regolamento n. 261/2004. Infatti, detto motivo è rilevante soltanto al fine di stabilire, nell'ambito del risarcimento del danno sofferto dai passeggeri a causa della cancellazione del volo, se, eventualmente, tale cancellazione «è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso», ai sensi dell'art. 5, n. 3, del Regolamento n. 261/2004, ipotesi in cui non è dovuto alcun risarcimento.

35. Alla luce delle considerazioni sin qui svolte, occorre risolvere la prima questione dichiarando che la nozione di «cancellazione del volo», come definita dall'art. 2, lett. l), del Regolamento n. 261/2004, in una situazione come quella in discussione nella causa principale, non si riferisce esclusivamente all'ipotesi in cui l'aereo in questione non sia affatto partito, bensì comprende anche il caso in cui tale aereo è partito, ma, per una qualsivoglia ragione, è stato poi costretto a rientrare all'aeroporto di partenza, e i passeggeri di detto aereo sono stati trasferiti su altri voli.

Sulla seconda questione

36. Con la seconda questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se, a titolo del risarcimento supplementare di cui all'art. 12 del Regolamento n. 261/2004, il giudice nazionale, conformemente alle norme nazionali, possa condannare il vettore aereo a risarcire qualunque tipo di danno, incluso quello di natura morale, risultante da un inadempimento del contratto di trasporto aereo. Esso si interroga, in particolare, sulla questione se tale risarcimento supplementare possa comprendere le spese che i passeggeri hanno dovuto sostenere a causa dell'inadempimento da parte del vettore aereo dell'obbligo di offrire sostegno e assistenza ad esso incombente in forza degli artt. 8 e 9 del Regolamento n. 261/2004.

37. Occorre anzitutto ricordare che l'art. 1 del Regolamento n. 261/2004 sottolinea il carattere minimo dei diritti che esso istituisce a vantaggio dei passeggeri aerei in caso di negato imbarco contro la loro volontà, cancellazione o ritardo del volo. Inoltre, l'art. 12 di tale Regolamento, intitolato «risarcimenti supplementari», prevede che il citato Regolamento lascia impregiudicati i diritti dei passeggeri ad un risarcimento supplementare. È altresì precisato che il risarcimento concesso ai sensi del medesimo Regolamento può essere detratto da detto risarcimento.

38. Da tali disposizioni risulta che il risarcimento concesso ai passeggeri aerei sulla base dell'art. 12 del Regolamento n. 261/2004 è destinato a completare l'applicazione delle misure previste dal citato Regolamento, di modo che i passeggeri siano risarciti del danno complessivo subito a causa dell'inadempimento da parte del vettore aereo dei suoi obblighi contrattuali. Tale disposizione consente quindi al giudice nazionale di condannare il vettore aereo a risarcire il danno occasionato ai passeggeri dall'inadempimento del contratto di trasporto aereo sulla base di un fondamento giuridico diverso dal Regolamento n. 261/2004, vale a dire, segnatamente, alle condizioni previste dalla Convenzione di Montreal o dal diritto nazionale.

39. A tal riguardo, occorre ricordare che la Corte ha già avuto modo di dichiarare che le misure uniformi e immediate adottate ai sensi del Regolamento n. 261/2004 non ostano di per sé a che i passeggeri interessati, nel caso in cui lo stesso inadempimento del vettore aereo dei suoi obblighi contrattuali causi loro anche danni che facciano sorgere un diritto a indennizzo, possano intentare comunque le azioni di risarcimento dei detti danni alle condizioni previste dalla Convenzione di Montreal (v., in tal senso, sentenza 10 gennaio 2006, causa C-344/04, IATA e ELFAA, Racc. pag. I-403, punto 47).

40. In particolare, le disposizioni degli artt. 19, 22 e 29 della Convenzione di Montreal, applicabili, in virtù dell'art. 3, n. 1, del Regolamento n. 2027/97, alla responsabilità di un vettore aereo stabilito sul territorio di uno Stato membro, precisano le condizioni in cui, successivamente al ritardo o alla cancellazione di un volo, i passeggeri interessati possono esperire le azioni dirette ad ottenere il risarcimento dei danni su base individuale da parte dei vettori responsabili di un danno derivante dall'inadempimento del contratto di trasporto aereo.

41. A tal riguardo, occorre ricordare che, nella sua sentenza 6 maggio 2010, causa C-63/09, *Walz* (non ancora pubblicata nella Raccolta, punto 29), la Corte ha dichiarato che i termini «*préjudice*» e «*dommage*», contemplati al capitolo III della Convenzione di Montreal, nella sua versione francese, debbono essere intesi nel senso che includono tanto i danni di natura materiale quanto quelli di natura morale. Ne consegue che il danno suscettibile di risarcimento, ai sensi dell'art. 12 del Regolamento n. 261/2004, può essere un danno di natura non solo materiale, ma anche morale.

42. Per contro, a titolo di risarcimento supplementare, sulla base dell'art. 12 del Regolamento n. 261/2004, il giudice nazionale non può condannare un vettore aereo a rimborsare ai passeggeri, il cui volo ha subito un ritardo oppure è stato cancellato, le spese che questi ultimi hanno dovuto sostenere a causa dell'inadempimento da parte di tale vettore aereo degli obblighi di sostegno (rimborso del biglietto o imbarco su un volo alternativo per la destinazione finale, assunzione a proprio carico delle spese di trasferimento dall'aeroporto di arrivo all'aeroporto inizialmente previsto) e di assistenza (rimborso delle spese di ristorazione, sistemazione in albergo e comunicazione) ad esso incombenti in virtù degli artt. 8 e 9 di detto Regolamento.

43. Infatti, le domande dei passeggeri aerei fondate sui diritti ad essi conferiti dal citato

Regolamento, come quelli enunciati dagli artt. 8 e 9 di quest'ultimo, non si possono considerare come rientranti in un risarcimento «supplementare» nell'accezione accolta al punto 38 della presente sentenza.

44. Tuttavia, quando un vettore viene meno agli obblighi ad esso incombenti in forza degli artt. 8 e 9 del Regolamento n. 261/2004, i passeggeri aerei possono legittimamente far valere un diritto al risarcimento sulla base degli elementi di cui ai citati articoli.

45. Infine, poiché il giudice nazionale ha sollevato la questione se i diritti dei passeggeri aerei sanciti dagli artt. 8 e 9 del Regolamento n. 261/2004 siano subordinati alla circostanza che dette disposizioni siano invocate da questi ultimi, occorre precisare che, come osservato dall'avvocato generale al paragrafo 61 delle sue conclusioni, nel Regolamento n. 261/2004 non sussiste alcun elemento che precluda l'attribuzione di un risarcimento in seguito all'inadempimento degli obblighi di cui agli artt. 8 e 9 del citato Regolamento se tali disposizioni non sono state indicate dai passeggeri aerei.

46. Alla luce delle considerazioni sin qui svolte, occorre risolvere la seconda questione dichiarando che la nozione di «risarcimento supplementare», di cui all'art. 12 del Regolamento n. 261/2004, deve essere interpretata nel senso che consente al giudice nazionale, alle condizioni previste dalla Convenzione di Montreal o dal diritto nazionale, di concedere il risarcimento del danno, incluso quello di natura morale, occasionato dall'inadempimento del contratto di trasporto aereo. Per contro, il giudice nazionale non può utilizzare la nozione di «risarcimento supplementare» quale fondamento giuridico per condannare il vettore aereo a rimborsare ai passeggeri, il cui volo ha subito un ritardo oppure è stato cancellato, le spese che gli stessi hanno dovuto sostenere a causa dell'inadempimento da parte del citato vettore degli obblighi di sostegno e assistenza di cui agli artt. 8 e 9 di tale Regolamento. (*Omissis*).

