

Il diritto alla compensazione pecuniaria in favore del passeggero di un trasporto aereo e il termine prescrizione breve di sei mesi

di *Filippo Franzè*

In tema di trasporto aereo, la giurisprudenza ha espresso opinioni spesso discordanti in relazione al termine entro cui il passeggero può far valere in giudizio i propri diritti avverso il vettore. Nonostante sul punto siano già intervenute alcune pronunce chiarificatrici del dettato normativo, l'attuale contenzioso trova soluzioni per lo più contrastanti da parte del giudice di merito.

Il legislatore italiano, nel formulare l'art. 949-ter cod. nav., ha posto fine ad un annoso dibattito che da tempo interessava la dottrina e la giurisprudenza pre-riforma del 2006.

Nelle cause di trasporto aereo internazionale veniva, infatti, applicato un termine di prescrizione interno più breve (sei mesi) rispetto a quello decadenziale di due anni previsto dalla Convenzione di Montreal del 1999. Un autentico paradosso si ravvisava nel fenomeno per il quale i diritti derivanti dal trasporto internazionale cadevano in prescrizione ancor prima che intervenisse la decadenza degli stessi *ex art. 35* Convenzione di Montreal¹. Le problematiche scaturite dalla difficile coesistenza dei due termini erano, invero, assai numerose e articolate.

¹ Ai sensi dell'art. 35 della Convenzione di Montreal, rubricato "Limiti temporali dell'azione" è previsto testualmente che "l'azione di responsabilità dovrà essere iniziata, a pena di decadenza, entro due anni contati dall'arrivo a destinazione o dal giorno in cui l'aeromobile avrebbe dovuto arrivare, o i cui il trasporto si è interrotto". Quella che precede è la traduzione dal testo ufficiale in francese. Il testo ufficiale in inglese è formulato in modo diverso, e la relativa traduzione in italiano recita: "Il diritto al risarcimento per danni si estingue nel termine due anni decorrenti dal giorno di arrivo a destinazione o dal giorno previsto per l'arrivo a destinazione dell'aeromobile o dal giorno in cui il trasporto è stato interrotto".

Il secondo comma prevede invece che "il metodo di calcolo del periodo del termine estintivo è determinato in conformità dell'ordinamento del tribunale adito".

L'introduzione dell'art. 949-ter cod. nav. ha avuto il merito di eliminare il concorso tra la prescrizione breve *ex art. 418 cod. nav.* e la decadenza innanzi menzionata. Il secondo comma dell'art. 949-ter dispone, infatti, che ai diritti scaturenti dal contratto di trasporto di persone e/o bagagli non sono assoggettabili le norme del codice della navigazione (né, tantomeno, quelle del codice civile) che sottopongono l'azione giudiziale ad un termine di prescrizione. La decadenza di due anni prevista all'art. 35 Convenzione di Montreal viene, dunque, assorbita nel diritto interno, conferendo in tal modo una disciplina unificata per le controversie riguardanti il trasporto aereo nazionale e internazionale. Alla luce del rinvio di cui all'art. 941 cod. nav. e in forza del combinato disposto con l'art. 949-ter, sembrerebbero non potersi più applicare le disposizioni *ex artt. 418 cod. nav. e 2951 c.c.*, essendo divenuti imprescrittibili i diritti del trasportato.

La soluzione adottata dal legislatore, tuttavia, ha il vizio di non tenere adeguato conto della prospettiva europea concernente, anch'essa, i diritti del passeggero. A tale proposito, il Regolamento CE n° 261/04 prevede la corresponsione di una compensazione pecuniaria in favore dei trasportati che hanno sofferto un pregiudizio a causa del ritardo, del negato imbarco e/o della cancellazione di un volo.

Orbene, giova evidenziare come il suddetto diritto, sancito dall'art. 7 Reg. CE 261/04, verta ad una funzione esclusivamente indennitaria. Trova, infatti, conferma in un consolidato orientamento della giurisprudenza europea l'assunto secondo cui la compensazione pecuniaria equivale ad un indennizzo eventuale, forfettario e standardizzato a carico del vettore e a prescindere dall'esistenza di ulteriori danni per il passeggero. Le stesse disposizioni previste nel Regolamento CE n°261/2004 fornirebbero, secondo la Corte Giust. CE, sentenza del 10 gennaio 2006, C 344/2004, un supporto a pregiudizi comuni pressoché a tutti gli utenti del servizio di trasporto aereo. La compensazione pecuniaria deve considerarsi, dunque,

ben distinta dall'importo destinato al risarcimento di un danno individuale, con evidenti ripercussioni sulla disciplina applicabile nel caso di specie.

