



NATURA GIURIDICA DELLA COMPENSAZIONE PECUNIARIA E PROFILI DI DIVERSIFICAZIONE CON IL RISARCIMENTO DEL DANNO ALLA LUCE DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

di Diletta ALIPRANDI*

PREMESSA

Il presente articolo vuole approfondire l'ambito di applicazione del Regolamento CE n. 261/2004 e, in particolare, il diritto del passeggero a vedersi erogata, in determinate situazioni, la c.d. compensazione pecuniaria, ossia un eventuale indennizzo corrisposto dal vettore aereo a causa dei disagi subiti dal passeggero, quale parte del contratto di trasporto concluso con la compagnia aerea.

SOMMARIO

PREMESSA	1
2. AMBITO DI APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO CE N. 261/2004	1
3. DEFINIZIONE E NATURA DI COMPENSAZIONE PECUNIARIA	1
4. LA PROVA LIBERATORIA	2
5. RISARCIMENTO DEL DANNO ULTERIORE	3
6. CONCLUSIONI	4

1. AMBITO DI APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO CE N. 261/2004

Il Regolamento CE 261/04 è un regolamento nato con la finalità di garantire un maggiore livello di tutela ai passeggeri del traffico aereo. Infatti, all'interno del predetto regolamento sono previste una serie di norme che riconoscono i diritti invocabili dal passeggero in caso di disservizio nell'ambito del trasporto aereo.

Le situazioni che vengono tutelate all'interno del già menzionato regolamento sono, nello specifico, eventi quali il negato imbarco del passeggero sul volo, la cancellazione o il ritardo del volo.

In particolare, le situazioni giuridiche tutelate dalle norme del Regolamento sono:

- il diritto alla c.d. "riprotezione", ossia all'imbarco su un volo alternativo a quello cancellato;
- il diritto al rimborso del biglietto se non viene offerto un volo alternativo a quello cancellato;
- il diritto a una compensazione pecuniaria per la perdita di tempo patita a causa di uno dei predetti disservizi;
- il diritto a vitto e alloggio gratuiti qualora si rendano necessari;
- il diritto ad effettuare telefonate e messaggi in modo gratuito durante l'attesa in aeroporto;
- nonché, il diritto ad eventuali risarcimenti supplementari.

L'articolo 3 del Regolamento stabilisce che esso si applica ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno degli Stati Membri nonché ai passeggeri in partenza da un aeroporto extra-UE a condizione che il volo sia destinato ad uno degli aeroporti degli Stati Membri dell'Unione Europea e sia operato da un vettore con sede legale in uno di tali Stati. Dunque, il Regolamento non si applica ai voli operati da una compagnia extra-Ue e in partenza da un territorio extra-UE, anche se destinati ad atterrare nei territori dell'Unione.

2. DEFINIZIONE E NATURA DI COMPENSAZIONE PECUNIARIA

Per compensazione pecuniaria si intende l'indennizzo che la compagnia aerea è tenuta a pagare al passeggero nel caso di cancellazione o ritardo prolungato del volo.

In merito a tale indennizzo, il Regolamento prevede che lo stesso venga corrisposto dal vettore aereo operativo, ossia dal vettore che opera il volo in forza del contratto di trasporto concluso con il



passaggero direttamente o tramite un altro vettore da cui ha ricevuto l'incarico ad effettuare il volo.

Per cancellazione del volo si intende la mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e sul quale sia stato prenotato almeno un posto. Tale nozione di cancellazione si applica anche al caso di un aeromobile decollato ma che, per qualsiasi ragione, è costretto a tornare all'aeroporto di partenza, dove i passeggeri dell'aeromobile in questione sono trasferiti su altri voli¹. Il fatto che il decollo sia avvenuto, ma l'aereo sia poi rientrato all'aeroporto di partenza senza aver raggiunto la destinazione indicata nell'itinerario significa, infatti, che il volo come inizialmente programmato non può essere considerato effettuato.

Il ritardo, invece, consiste nella partenza posticipata del volo rispetto all'orario iniziale. Secondo la Corte di Giustizia Europea², il ritardo del volo è rilevante se il passeggero giunge alla destinazione con un ritardo di almeno tre ore rispetto all'originario itinerario di viaggio previsto.