LA CORTE DI GIUSTIZIA ED UN CASO DI VOLO INTERROTTO (*)

di **Simone Vernizzi** – *Ricercatore di diritto della navigazione nell'Università di Modena e Reggio Emilia*

Con la presente pronuncia la Corte di Giustizia Ue rafforza ulteriormente i diritti dei passeggeri ampliando la nozione di «cancellazione del volo» di cui al Reg. (CE) n. 261/2004 fino a ricomprendere il volo interrotto e precisando altresì gli insidiosi confini del «risarcimento supplementare» di cui all'art. 12 del medesimo Regolamento.

Through this decision the European Court of Justice strengthens the rights of passengers by expanding the notion of «cancellation» under Regulation (EC) No 261/04 up to cover the short cut flight and specifying the treacherous boundaries of the «further compensation» in Article 12 of the said Regulation.

Sommario **1.** Il caso. — **2.** La cancellazione del volo: considerazioni generali sulla fattispecie di cui all'art. 5, Reg. (CE) n. 261/2004. — **3.** La prima questione pregiudiziale: la nozione di «cancellazione del volo» di cui all'art. 2, lett. d), Reg. (CE) n. 261/2004. — **4.** La nozione di «risarcimento supplementare» di cui all'art. 12, Reg. (CE) n. 261/2004, e la seconda questione pregiudiziale: il risarcimento del danno morale. — **5.** (*Segue*). «Risarcimento supplementare» e inadempimento del vettore agli obblighi di cui agli artt. 8 e 9, Reg. (CE) n. 261/2004. — **6.** Alcune considerazioni conclusive.

(*) Contributo approvato dai Referee.

1. IL CASO

Con la presente pronunzia la Corte di Giustizia Ue torna ad occuparsi dell'interpretazione delle norme del Reg. (CE) n. 261/2004⁽⁴⁾ contribuendo a precisare il contenuto delle sue disposizioni: oggetto dell'intervento del giudice comunitario sono la nozione di «cancellazione del volo» e di «risarcimento supplementare», rispettivamente, di cui all'art. 2, lett. l), la prima, e 12, la seconda, del Regolamento citato.

La richiesta di pronunzia pregiudiziale origina dalle pretese risarcitorie avanzate nell'ambito della causa principale instaurata da sette passeggeri innanzi allo Juzgado de lo Mercantil n. 1 de Pontevedra nei confronti di Air France SA per ottenere il risarcimento dei danni subiti a causa dell'inadempimento del vettore aereo al contratto di trasporto concernente il volo n. 5578 del 25 settembre 2008, da Paris-Charles de Gaulle (Francia) per Vigo (Spagna).

All'orario programmato (ore 19.40) l'aeromobile era regolarmente decollato e tuttavia il pilota, pochi minuti dopo, decideva di rientrare all'aeroporto di partenza a causa di un guasto tecnico.

Alcuni passeggeri furono invitati a imbarcarsi su di un volo in partenza il giorno successivo da Parigi Orly per Porto (e successivo trasferimento in taxi a Vigo); ad un altro veniva proposto un volo, sempre in partenza il giorno successivo, con destinazione Vigo e scalo a Bilbao; i restanti passeggeri, infine, sono stati ricollocati da Air France su proprio volo in partenza per Vigo il giorno successivo, allo stesso orario di quello originario che aveva subito l'avaria.

Fatta eccezione per un passeggero, a nessuno sarebbe stata offerta una sistemazione in albergo a spese della compagnia aerea, la quale d'altra parte non avrebbe fornito alcuna assistenza ai sensi del Reg. (CE) n. 261/2004.

I sette ricorrenti della causa principale chiedevano pertanto la corresponsione della compensazione pecuniaria di cui all'art. 7 del Regolamento in questione (pari, nella specie, ad Euro 250,00 per ciascuno), oltre alla condanna di Air France alla corresponsione di un importo supplementare a titolo di risarcimento del danno morale che riferiscono di aver subito; uno di essi chiede inoltre il rimborso delle spese sopportate per lo spostamento in taxi da Porto a Vigo; un altro, infine, il rimborso delle spese relative ai pasti consumati in aeroporto nonché per la custodia del proprio cane, prolungatasi di un giorno rispetto alle previsioni.

In considerazione dell'esistenza di divergenze interpretative tra le parti in merito al Reg. (CE) n. 261/2004 il Tribunale di Commercio di Pontevedra sospendeva il giudizio e sottoponeva alla Corte di Giustizia Ue due questioni pregiudiziali.

⁽⁴⁾ Reg. (CE) n. 261/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 febbraio 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 e che abroga il Regolamento (CEE) n. 295/91, in *GUL* 46/1 del 17 febbraio 2004, entrato in vigore il 17 febbraio

2005; per un commento si rinvia a ROSAFIO, *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone: il Regolamento n. 261/2004/CE*, in *Giust. civ.*, 2004, II, 471 ss.; ID., *Overbooking, cancellazione e ritardo: nuove regole per il trasporto aereo comunitario di persone*, in *Dir. turismo*, 2004, 205 ss.

2. LA CANCELLAZIONE DEL VOLO: CONSIDERAZIONI GENERALI SULLA FATTISPECIE DI CUI ALL'ART. 5, REG. (CE) N. 261/2004

Prima dell'intervento del legislatore comunitario la cancellazione del volo era priva di identità normativa.

Fattispecie concrete che sarebbero state riconducibili alla definizione che attualmente ne dà il Reg. (CE) n. 261/2004 si trovavano spesso in bilico tra l'inesecuzione del trasporto (di quel trasporto, nei termini pattuiti), e, dunque, l'inadempimento totale e definitivo, da una parte, ed il ritardo, dall'altra ⁽²⁾.

L'inerzia in favore dell'uno ovvero dell'altro inquadramento veniva ad essere stabilita in ragione del fatto che il volo della cui cancellazione si discuteva costituiva servizio di linea (regolare) o meno ⁽³⁾, essendo nel primo caso infatti teoricamente possibile avvalersi di un volo successivo ⁽⁴⁾.

Tuttavia la fattispecie sarebbe senz'altro ricondotta all'inesecuzione del contratto di trasporto nel momento 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*» ⁽⁵⁾.

Coerente con tale impostazione era la lettera del codice della navigazione del 1942: salva infatti l'applicazione, in via generale e diretta, dell'art. 942 cod. nav. ⁽⁶⁾, la fattispecie sarebbe stata inoltre regolata dall'art. 403 cod. nav. ⁽⁷⁾, il quale, trattando della soppressione della partenza della nave, disciplina 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) ⁽⁸⁾.

Presupposto di tale disciplina è tuttavia l'imputabilità della mancata partenza (della nave) al vettore ⁽⁹⁾, ed in tale aspetto si apprezza il differente approccio del legislatore comunitario: relativamente a quei voli che possano essere ricompresi nell'ambito di

⁽²⁾ Si allude alle sentenze emesse dal Tribunal de Commerce de la Seine del 17 gennaio 1949 e dal Tribunal de Grande Instance de la Seine del 9 luglio 1960, entrambe citate da BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, in *Tratt. dir. civ. comm.*, già diretto da Cicu-Messineo, continuato da Mengoni, XXVI, t. 3, Milano, 2001, 478 ss., spec. 479.