In particolare, si ravvisa la sostanziale difformità di obiettivi del Reg. CE 261/04 con le disposizioni di cui al capitolo terzo della Convenzione di Montreal dal momento che quest'ultime mirano alla determinazione e quantificazione del risarcimento per i danni subiti dal singolo trasportato. Quanto detto è sostenuto dalla **Corte Giust. UE, 9 luglio 2009, 204/08**: *“Si deve osservare, al riguardo, che il diritto invocato nella fattispecie dal ricorrente nel procedimento principale, diritto tratto dall'art. 7 del regolamento n. 261/2004, è un diritto ad un indennizzo forfetario e standardizzato del passeggero a seguito della cancellazione del volo e prescinde dal diritto al risarcimento dei danni sancito all'art. 19 della Convenzione di Montreal (v. sentenza 10 gennaio 2006, causa C-344/04, IATA e ELFAA, Racc. pag. I-403, punti 43-46). I diritti fondati sulle succitate disposizioni, rispettivamente, del regolamento n. 261/2004 e della convenzione di Montreal rientrano, dunque, in contesti normativi differenti”*.

Si legga, inoltre, **Corte Giust. UE, 22 novembre 2012, 139/11**: *“Il termine entro il quale devono essere promosse le azioni dirette a ottenere il versamento della compensazione pecuniaria prevista agli artt. 5 e 7 del Regolamento n. 261/2004 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, in mancanza di disposizioni in materia nel medesimo regolamento, è stabilito conformemente alle regole di ciascuno Stato membro in materia di prescrizione dell'azione, nel rispetto dei principi di equivalenza e di effettività. Non è, infatti, applicabile a tali azioni il termine biennale di prescrizione fissato dall'art. 29 della convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale e dall'art. 35 della convenzione di Montreal del 28 maggio*

1999 per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, poiché la misura di compensazione pecuniaria prevista agli artt. 5 e 7 del Regolamento n. 261/2004 esula dal campo di applicazione di tali convenzioni”.

Il principio di diritto enucleato dalla giurisprudenza europea potrebbe, in astratto, essere aggirato dagli interpreti. In virtù del riferimento “alle regole di ciascuno Stato membro in materia di prescrizione dell’azione”, la decadenza biennale potrebbe in ogni caso operare per rinvio di una norma nazionale, ovvero sia l’art. 941 cod. nav.

Ciò posto, la più recente giurisprudenza di merito parrebbe sostenere l’applicazione del termine di prescrizione breve di 6/12 mesi *ex art. 418 cod. nav.* Come già affermato in precedenza, la compensazione pecuniaria esula dal campo di applicazione della Convenzione di Montreal, rientrando i diritti all’indennizzo e al risarcimento del danno in contesti normativi differenti.

Ne deriva che, attualmente, non vi è alcuna norma comunitaria e internazionale idonea a tracciare i termini di decadenza e/o prescrizione per il diritto alla compensazione pecuniaria *ex art. 7 Reg. CE 261/04*. Mancando una disposizione alla quale fare rinvio in virtù del combinato disposto di cui agli artt. 941 e 949-*ter* cod. nav., le citate norme non verranno applicate, specie il secondo comma dell’art. 949-*ter*.

Interviene, dunque, l’art. 1 cod. nav., disponendo che “ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile”. A sua volta, si fa riferimento all’art. 418 cod. nav. che prevede un termine prescrizione breve di sei mesi dall’arrivo a destinazione del passeggero, di un anno se il trasporto (marittimo e, per analogia, aereo) ha avuto inizio o termine fuori dall’Europa o dai paesi bagnati dal Mediterraneo.

Che si applichi il termine breve di sei mesi, anziché quello di dodici *ex art. 2951 c.c.*, è, infine, confermato da una sentenza della Cassazione Civile, successiva di pochi mesi alla riforma del codice della navigazione (**Cass. civ. Sez. III, 31-07-2006, n. 17444**: *“In tema di prescrizione del diritto al risarcimento del danno, al contratto di trasporto aereo di persone si applica il termine speciale breve di sei mesi, a decorrere dalla data dell'arrivo del passeggero, previsto dall'art. 418 cod. nav., 1° comma, e non quello annuale previsto in generale dall'art. 2951 c.c. in materia di spedizione e trasporto”*).