In questi casi, secondo quanto previsto dal Regolamento CE n. 261/2004, sussiste il diritto alla compensazione pecuniaria, che viene corrisposta dal vettore senza bisogno di una prova specifica del danno: sussiste, infatti, la presunzione che la cancellazione o il ritardo aereo abbiano causato dei disagi al passeggero, ragion per cui gli viene riconosciuto un adeguato indennizzo.

Per ragioni pratiche, il rimborso viene calcolato in maniera forfettaria nella seguente misura:

- € 250,00 per tutte le tratte aeree (intracomunitarie e/o internazionali) pari od inferiori a km 1.500;
- € 400,00 per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a km 1.500 o internazionali comprese tra i km. 1.500 e 3.500;
- € 600,00 per tutte le tratte aeree internazionali superiori a km 3.500.

Nel determinare la distanza si utilizza come base di calcolo l'ultima destinazione per la quale il passeggero subisce un ritardo all'arrivo rispetto

all'orario previsto a causa del negato imbarco o della cancellazione del volo e per calcolare tale distanza tra la destinazione iniziale e quella finale, al fine di calcolare l'importo della compensazione pecuniaria, si usa il metodo della c.d. rotta ortodromica che consiste nel congiungere due punti sulla superficie terrestre percorrendo la distanza più breve tra loro.

Lo scopo della compensazione pecuniaria è quello, quindi, di ristorare il passeggero dei disagi subiti con una quantificazione forfettaria del danno.

3. LA PROVA LIBERATORIA

Il Regolamento CE n. 261/2004 (così come la Convenzione di Montreal del 28 maggio 2019), pur ponendo a carico dei vettori una presunzione di responsabilità circa i danni subiti dai passeggeri conseguenti alla cancellazione o ritardo dei voli, ammette la prova liberatoria da parte del vettore aereo.

Questi ultimi possono, infatti, dimostrare che l'evento, la cancellazione o il ritardo, è dipeso da una circostanza eccezionale non addebitabile *ab origine* allo stesso vettore e non altrimenti evitabile.

Tale principio è stabilito dall'art. 5 comma 3 del Reg. CE n. 261/2004, che dispone che *<il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare la 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>*.

La compagnia aerea, pertanto, non è responsabile se la cancellazione o il ritardo sono dovute ad una circostanza eccezionale e se la stessa ha adottato tutte le misure, secondo un criterio di ragionevolezza, per evitare l'evento cancellazione o ritardo.

Il Reg. CE n. 261/2004 non fornisce tuttavia la definizione di circostanza eccezionale limitandosi ad indicare, ai considerando n. 14 e n. 15, una serie di eventi che, sulla base di una valutazione da compiersi caso per caso, possono costituire

¹ Il fatto che il decollo sia avvenuto, ma l'aereo sia poi rientrato all'aeroporto di partenza senza aver raggiunto la destinazione indicata nell'itinerario significa infatti che il volo come

inizialmente programmato non può essere considerato effettuato (cfr. Orientamenti interpretativi)

² Corte di Giustizia UE, Sez. IV, 19.11.2009 C-402/07 e C-432/07.



circostanza eccezionale, tale da esonerare il vettore dall'obbligo della compensazione pecuniaria³.

È stato, quindi, necessario l'intervento della giurisprudenza, che ha indicato i presupposti necessari perché si possa ritenere integrata una "circostanza eccezionale".

La Corte di Giustizia, con la pronuncia *Wallentin-Hermann* nella causa C-549/07⁴, ha stabilito che per ritenere integrata una "circostanza eccezionale", per cui il vettore aereo operativo non è tenuto all'obbligo di pagare la compensazione pecuniaria, è necessaria la sussistenza di due condizioni tra di esse cumulative, ossia che si tratti di circostanza che per sua natura o origine non è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo e il fatto che tale circostanza sfugga all'effettivo controllo del vettore aereo.

In particolar modo, è la stessa Corte di Giustizia⁵ a precisare che sono circostanze eccezionali tutte quelle che *<sfuggono al controllo del vettore aereo, indipendentemente dalla loro natura o gravità>*.