⁽³⁾ Cfr., SUNDBERG, *Air Charter A Study in Legal Development*, Stockholm, 1961, 399 ss., spec. 412 ss., specie a proposito del caso *Robert-Houdin v. Panair do Brasil*, ove chiosa in questi termini: «*Since non continuous air line service is involved, the airline's refusal to perform the contract is likely to be of the categorical and persistent kind*».

⁽⁴⁾ Così, BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, cit., 479-480; ROSAFIO, *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone: il Regolamento n. 261/2004/CE*, cit., spec. 474; ID., *Overbooking, cancellazione e ritardo: nuove regole per il trasporto aereo comunitario di persone*, cit., 205 ss.; COMENALE PINTO, *Il contratto di trasporto di*

persone, in MORANDI-COMENALE PINTO-LA TORRE, *I contratti turistici*, Milano, 2004, 145 ss., spec., 220.

⁽⁵⁾ BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, cit., 480.

⁽⁶⁾ La disposizione in oggetto, nella sua formulazione originaria, regolava infatti la responsabilità del vettore, tra l'altro, per il caso di ritardo e di inesecuzione del contratto di trasporto aereo.

⁽⁷⁾ In virtù dell'esplicito rinvio che l'art. 949 cod. nav., nel testo originario, disponeva in favore delle norme che regolano il trasporto marittimo di persone (artt. da 397 a 418 cod. nav.).

⁽⁸⁾ Cfr., ROSAFIO, *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone: il Regolamento n. 261/2004/CE*, cit., 476: nel caso regolato al comma 2, la norma consente al passeggero di optare tra la prima partenza utile successiva ovvero il rimedio della risoluzione; nel caso in cui invece non sia possibile usufruire di un viaggio successivo il contratto è risolto di diritto.

⁽⁹⁾ Di conseguenza, il comma 3 dell'art. 403 cod. nav. fa in ogni caso salvo il diritto del passeggero al

applicazione del Reg. (CE) n. 261/2004⁽¹⁰⁾ la cancellazione del volo rileva infatti a prescindere dalla imputabilità della causa al vettore (sopravvenuta impossibilità, di norma temporanea, ad adempiere)⁽¹¹⁾ ed indipendentemente dal fatto che la stessa abbia ad oggetto un volo di linea: essa determina *in ogni caso*, a carico del vettore operativo ed in favore dei «*passengeri interessati*» (*rectius*, «*coinvolti*»)⁽¹²⁾, le conseguenze indicate alle lett. a) e b) del par. 1 dell'art. 5 del Regolamento⁽¹³⁾, determinando

risarcimento del danno nei confronti del vettore. Diversamente, gli artt. 402, 404 e 427 cod. nav. (quest'ultima dedicata al trasporto marittimo di cose) disciplinano gli impedimenti non imputabili al vettore: si rinvia, per un commento, a RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, parte II, Milano, 1990, 1130 ss. Si legga inoltre il recente contributo di ROSAFIO, *Gli impedimenti prima della partenza e la sostituibilità del veicolo nel trasporto di linea*, in ANTONINI-FRANCHI (a cura di), *Il diritto aeronautico a cent'anni dal primo volo*, Milano, 2005, 241 ss.

⁽¹⁰⁾ Ai sensi dell'art. 3 del Reg. (CE) n. 261/2004, «*il presente Regolamento si applica: a) ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato; b) ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un Paese terzo a destinazione di un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato, salvo se i suddetti passeggeri hanno ricevuto benefici o una compensazione pecuniaria e assistenza nel Paese terzo in questione, qualora il vettore aereo operante il volo in questione sia un vettore comunitario*». Dal punto di vista del soggetto debitore, come puntualmente osservato da ROSAFIO, *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone: il Regolamento n. 261/2004/CE*, cit., spec. 472, «*destinatario del Regolamento è ogni vettore aereo operativo che trasporta passeggeri in partenza da uno Stato membro ed ogni vettore comunitario che esercita un volo con destinazione verso un Paese UE*». Per la nozione di vettore aereo comunitario, cfr., Reg. 2407/92/Cee sul rilascio delle licenze ai vettori aerei. Secondo Corte giust. Ce, 10 luglio 2008, causa C-173/07, le disposizioni del Regolamento non si applicano «*ad un viaggio di andata e ritorno nel quale i passeggeri inizialmente partiti da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro assoggettato alle disposizioni del Trattato CE ritornano a tale aeroporto con un volo in partenza da un aeroporto situato in un Paese terzo*», poiché «*la circostanza che il volo di andata e il volo di ritorno siano oggetto di un'unica prenotazione è priva di rilevanza ai fini dell'interpretazione di tale disposizione*»: la si legga in *Dir. trasp.*, 2009, 157 ss., con nota di BIANCHINI, *Sull'ambito di applicazione del Reg. (CE) n. 261/2004 su negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato*.

⁽¹¹⁾ La dimostrazione che «*la cancellazione del volo è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso*» consente infatti al vettore esclusivamente di esonerarsi dall'obbligo di corrispondere la compensazione pecuniaria di cui all'art. 7: nei casi indicati da i) a iii) della lett. c) dell'art. 5 del Regolamento (ove si prescinde totalmente dall'indicazione dei motivi che abbiano condotto alla cancellazione del volo) neppure sorge il diritto alla compensazione pecuniaria. Ai fini qualificativi della fattispecie, sottolinea l'indifferenza (salvo per il profilo di cui all'art. 7 del Regolamento) della cancellazione del volo al fatto che la stessa dipenda da un fatto imputabile o meno al vettore aereo la pronuncia in commento, in part. al punto n. 34.

⁽¹²⁾ Secondo Trib. Catania, 20 marzo 2008, in *Dir. trasp.*, 2009, 211 ss., con nota di FIORE, *La cancellazione del volo e le sanzioni amministrative a carico del vettore che non ha compensato e assistito i passeggeri, «gli obblighi di assistenza e di compensazione pecuniaria, previsti dall'art. 5 del Reg. (CE) n. 261/2004 in caso di cancellazione del volo, sussistono nei confronti di tutti i passeggeri "coinvolti" e non solo nei riguardi di quelli che abbiano avanzato una specifica richiesta al vettore*», in quanto la locuzione «*passengeri interessati*», utilizzata nell'originaria versione italiana del testo normativo è stata sostituita con il più corretto termine «*coinvolti*» in base ad un avviso di rettifica del Reg. (CE) n. 261/2004 pubblicato in GUUE n. 329 del 14 dicembre 2007.

⁽¹³⁾ Per l'art. 5, par. 1, lett. a), in caso di cancellazione del volo, ai passeggeri interessati, «*è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 8*»; ai sensi della successiva lett. b), inoltre, «*è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), e dell'articolo 9, paragrafo 2, nonché, in caso di volo alternativo quando l'orario di partenza che si può ragionevolmente prevedere per il nuovo volo è rinviato di almeno un giorno rispetto all'orario di partenza previsto per il volo cancellato, l'assistenza di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e c)*». Si riscrive, per comodità, il testo delle disposizioni richiamate, per le parti che interessano: art. 8 «*Diritto a rimborso o all'imbarco su un volo alternativo - 1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, al passeggero è offerta la scelta tra: a) il rimborso entro sette giorni, secondo*

pertanto il sorgere di nuove e diverse obbligazioni in sostituzione della prestazione di trasferimento originariamente pattuita e contemporaneamente consentendo all'utente del trasporto aereo di sciogliersi dal rapporto in base ad una propria insindacabile valutazione.

