

TRIBUNALE DI MILANO

Sentenza 18 ottobre-12 novembre 2019, n. 10270

N. R.G. 49515/2016
REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO
TRIBUNALE ORDINARIO di MILANO
UNDICESIMA CIVILE

Il Tribunale, nella persona del Giudice dott. Cristina Giannelli

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nella causa civile in grado di appello iscritta al n. r.g. 49515/2016 promossa da:

***** (C.F. ***), con il patrocinio dell'avv. ***, dell'avv. *** e dell'avv. ***

Appellante

contro

***** (C.F. ***) e *** (C.F. ***), con il patrocinio dell'avv. ***

Appellati

OGGETTO: Appello avverso la sentenza del Giudice di Pace di Milano n. 1601/2016.

Compensazione pecuniaria ai sensi degli artt. 6 e 7 Regolamento CE n. 261/2004.

CONCLUSIONI

Per***:

“Voglia Codesto Giudice, ogni contraria istanza ed eccezione disattesa e respinta, in riforma integrale della sentenza n. 1601/2016, depositata in data 16.2.2016, emessa dall'Ufficio del Giudice di Milano, Giudice dott.ssa Luciana Pierini, nella causa RGN. 65338/2015, accertare e dichiarare la mancanza di responsabilità di*** in merito al ritardo del volo EK206 Milano Malpensa/Dubai del 25.2.2015 per tutti i motivi esposti nel presente atto e, per l'effetto, condannare i sig.ri ***e *** alla restituzione integrale degli importi ricevuti a seguito della sentenza n. 1601/2016 per complessivi Euro 2.000,00, oltre interessi dal pagamento, oltre la restituzione delle spese legali già versate. Con vittoria di spese, competenze ed onorari del doppio grado di giudizio, oltre 15% per spese generali.”

Per ***e ***.

“Piaccia al Tribunale di Milano, contrariis reiectis, così giudicare:

in via preliminare:

- accertare e dichiarare l'inammissibilità dell'appello ex art. 342, 348 bis e ter c.p.c. per i motivi di cui in atti, con conferma della sentenza impugnata;

nel merito:

- nella denegata ipotesi in cui l'impugnazione dovesse essere ritenuta ammissibile, rigettare l'appello e le domande tutte proposte da*** (P.IVA 04281291007), in persona del legale rappresentante pro tempore con sede *** e conseguentemente confermare la sentenza n. 1601/16 del 14.12.2015 e pubblicata in data 16.02.2016 del Giudice di Pace di Milano, appellata.

- In ogni caso, con vittoria di spese e competenze difensive del presente grado di giudizio.”

Concisa esposizione delle ragioni di fatto e di diritto della decisione

*** e *** hanno convenuto dinanzi dal Giudice di Pace di Milano la compagnia aerea***, per sentirla condannare al pagamento, in favore di ciascuno di essi, della somma di € 600,00 a titolo di compensazione pecuniaria prevista dal Regolamento CE 261/04 e della somma di € 400,00 a titolo di danno non patrimoniale, in conseguenza del ritardo del volo del 28.2.2015, tratta Milano Malpensa – Dubai, ritardo che comportò l'arrivo dei passeggeri nel luogo di destinazione finale (atollo di Noonu nell'arcipelago delle Maldive) con nove ore di ritardo rispetto all'orario previsto (alle ore 18,00 del 1.3.2015 anziché alle ore 9,00 del medesimo giorno).

Il Giudice di Pace, con sentenza n. 1601 del 2016, ha accolto integralmente la domanda degli attori ed ha condannato*** al rimborso delle spese di lite.

*** ha proposto appello avverso la predetta sentenza, sostenendo che, contrariamente a quanto ritenuto dal giudice di primo grado, il grave malore che colpì uno dei piloti del volo EK206 Milano-Dubai, sig. Leppan Grant Stuart -malore che causò il ritardo del quale si dolgono i sigg. *** e ***- costituì una circostanza eccezionale e imprevedibile, tale da elidere la responsabilità di*** in ordine al ritardo occorso.