Anche la Commissione Europea, alla luce della predetta giurisprudenza, ha elaborato, nell'aprile 2013, un elenco degli accadimenti ritenuti rientranti nella categoria delle "circostanze eccezionali", quali cause di esclusione della responsabilità del vettore.

A titolo di esempio si potrebbe prendere la categoria n. 10, che prende in considerazione, quale circostanza eccezionale, condizioni meteo *<incompatibili con la sicurezza del volo>* oppure la n. 28, in cui si prendono in considerazione gli *<scioperi che influenzino l'operatività di un vettore aereo. Per esempio, lo sciopero indetto dal controllo del traffico aereo>*.

Il medesimo esonero di responsabilità di cui si è detto sopra è previsto anche dall'art. 1218 c.c. laddove prevede che *<il debitore che non esegue*

esattamente la prestazione dovuta è tenuto al risarcimento del danno se non prova che l'inadempimento o il ritardo è determinato da impossibilità derivante dalla prestazione da causa a lui non imputabile>.

La giurisprudenza di merito si è uniformata all'orientamento della Corte di Giustizia Europea, nel ritenere lo sciopero una circostanza eccezionale al di fuori del controllo della Compagnia aerea, che, pertanto, non può essere ritenuta responsabile dell'inadempimento⁶.

Del resto, la *ratio* della norma di cui all'articolo 5 del Regolamento che, da un lato, impone a carico dei vettori aerei l'obbligo di risarcimento ma, dall'altro, esclude l'operatività del risarcimento forfetario nel caso in cui il vettore dimostri che l'evento "cancellazione del volo", si è verificato per causa ad esso non attribuibile, è chiaramente quella di responsabilizzare il vettore aereo, colpendo i comportamenti che dimostrano il disinteresse dello stesso verso i propri passeggeri e la garanzia di sicurezza dei propri voli.

Tale interpretazione della norma comunitaria è confermata anche da un'autorevolissima sentenza della Corte di Giustizia delle Comunità Europee del 10 gennaio 2006, la quale al punto 91 espressamente prevede che *<i vettori aerei possono essere esentati dal versamento di tale indennizzo se provano che la cancellazione è dovuta a cause eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso>*.

4. RISARCIMENTO DEL DANNO ULTERIORE

Il risarcimento del danno, invece, si affianca e si aggiunge al rimborso forfetario della compensazione pecuniaria. In particolare, il

³ <(…) Siffatte circostanze possono, in particolare, ricorrere in caso di instabilità politica, condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo in questione, rischi per la sicurezza, improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza e scioperi che si ripercuotono sull'attività di un vettore aereo operativo>.

⁴ I medesimi principi sono stati poi ribaditi in C-402/07 *Sturgeon*; C-12/11 *McDonagh*; C-394/14 *Siewert*; C-257/14 *Van Der Lans*; C-315/15.

⁵ sentenza 31.01.2013 C-12/11 *McDonagh*.

⁶ principio ribadito al punto 30 della sentenza del 6.10.2021 (C-613/20) ("Sotto un terzo profilo, come risulta dal punto 42 della

sentenza del 23 marzo 2021, *Airhelp* (C-28/20, E) indicando, al considerando 14 del regolamento n. 261/2004, che possono ricorrere circostanze eccezionali, in particolare in caso di scioperi che si ripercuotano sull'attività di un vettore aereo operativo, il legislatore dell'Unione ha inteso fare riferimento agli scioperi esterni all'attività del vettore aereo interessato. Ne consegue che sono segnatamente idonei a costituire «circostanze eccezionali», ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, di detto regolamento, movimenti di sciopero indetti e seguiti dai controllori di volo o dal personale di un aeroporto").



risarcimento segue un *iter* diverso rispetto a quello del rimborso.

Qualora a un passeggero venga erogata la compensazione pecuniaria, ciò non esclude che il medesimo possa richiedere, anche ai sensi dell'art. 12 del Reg. CE n. 261/2004, una ulteriore somma a titolo di risarcimento.