Il diritto del passeggero alla compensazione pecuniaria previsto all'art. 7 del Regolamento sorgerebbe invero soltanto nel momento in cui il vettore operativo, sapendo di dover cancellare un volo, non abbia provveduto ad informare il proprio comportamento alle prescrizioni di cui ai punti da i) a iii) della lett. c) dell'art. 5 del Regolamento⁽¹⁴⁾ — salva, in ultima analisi, la possibilità per detto soggetto di fornire la dimostrazione della sussistenza dell'esimente delle «*circostanze eccezionali*» di cui al paragrafo 3 di tale articolo.

L'identità (ora) normativa della fattispecie è stata pertanto tracciata e tuttavia la sua essenza può essere colta compiutamente soltanto in considerazione dell'intento del legislatore comunitario, intento che emerge in numerosi «*considerando*» del Regolamento ed è enunziato esplicitamente all'art. 1, e nella cui ottica debbono essere valutate le decisioni del giudice comunitario in merito alle questioni pregiudiziali oggetto di rinvio.

3. LA PRIMA QUESTIONE PREGIUDIZIALE: LA NOZIONE DI «*CANCELLAZIONE DEL VOLO*» DI CUI ALL'ART. 2, LETT. D), REG. (CE) N. 261/2004

Con la prima delle due questioni pregiudiziali, il giudice del rinvio domanda alla Corte di stabilire se la nozione di «*cancellazione del volo*», siccome definita dall'art. 2, lett. d), del Reg. (CE) n. 261/2004, debba essere interpretata nel senso di riferirsi esclusivamente «*alla mancata partenza del volo nei termini originariamente previsti o se, invece, possa comprendere anche qualunque circostanza in cui il volo sul quale è stato*

— — — — —
quanto previsto nell'articolo 7, paragrafo 3, del prezzo pieno del biglietto, allo stesso prezzo al quale è stato acquistato, per la o le parti di viaggio non effettuate e per la o le parti di viaggio già effettuate se il volo in questione è divenuto inutile rispetto al programma iniziale del passeggero, nonché, se del caso: un volo di ritorno verso il punto di partenza iniziale, non appena possibile; b) l'imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, non appena possibile; o c) l'imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, ad una data successiva di suo gradimento, a seconda delle disponibilità di posti. 2. (...). 3. Qualora una città o regione sia servita da più aeroporti ed un vettore aereo operativo offra ad un passeggero l'imbarco su un volo per un aeroporto di destinazione diverso da quello prenotato dal passeggero, le spese di trasferimento del passeggero dall'aeroporto di arrivo all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione o ad un'altra destinazione vicina, concordata con il passeggero, sono a carico del

vettore aereo operativo». 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; b) alla sistemazione in albergo: — qualora siano necessari uno o più pernottamenti, o — qualora sia necessario un ulteriore soggiorno, oltre a quello previsto dal passeggero; c) al trasporto tra l'aeroporto e il luogo di sistemazione (albergo o altro). 2. Inoltre, il passeggero ha diritto ad effettuare a titolo gratuito due chiamate telefoniche o messaggi via telex, fax o posta elettronica. 3. (...)».

⁽¹⁴⁾ Parrebbe, in definitiva, che nei punti da i) a iii) della lett. c) dell'art. 5 del Regolamento siano stabiliti i confini, in termini di rilevanza, della cancellazione del volo quale inadempimento, alla stregua di quanto accade, all'art. 6, lett. da a) a c), per il ritardo: sul punto, si rinvia sul punto a MAGGIOLO, *Overbooking, ritardo e cancellazione del volo: contratto, compensazione, responsabilità*, in MASALA-ROSAFIO (a cura di), *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, Milano, 2006, 123 ss.

prenotato almeno un posto, pur essendo partito, non giunga al luogo di destinazione, inclusa l'ipotesi del rientro forzato all'aeroporto di origine per cause tecniche» ⁽¹⁵⁾.

Come noto, ai sensi della disposizione richiamata del Regolamento in questione, la cancellazione del volo è definita quale «*mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e sul quale sia stato prenotato almeno un posto»* ⁽¹⁶⁾.

Grande centralità, in tale definizione, è attribuita alla nozione di «volo», la quale è stata oggetto, a sua volta, di più di un intervento interpretativo da parte del giudice comunitario.

Nell'ambito della propria giurisprudenza, infatti, la Corte ha dapprima avuto occasione di precisare che il «volo» consiste «*in un'operazione di trasporto aereo (...) realizzata da un vettore aereo che fissa il suo itinerario»* ⁽¹⁷⁾, per poi aggiungere, successivamente, che l'«itinerario» costituisce senz'altro un elemento fondamentale del volo «*in quanto quest'ultimo è effettuato in conformità ad un programma previamente stabilito dal vettore»* ⁽¹⁸⁾.

Nel contesto in cui era pervenuta alla statuizione di cui da ultimo, la Corte era impegnata a tracciare la distinzione tra le due differenti fattispecie del ritardo (alla partenza) e della cancellazione del volo, le quali, pur dando luogo a situazioni di fatto e conseguenze (pregiudizi) pressoché assimilabili — ed in tal senso la Corte giungerà ad estendere il diritto al risarcimento ex art. 7 del Regolamento anche in favore dei passeggeri vittime di un ritardo all'arrivo a causa di un ritardo prolungato alla partenza — sono peraltro destinatarie di una disciplina quanto meno parzialmente distinta.

In base alle conclusioni raggiunte in tale occasione, un volo deve considerarsi «ritardato», ai sensi del Reg. (CE) n. 261/2004, nel momento in cui lo stesso venga effettuato «*in conformità alla programmazione originariamente prevista e se l'orario di partenza effettivo viene ritardato rispetto all'orario di partenza previsto»* ⁽¹⁹⁾. La cancellazione del volo consegue invece alla mancata effettuazione di un volo originariamente previsto: di modo che, da questo punto di vista, non decisive sarebbero la notevole durata del ritardo, le indicazioni che appaiono sul tabellone elettronico dell'aeroporto, ovvero quelle fornite dal personale del vettore aereo.

Neppure decisiva sarebbe la circostanza per cui la composizione del gruppo di passeggeri titolari della prenotazione originaria sia o meno identica a quella del gruppo successivamente trasportato, dovendo un volo considerarsi «cancellato» allorché il vettore «*provvede al trasporto dei passeggeri su un altro volo la cui programmazione originaria differisce da quella del volo originariamente previsto»*: la programmazione del volo originario è pertanto abbandonata e i passeggeri si uniscono a quelli di altro volo il quale, a sua volta, è stato programmato indipendentemente da quello per il quale i passeggeri trasferiti avevano effettuato la loro prenotazione.

⁽¹⁵⁾ Così la questione come formulate nell'ordinanza dal giudice di rinvio.

⁽¹⁶⁾ Cfr., art. 2, lett. I), Reg. (CE) 261/2004.

⁽¹⁷⁾ Cfr., Corte giust. Ce, 10 luglio 2008, causa C-173/07, cit.

⁽¹⁸⁾ Cfr., Corte giust. Ce, 19 novembre 2009, proc. riuniti C-402/07 (*Christopher, Gabriel e Alana Sturgeon c. Condor Flugdienst GmbH*) e C-432/07 (*Stefan Böck, Cornelia Lepuschitz c. Air France SA*), in

Dir. traspr., 2010, 113 ss., con nota di CORONA, *La compensazione pecuniaria per il ritardo aereo tra diritto positivo e giurisprudenza interpretativa della Corte di giustizia*; ci sia permesso altresì di rinviare a *Riv. it. dir. tur.*, 2011, 51 ss., con nota dello scrivente, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*.

⁽¹⁹⁾ Cfr., Corte giust. Ce, 19 novembre 2009, proc. riuniti C-402/07 e C-432/07, cit.

Nel medesimo senso si pone la pronunzia in commento, la quale chiarisce inoltre non essere punto necessario, ai fini della qualificazione della fattispecie, che *tutti* i passeggeri titolari di prenotazione sul volo originario siano trasferiti su un altro volo: ciò, in quanto, da un punto di vista normativo, la situazione che rileva è quella *individuale* di ciascun passeggero trasportato ⁽²⁰⁾.

Il giudice comunitario ulteriormente precisa che, se il termine «itinerario» effettivamente individua il percorso dell'aeromobile dall'aeroporto di partenza a quello di destinazione secondo una determinata tempistica, perché un volo possa essere considerato come «effettuato», «*non è sufficiente che l'aereo sia partito conformemente all'itinerario previsto*», essendo altresì necessario «*che esso raggiunga la sua destinazione come prevista dal medesimo itinerario*» ⁽²¹⁾: la nozione di cancellazione del volo deve pertanto altresì ricomprendere l'ipotesi nella quale un aeromobile, decollato regolarmente ed in base al programma prestabilito, sia poi successivamente costretto a rientrare all'aeroporto di partenza per qualsivoglia motivo, e i suoi passeggeri siano trasferiti su altro/i volo/i.

Senz'altro significative appaiono, sul punto, le conclusioni dell'Avvocato Generale, il quale da un lato sottolinea la necessità di distinguere tra il caso oggetto del presente giudizio e quello, precedente, deciso con la sentenza c.d. «*Sturgeon*» ⁽²²⁾ [la quale ultima «*riguardava l'asserzione che un volo fosse semplicemente ritardato (...) mentre nella presente fattispecie (...) l'intera programmazione originaria del volo, ad eccezione della sola partenza, è stata in effetti abbandonata*»]; dall'altro ammonisce la Corte dell'opportunità di astenersi dal valutare «*altre possibili circostanze in cui un volo, dopo aver lasciato il suo aeroporto di partenza, come programmato, si concluda in un punto diverso rispetto alla destinazione prevista*» ⁽²³⁾.

Di modo che, in definitiva, se di cancellazione può parlarsi con riferimento alla fattispecie di cui alla pronunzia in commento, non allo stesso modo o, quanto meno, non automaticamente dovrebbe concludersi con riferimento ad un volo che, lasciato l'aeroporto di partenza, si concluda in un luogo diverso sia da quello di destinazione prevista sia da quello di partenza.

4. LA NOZIONE DI «RISARCIMENTO SUPPLEMENTARE» DI CUI ALL'ART. 12, REG. (CE) N. 261/2004, E LA SECONDA QUESTIONE PREGIUDIZIALE: IL RISARCIMENTO DEL DANNO MORALE

Come già osservato, le cautele e le protezioni previste dal legislatore comunitario nell'ambito del Regolamento che ci occupa costituiscono invero il *minimum* di tutela riconosciuto in favore del passeggero che sia stato vittima di negato imbarco, cancellazione del volo ovvero ritardo (alla partenza) ⁽²⁴⁾.

In quest'ottica, da un lato, le singole legislazioni dei Paesi membri ben potrebbero

⁽²⁰⁾ Cfr., la pronunzia in commento, punto n. 31.

⁽²¹⁾ Cfr., la pronunzia in commento, punto n. 28.

⁽²²⁾ Cfr., Corte giust. Ce, 19 novembre 2009, proc. riuniti C-402/07 e C-432/07, *cit.*

⁽²³⁾ Cfr., Conclusioni dell'Avvocato Generale Elea-

nor Sharpston, presentate il 28 giugno 2011, consultabili al portale europa.eu: si confrontino, in part., i punti 28, 44-45.

⁽²⁴⁾ Cfr., *supra*, par. 2, nel testo.

prevedere un rafforzamento dei diritti del passeggero, come d'altra parte parrebbe aver fatto il legislatore italiano nell'ambito dell'art. 947 cod. nav. ⁽²⁵⁾.

Dall'altro lato, il Regolamento non intende in alcun modo pregiudicare il diritto del passeggero ad ottenere l'integrale ristoro del pregiudizio subito a causa dell'inadempimento del vettore aereo, e, conseguentemente, all'art. 12, «*lascia impregiudicati i diritti del passeggero ad un risarcimento supplementare*», che il giudice nazionale potrà eventualmente accordare in base alla normativa internazionale uniforme ovvero al diritto nazionale.

Senz'altro significativa, in questo senso, è una nota pronunzia della Corte di Giustizia, nell'ambito della quale, a proposito del (le conseguenze del) ritardo nel trasporto aereo, la stessa ha precisato, in ragione della diversità qualitativa dei pregiudizi cui le diverse normative (comunitaria ed internazionale) intendono porre rimedio, la non ostatività delle misure uniformi ⁽²⁶⁾ ed immediate accordate ai sensi del Reg. (CE) n. 261/2004 al diritto, per il passeggero che affermi di aver subito un danno, di agire giudizialmente per ottenere il risarcimento di detto danno alle condizioni previste dalla normativa uniforme ⁽²⁷⁾.

La disposizione di cui all'art. 12 prosegue tuttavia stabilendo che il risarcimento concesso in base al Regolamento possa essere detratto da quello «supplementare», ingenerando in tal modo alcuni interrogativi: con riferimento alla natura (sempre risarcitoria?) dei rimedi accordati dal Reg. (CE) n. 261/2004 che parrebbe conseguire ad una siffatta formulazione ⁽²⁸⁾; ai rapporti tra i due «risarcimenti», ed all'estensione del risarcimento «supplementare».

Interrogativi che impegnano anche il giudice del rinvio, il quale sottopone alla Corte una questione alquanto articolata, che ha quali presupposti la cancellazione del

⁽²⁵⁾ Ai sensi dell'art. 947, comma 1, cod. nav., «*In caso di negato imbarco, di soppressione o ritardo della partenza, di interruzione del viaggio, anche per cause di forza maggiore, il passeggero ha i diritti previsti dalla normativa comunitaria*». Si rinvia, sul punto, alle considerazioni espresse da ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose*, Milano, 2007, in part. 278 ss.

⁽²⁶⁾ L'aggettivo, in questo contesto, fa ovviamente riferimento non alla normativa convenzionale (uniforme) di cui alla Convenzione di Montreal 1999, ma ai rimedi riparatori approntati dalla normativa comunitaria (uniformanti) in relazione a pregiudizi di carattere generale e pressoché identici per tutti i passeggeri.

⁽²⁷⁾ Cfr., Corte giust. Ce, 10 gennaio 2006, causa C-344/04, nell'ambito della quale sono stati valutati, in particolare, i rapporti tra la disciplina comunitaria del ritardo di cui all'art. 6 del Reg. (CE) n. 261/2004 e quella di cui agli artt. 19, 22 e 29 della Convenzione di Montreal 1999. La pronunzia è commentata, in una con la normativa comunitaria di riferimento, da POZZI, *La nuova disciplina dell'overbooking nel Regolamento n. 261/2004 e nell'interpretazione della Corte di giustizia*, in questa *Rivista*, 2006, 1253 ss.; si legga altresì il commento di CORONA, *La natura delle pre-*

stazioni di assistenza del vettore aereo in caso di ritardo, in *Dir. trasp.*, 2006, 851 ss.