Tale risarcimento, come enuncia espressamente la norma di riferimento, è <supplementare>, cioè eccede la parte di danno già coperta dalla compensazione pecuniaria.

La disciplina che viene applicata al caso in esame è quella relativa alla convezione di *Montreal*, in particolare ai sensi dell'art. 22, n. 2, atteso che esso individua, entro un limite assoluto, la portata complessiva dell'area di risarcibilità del danno, da assumersi secondo una nozione generica e, quindi, omnicomprensiva sia del pregiudizio subito dal passeggero sia dal punto di vista patrimoniale sia quello subito a titolo di danno morale, lasciando ai singoli ordinamenti la libertà di fissare il contenuto proprio dell'obbligazione risarcitoria⁷.

Pertanto, se dal contratto di trasporto aereo concluso tra la compagnia e il passeggero all'atto della prenotazione, non emerge alcuno specifico riferimento in merito al diritto applicabile, allora si riterrà applicabile il diritto italiano.

Alla luce di ciò, qualora il danno ulteriore venga richiesto dal passeggero, sussiste, in capo a esso, un onere di allegazione e di prova specifica del danno di cui si chiedere il risarcimento supplementare, sia esso patrimoniale o non patrimoniale⁸.

In particolare, qualora il danno richiesto sia patrimoniale, dovrà essere provato il personale esborso economico delle spese richieste da parte del soggetto attore e il *quantum debeatur*, nonché il mancato guadagno, ossia la prova che se il vettore fosse stato perfettamente adempiente, il passeggero avrebbe ragionevolmente o certamente conseguito una corresponsione economica⁹.

Per quanto attiene al danno non patrimoniale, invece, questo deve essere debitamente provato e allegato e può essere risarcito, secondo costante giurisprudenza, anche alla luce dell'interpretazione

dell'art. 2059 cod. civ., solo qualora vi sia una conseguenza seria di una lesione grave di diritti inviolabili della persona, costituzionalmente tutelati¹⁰.

Un *focus* particolare, in tema di risarcimento del danno non patrimoniale, si ha relativamente al danno cosiddetto "da vacanza rovinata", che spesso viene richiesto al vettore aereo. Tale danno, la cui disciplina trova fondamento nel Codice del Turismo, prevede, ai sensi dell'art. 46, l'inadempimento o l'inesatta esecuzione delle prestazioni che formano oggetto del pacchetto turistico, vale a dire i viaggi, le vacanze ed i circuiti tutto compreso, risultanti dalla combinazione di almeno due degli elementi tra trasporto, alloggio e altri servizi turistici non accessori.

Tale danno non può essere demandato al vettore aereo, se con questo è stato concluso esclusivamente un contratto di trasporto¹¹, ma potrà, tutt'al più, essere domandato al tour operator che si avvale del vettore aereo.

5. CONCLUSIONI

Alla luce di quanto sopra esplicito, dunque, il passeggero di un volo aereo cancellato o ritardato può avere diritto a un indennizzo forfettario, chiamato in gergo compensazione pecuniaria, previsto dagli articoli 5 e 7 del Reg. CE n. 261/2004.

Tale somma forfettaria viene erogata dal vettore aereo alla parte che ha concluso il contratto di trasporto col medesimo e viene calcolata sulla base della distanza chilometrica che ha o avrebbe dovuto percorrere il vettore.

Quest'ultimo, però, non è tenuto a corrispondere alcun tipo di compensazione qualora l'evento che si verifica, quali cancellazione o ritardo, siano al di fuori del controllo del vettore aereo e imputabili a circostanze eccezionali.

Il passeggero, inoltre, può richiedere oltre alla compensazione pecuniaria, anche un risarcimento del danno ulteriore.

Tale danno, però, sia esso patrimoniale o non patrimoniale, dovrà essere debitamente allegato e provato.

⁷ Cass. Civ., n. 14667/2015.

⁸ CGUE nella causa n. 63/2009; Cass. Civ., n. 14667/2015.

⁹ Cass. Civ., n. 24547/2018.

¹⁰ Cass. Civ., Sez. Un., n. 26972/2008

¹¹ Ex multis, Cass. civ., Sez. III, 04/03/2010, n. 5189.