⁽²⁸⁾ Occorre tenere presente che le misure previste dal Regolamento prescindono in alcuni casi dall'imputabilità al vettore della causa che ha dato luogo al negato imbarco, alla cancellazione del volo ovvero al ritardo, e, d'altra parte, si leggano (*infra*, par. 5) le perplessità e la preoccupazione espresse dall'Avvocato Generale in merito ad una interpretazione restrittiva della locuzione «*risarcimento concesso ai sensi del presente Regolamento*» come riferita esclusivamente alla compensazione pecuniaria di cui all'art. 7. A proposito poi della stessa compensazione pecuniaria, la dottrina si divide tra chi ritiene di doverla qualificare come «*risarcimento determinato forfettariamente*» (cfr., ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2008, spec. 234), in quanto riconducibile ad un illecito contrattuale, e chi, diversamente, nega la natura risarcitoria della compensazione, in quanto la stessa sarebbe dovuta, al pari dell'assistenza, a prescindere dal verificarsi di un danno risarcibile (così, TULLIO, *Interventi interpretativi della Corte di giustizia europea sul Reg. (CE) n. 261/2004*, in *Dir. trasp.*, 2009, 371).

volo, l'inadempimento del vettore ai doveri assistenziali che conseguono a tale cancellazione ai sensi di cui agli artt. 8 e 9 del Regolamento e le pretese risarcitorie dei danni, anche ed eventualmente di natura morale, avanzate dai passeggeri danneggiati e conseguenti a tale fatto e a tali inadempimenti del vettore.

L'Avvocato Generale, nell'ambito delle proprie conclusioni, ha ritenuto di dover affrontare tale questione scomponendola nei termini che seguono: se la nozione di risarcimento supplementare debba essere interpretata nel senso di consentire al giudice nazionale «*di concedere un risarcimento dei danni, inclusi i danni morali, per inadempimento del contratto di trasporto aereo, conformemente ai criteri stabiliti dalla normativa e dalla giurisprudenza nazionali in materia di responsabilità contrattuale*»; ovvero se tale risarcimento, al contrario, debba limitarsi «*alle spese sostenute, debitamente comprovate e non sufficientemente rimborsate dal vettore ai sensi degli artt. 8 e 9 del Regolamento, senza che tali disposizioni siano state invocate espressamente*»; ovvero, infine, se tali due nozioni siano tra loro compatibili ⁽²⁹⁾.

In merito alla prima parte della questione, l'Avvocato Generale sottolinea che nessuna limitazione discende dall'art. 12 del Reg. (CE) n. 261/2004 relativamente al tipo di danno(-conseguenza) per il quale il passeggero possa intentare un'azione risarcitoria.

Ferme, pertanto, le conclusioni raggiunte nell'ambito della già citata pronuncia resa nella causa C-344/04 a proposito della ammissibilità del ricorso alla normativa uniforme ai fini dell'ottenimento di una integrale (sebbene limitata) riparazione del (preteso) danno ⁽³⁰⁾, si osserva generalmente che il testo della Convenzione di Montreal 1999, se contiene restrizioni in merito alla individuazione degli eventi di danno risarcibili ⁽³¹⁾, non si interesserebbe per contro delle conseguenze negative suscettibili di risarcimento: l'art. 29, infatti, lascia impregiudicata la questione relativa all'individuazione dei soggetti aventi diritto al risarcimento e dei loro rispettivi diritti, salvo escludere espressamente la possibilità di riconoscimento dei danni punitivi, dei danni esemplari e di ogni altro danno «*non compensatory*» ⁽³²⁾.

La determinazione di quali danni(-conseguenza) siano normativamente risarcibili sarebbe pertanto questione lasciata alla legge nazionale designata dalle regole di conflitto a disciplinare il contratto ⁽³³⁾, di modo che, se tale fosse la legge italiana, per la

⁽²⁹⁾ Cfr., Conclusioni dell'Avvocato Generale Eleanor Sharpston, cit., punto 58.

⁽³⁰⁾ Cfr., *supra*, nel testo ed alla nt. 27.

⁽³¹⁾ Il riferimento è alla problematica interpretazione dell'espressione «*bodily injury*» (nella versione inglese) ovvero «*lésion corporelle*» (nel testo in lingua francese) che compare nel dettato dell'art. 17 (*Death and injury of passengers - Damage to baggage*) della Convenzione di Montreal 1999, disposizione che apre il Capitolo III (*Liability of the carrier and extent of compensation for damage*). È affermazione diffusa, in proposito, che il legislatore internazionale avrebbe con tale espressione inteso escludere la risarcibilità del danno psichico allo stato puro, ossia non dipendente da una lesione fisica e neppure produttivo di una lesione fisica. La letteratura in ar-

gomento è assai copiosa e ci si limita in questa sede a rinviare a BUSTI, *La responsabilità per danni alla persona nel trasporto aereo*, in MASALA-ROSAFIO (a cura di), *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, cit., 61 ss., ove ampi riferimenti di dottrina e giurisprudenza nazionali ed internazionali.

⁽³²⁾ Cfr., sul punto, ANTONINI, *Il danno risarcibile nel trasporto di persone*, in TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo*, Napoli, 2006, 81 ss., spec. 89 ss. Cfr., altresì, BUSTI, *La responsabilità per danni alla persona nel trasporto aereo*, cit., spec. 95.

⁽³³⁾ Cfr., BUSTI, *La responsabilità per danni alla persona nel trasporto aereo*, cit., 95 ss.

risarcibilità del danno non patrimoniale non potrebbe non farsi richiamo alla nuova lettura dell'art. 2059 c.c. inaugurata dal Supremo Collegio nei primi anni del nuovo millennio ⁽³⁴⁾.

Tali considerazioni appaiono viepiù confortate dalle argomentazioni dell'Avvocato generale, il quale osserva ⁽³⁵⁾, come poi farà anche la Corte ⁽³⁶⁾, che il giudice comunitario, nell'ambito di una recente sentenza, pronunziandosi in merito all'interpretazione dei termini «*préjudice*» e «*dommage*», che compaiono nell'ambito del capitolo III (artt. 17-37) del testo convenzionale nella sua versione in lingua francese, ha concluso nel senso che gli stessi debbono essere intesi nel senso di riferirsi (e dunque includere) tanto i danni (-conseguenza) di natura materiale quanto quelli di natura morale ⁽³⁷⁾.

⁽³⁴⁾ Non è certo la sede per ripercorrere nel dettaglio le tappe che, a partire dal 2003, hanno condotto il Supremo Collegio ad un integrale ripensamento dell'area del danno non patrimoniale. Si osservi semplicemente che la nuova lettura, c.d. « costituzionalmente orientata », dell'art. 2059 c.c., prevede la risarcibilità del pregiudizio non patrimoniale non soltanto quando è prevista in modo espresso, come nel caso in cui il fatto illecito integri gli estremi di un reato, ma altresì nel momento in cui, pur non essendo espressamente prevista, la stessa deve ammettersi sulla base di una interpretazione costituzionalmente orientata dell'art. 2059 c.c., per avere il fatto illecito leso in modo grave un diritto della persona direttamente tutelato dalla Costituzione: preparata dalle sentenze nn. 7281,7282 e 7283 del 12 maggio 2003, essa è stata inaugurata nell'ambito delle note sentenze nn. 8827 e 8828 del 31 maggio 2003: per un commento a tali pronunzie si rinvia a CENDON, *Anche se gli amanti si perdono l'amore non si perderà. Impressioni di lettura su Cass. 8828/2003*; BARGELLI, *Danno non patrimoniale ed interpretazione costituzionalmente orientata dell'art. 2059 c. c.*; ZIVIZ, *E poi non rimase nessuno*, tutti in pubblicati in questa Rivista, 2003, 685 ss.; si rinvia altresì a NAVARRETTA, *Danni non patrimoniali: il dogma infranto e il nuovo diritto vivente*, in *Foro it.*, 2003, I, 2272 ss. Tuttavia, soltanto con le sentenze nn. 26972, 26973, 26974 e 26975 dell'11 novembre 2008, la Suprema Corte, a Sezioni Unite, giunge a definire il danno non patrimoniale come categoria, ampia ed omnicomprensiva, cui ricondurre tutte le (sotto)categorie di pregiudizi non patrimoniali (quali ad esempio il danno morale soggettivo), che mantengono un valore soltanto descrittivo e delle quali tutte il giudice deve tenere conto ai fini della liquidazione dell'unico ed unitario danno non patrimoniale. Per un commento a Sez. Un. civ. n. 26972/2008, senza alcuna pretesa di completezza, si rinvia a MONATERI, *Il pregiudizio esistenziale come voce del danno non patrimoniale*; NAVARRETTA, *Il valore della persona nei diritti inviolabili e la complessità dei danni non patrimoniali*;

POLETTI, *La dualità del sistema risarcitorio e l'unicità della categoria dei danni non patrimoniali*; ZIVIZ, *Il danno non patrimoniale: istruzioni per l'uso*, tutti in questa Rivista, 2009, 38 ss.; si rinvia inoltre al commento di SCOGNAMIGLIO, *Il sistema del danno non patrimoniale dopo le Sezioni Unite*, ivi, 261; di CASTRONOVO, *Danno esistenziale: il lungo addio*, in *Danno resp.*, 2009, 5 ss. Tali pronunzie segnano anche il destino del danno c.d. « esistenziale », che non sarebbe più ammissibile all'interno del nostro ordinamento: inteso quale perdita del fare reddituale della persona, esso costituirebbe né più né meno che un ordinario danno non patrimoniale, di per sé risarcibile ex art. 2059 c.c., e non dovrebbe essere liquidato separatamente solo perché diversamente denominato. Si rinvia, sul punto, al commento critico di CENDON, *L'urlo e la furia*, in *Nuova giur. civ. comm.*, 2009, II, 71. Con riferimento a Sez. Un. civ., 11 novembre 2008, n. 26973, si rinvia alle note di PALMIERI, *La rifondazione del danno non patrimoniale, all'insegna della tipicità dell'interesse leso (con qualche attenuazione) e dell'unitarietà*; di PARDOLESI-SIMONE, *Danno esistenziale (e sistema fragile): « die hard »*; di PONZANELLI, *Sezioni Unite: il nuovo statuto del danno non patrimoniale*; di NAVARRETTA, *Il valore della persona nei diritti inviolabili e la sostanza dei danni non patrimoniali*, tutte in *Foro it.*, 2009, I, 120 ss.

⁽³⁵⁾ Cfr., Conclusioni dell'Avvocato Generale Eleanor Sharpston, cit., punto 59.

⁽³⁶⁾ Cfr., Corte giust. Ue, 10 ottobre 2011, in commento, punto 41.

⁽³⁷⁾ La pronunzia cui si fa riferimento nel testo è Corte giust. Ue, 6 maggio 2010, causa C-63/09 (c.d. Sentenza *Walz*), in part., punto 29, ove si afferma « *Il s'ensuit que les termes "préjudice" et "dommage", visés au chapitre III de la Convention de Montréal, doivent être compris comme incluant aussi bien les dommages de nature matérielle que ceux de nature morale* », in *Guida dir.*, 2010, 22, 96 ss., con nota di CASTELLANETA, *Il massimale fissato in caso di perdita del bagaglio comprende sia il danno morale che*

Di modo che, sul punto, nessun dubbio che la nozione di «risarcimento supplementare» di cui all'art. 12 del Reg. (CE) n. 261/2004 consenta (ovvero, forse, non precluda) al giudice nazionale di concedere il risarcimento del danno(-conseguenza), «incluso quello di natura morale»⁽³⁸⁾.

5. (SEGUE). «RISARCIMENTO SUPPLEMENTARE» E INADEMPIMENTO DEL VETTORE AGLI OBBLIGHI DI CUI AGLI ARTT. 8 E 9, REG. (CE) N. 261/2004

L'ulteriore questione interpretativa contenuta nell'ambito del secondo quesito pregiudiziale concerne l'inadempimento, da parte del vettore aereo, degli obblighi di rimborso, riavviamento e assistenza di cui agli artt. 8 e 9.

La questione sollevata dal giudice del rinvio, la cui formulazione appare invero piuttosto involuta e dal significato comunque non lineare, parrebbe domandare: *i*) se possa essere richiesto un risarcimento per il caso di inadempimento degli obblighi di cui agli artt. 8 e 9 del Regolamento; *ii*) se un tale risarcimento possa essere preteso anche qualora tali disposizioni non siano state invocate; e *iii*) se tale risarcimento possa essere ricondotto al (e ricompreso nel) «risarcimento supplementare» di cui all'art. 12 del Regolamento⁽³⁹⁾.

Ferma la risarcibilità dell'inadempimento a tali obblighi (*i*) («l'obbligo di offrire assistenza e sostegno sarebbe vano se ad esso non potesse essere data esecuzione»)⁽⁴⁰⁾, occorre rilevare (*ii*) che nessuna disposizione del Regolamento preclude la possibilità di ottenere un risarcimento a seguito dell'inadempimento degli obblighi di assistenza e sostegno per il solo fatto che le disposizioni di riferimento (artt. 8 e 9 del Regolamento) non sono state citate espressamente dal ricorrente: una norma (procedurale) nazionale che dovesse subordinare detto risarcimento a tale circostanza apparirebbe senz'altro illegittima nel momento in cui «neghi diritti derivanti dal Regolamento», e, d'altra parte, i diritti di cui agli artt. 8 e 9 sono esigibili a prescindere da qualsiasi richiesta in tal senso da parte dei passeggeri⁽⁴¹⁾.

La Corte tuttavia esclude (*iii*) che la nozione di «risarcimento supplementare» ricomprenda al suo interno (e costituisca pertanto il fondamento giuridico per ottenere

quello materiale; e in *Contratto impr. Europa*, 2010, 881 ss., con nota di FRANCISSETTI BROLIN, *La Corte di giustizia riconosce (limitatamente) il danno morale per perdita del bagaglio nel trasporto aereo*.

⁽³⁸⁾ Per quel che concerne, nello specifico, l'ordinamento italiano, si osservi che, a seguito delle famose sentenze «di San Martino», citate alla precedente nt. (34), non sarebbero più risarcibili i danni c.d. bagatellari, vale a dire quelli futili od irrisori, ovvero causati da condotte prive del requisito della gravità. Di modo che, nel campo del trasporto aereo, la risarcibilità del danno non patrimoniale da ritardo sembra incontrare non poche difficoltà: ci sia permesso di rinviare, sul punto, a VERNIZZI, *Brevi considerazioni in materia di ritardo nel trasporto aereo di persone, contenuto della prova liberatoria a carico del vettore e danno non patrimoniale*, nota a

Trib. Mondovì, 22 maggio 2008 (ord.), in questa *Rivista*, 2009, 402 ss.

⁽³⁹⁾ Cfr., in proposito, le perplessità dello stesso Avvocato Generale, in part. al punto 61, specie con riferimento all'interrogativo di cui al romanino (ii) nel testo, nel momento in cui osserva che i ricorrenti, nell'ambito delle osservazioni presentate alla Corte, «hanno citato passaggi dei propri ricorsi dinanzi al giudice nazionale che mostrano come essi abbiano specificamente invocato la mancata assistenza prescritta dal Regolamento e contemplata espressamente dall'art. 9 dello stesso».

⁽⁴⁰⁾ Cfr., Conclusioni dell'Avvocato Generale Eleanor Sharpston, cit., punto 60.

⁽⁴¹⁾ Cfr., Conclusioni dell'Avvocato Generale Eleanor Sharpston, cit., punti 61 e 62.

la condanna del vettore al risarcimento delle spese sostenute a causa dell'inadempimento del vettore agli obblighi di cui agli artt. 8 e 9 del Regolamento: la *ratio* di tale conclusione pare debba essere colta in relazione ad una preoccupazione espressa dall'Avvocato Generale in merito ad una possibile interpretazione dell'art. 12, par. 1, seconda parte, il quale consente che il risarcimento «concesso ai sensi del presente Regolamento» possa essere detratto da ogni «risarcimento supplementare».

Orbene: se la locuzione «risarcimento concesso ai sensi del presente Regolamento» fosse interpretato restrittivamente, come dovuto unicamente ai sensi di cui all'art. 7 (Diritto a compensazione pecuniaria), ciò potrebbe comportare «che questo possa essere compensato con quello dovuto per aver ommesso l'assistenza ed il sostegno, il quale non è, di per sé, "concesso ai sensi del presente Regolamento"»⁽⁴²⁾, pervenendo in tal modo ad un risultato affatto contrario alle disposizioni di tale atto normativo, per il quale l'obbligo di versare una compensazione pecuniaria ai sensi di cui all'art. 7 e gli obblighi di assistenza e sostegno di cui agli artt. 8 e 9 sono concorrenti e cumulativi.

6. ALCUNE CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Il caso pratico che, attraverso il rinvio operato dal Tribunale spagnolo, è stato oggetto della presente pronuncia presenta senz'altro alcune peculiarità: non tanto con riferimento alla scarsa probabilità di verificazione dell'accadimento (un aeromobile decolla regolarmente all'orario di partenza previsto ma poco dopo è costretto a fare rientro all'aeroporto di partenza a causa di un guasto tecnico), che così scarsa in fondo parrebbe non essere, quanto piuttosto poiché lo stesso non può essere automaticamente ricondotto alla nozione di «cancellazione del volo» così come definita dalle disposizioni del Reg. (CE) n. 261/2004 e dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia.

Il giudice comunitario si avvede di tale circostanza e interviene pertanto sulla definizione contenuta all'art. 2, lett. d), del Regolamento in questione, ampliandone la portata fino a ricomprendervi l'interruzione del volo per qualsivoglia motivo con rientro all'aeroporto di partenza.

Siffatta pronuncia gioverebbe anche alla (applicazione della) normativa interna italiana: è pur vero infatti che il legislatore della revisione della parte aeronautica, nell'ambito del nuovo testo di cui all'art. 947 cod. nav., garantisce al passeggero «i diritti previsti dalla normativa comunitaria» anche in caso di forza maggiore ed anche relativamente ad una «interruzione del volo», e tuttavia, come posto in luce dalla dottrina specialistica, poiché detta ipotesi non è contemplata nella disciplina comunitaria, in assenza di una norma *ad hoc* che ivi la preveda, «non è di facile individuazione il contenuto della tutela da applicarsi al passeggero, con conseguente difficoltà per il vettore di conoscere esattamente la portata dei suoi obblighi»⁽⁴³⁾.

Con riferimento alla seconda questione affrontata, nel salutare con favore la (ribadita) risarcibilità del danno, anche morale, subito dal passeggero, nell'insistito richiamo, da parte della Corte così come dell'Avvocato generale, alla normativa internazionale uniforme ed alle disposizioni di cui agli artt. 19, 22 e 29 della Convenzione di Montreal 1999 si potrebbe forse intravedere una presa di posizione intesa a ricondurre

⁽⁴²⁾ Cfr., Conclusioni dell'Avvocato Generale Elea-
nor Sharpston, cit., punti 63 e 64.

⁽⁴³⁾ In tal senso, ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose*,
cit., 295.

la cancellazione del volo alla figura del ritardo piuttosto che non a quella dell'inesecuzione del trasporto aereo: la quale ultima, come è noto, non è regolata dal legislatore internazionale ⁽⁴⁴⁾.

Infine, nelle difficoltà incontrate nell'ambito della seconda parte della seconda questione, la Corte sconta le asperità, non solo di carattere terminologico ⁽⁴⁵⁾, di un testo, quello di cui all'art. 12 del Regolamento, ove l'ambiguità di utilizzo del termine « risarcimento » — anche con riferimento a misure rimediale di natura assistenziale, ovvero, comunque, in relazione a corresponsioni di danaro in misura forfettaria ed a prescindere dalla dimostrazione di un effettivo danno — è senz'altro foriera di più o meno pertinenti equivoci.

⁽⁴⁴⁾ Tanto il c.d. « Sistema di Varsavia-L'Aja » (*i. e.*, la Convenzione di Varsavia del 1929 ed i successivi interventi additivi o modificativi) quanto la Convenzione di Montreal del 1999 si astengono infatti dal regolare l'inesecuzione totale del contratto di trasporto. SUNDBERG, *Air Charter A Study in Legal Development*, cit., in part. 400, richiama la risposta fornita dal Ripert ad un caso di inesecuzione formulato dall'Ambrosini, nell'ambito della Conferenza di Varsavia: « *Si vous avez l'inexécution totale, il n'y a aucun intérêt à avoir une convention internationale; l'expéditeur est dans son pays, il a toutes les ressources du droit commun* ». Anche il legislatore comunitario si è disinteressato del problema: il Reg. (CE) 2027/1997 non vi fa alcun riferimento; quanto al successivo Reg. (CE) 889/2002, esso modifica le disposizioni del Reg. (CE) 2027/1997 adeguandole a quelle della Convenzione di Montreal 1999 (cfr., art. 3), disciplinando, pertanto, il danno da ritardo ma

omettendo qualsiasi riferimento alla totale inesecuzione del trasporto. Non così il codice della navigazione, il quale, all'art. 942 (nel testo originario), prevedeva espressamente, accanto alla responsabilità per ritardo ed a quella per i sinistri che colpiscono la persona del passeggero, « *l'inadempimento nell'esecuzione del trasporto* », stabilendo per le tre fattispecie il medesimo onere probatorio a carico del vettore, chiamato a dimostrare « *che egli e i suoi dipendenti e preposti hanno preso tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno* ». L'attuale art. 949-bis cod. nav. rende il vettore responsabile allorché non provi che lui ed i suoi dipendenti o preposti « *hanno preso tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle* ».

⁽⁴⁵⁾ Cfr., sul punto, ANTONINI, *Il danno risarcibile nel trasporto di persone*, cit., spec. 83 ss.