La natura di circostanza eccezionale e imprevedibile, ai sensi dell'art. 5.3. del Reg. Ce n. 261/2004, da attribuirsi allo stato di salute di uno dei piloti del volo EK206, proveniente da New York JFK e diretto a Dubai, sarebbe stato confermato dall'ENAC che, con documento formato il 25.1.2016, successivamente alla pronuncia della sentenza di primo grado, ha accertato che la partenza del volo in parola dall'aeroporto di Malpensa con quasi dieci ore di ritardo fu causato dalla “circostanza eccezionale conseguente al peggioramento delle condizioni di salute di un membro dell'equipaggioTale esimente è contemplata al considerando n. 14 del Regolamento CE n. 261/2004, nonché prevista al punto n. 16 (Medical Grounds) della “lista preliminare delle circostanze eccezionali” emanata a seguito della riunione degli Organismi Nazionali Responsabili dell'applicazione del Reg. CE n. 261/2004, tenuta a Bruxelles il 12.4.2013...”.

*** ha inoltre contestato il punto della sentenza impugnata con il quale il giudice di primo grado ha accolto la domanda di risarcimento del danno non patrimoniale da vacanza rovinata.

*

Il primo motivo d'appello è infondato.

A norma dell'articolo 5, paragrafo 3, del Regolamento CE n. 261/2004 un vettore aereo è esonerato dal pagare una compensazione pecuniaria ai sensi dell'art. 7, in caso di cancellazione o di ritardo all'arrivo, se può dimostrare che la cancellazione o il ritardo sono dovuti a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

Il "Considerando 14" del medesimo Regolamento prevede che "Come previsto ai sensi della convenzione di Montreal, gli obblighi che incombono ai vettori aerei operativi dovrebbero essere limitati o dovrebbero non applicarsi nei casi in cui un evento è dovuto a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso. 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" (evidenza della scrivente).

L'art. 16 "Medical grounds" della "Lista preliminare delle circostanze eccezionali" emanata a seguito della riunione degli organismi nazionali responsabili dell'applicazione del Reg. Ce n. 261/04 tenutasi a Bruxelles il 12.04.2013 – pure richiamato dal provvedimento dell'ENAC del 25.1.2016 – stabilisce che i medical grounds (motivi di salute) che rientrano tra le circostanze eccezionali sono quelli in cui "passenger or crew member becomes seriously ill or dies on-board or during the flight" (un passeggero o un membro dell'equipaggio si ammala seriamente o muoia a bordo o durante il volo). Circostanza pacificamente non verificatasi nel caso di specie.

Ora, premesso che – come correttamente osservato da parte appellata – l'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) non ha né poteri decisori nelle controversie tra passeggeri e Compagnie aeree, né tanto meno poteri di interpretazione autentica degli atti normativi dell'Unione Europea, e premesso che il documento prodotto da*** nel presente giudizio d'appello costituisce un semplice provvedimento di archiviazione del procedimento scaturito dal reclamo di un passeggero del volo per cui è causa, ritiene il Tribunale che siano condivisibili le argomentazioni spese dal giudice di primo grado a sostegno della pronuncia che ha accolto la domanda di indennizzo ex art. 7 Reg. CE 261/04 proposta dagli odierni appellati.

Come si evince, invero, dall'interpretazione del Regolamento CE 261/04 offerta dalla Corte di Giustizia UE nella causa C-549/07 (Wallentin-Hermann), l' art. 5 paragrafo 3 del Reg. cit. deve essere interpretato restrittivamente, nel senso che non tutte le circostanze eccezionali determinano un esonero, e spetta al vettore aereo, che vuole avvalersene, dimostrare in aggiunta, che esse non si sarebbero potute evitare con misure che, nel momento in cui si sono verificate tali circostanze eccezionali, rispondono, in particolare, a condizioni tecnicamente ed economicamente sopportabili per il vettore aereo (c.d. principio di proporzionalità delle misure preventive). La Corte di Giustizia ha in particolare affermato che "... gli obiettivi perseguiti dall'art. 5 del regolamento n. 261/2004, che fissa gli obblighi a carico del vettore aereo operativo in caso di cancellazione del volo, risultano chiaramente dal primo e dal secondo 'considerando' di tale regolamento, secondo cui l'intervento della Comunità nel settore del trasporto aereo dovrebbe mirare, in particolare, a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri, e tenere in debita

considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale, poiché la cancellazione del volo è causa di gravi disagi per i passeggeri... Come emerge dal dodicesimo 'considerando' e dall'art. 5 del regolamento n. 261/2004, il legislatore comunitario ha voluto limitare i disagi e i fastidi causati ai passeggeri dalle cancellazioni di un volo, incitando i vettori aerei ad annunciarle in anticipo e, in presenza di talune circostanze, ad offrire un volo alternativo che rispetti determinati criteri. Qualora tali misure non possano essere adottate dai detti vettori, il legislatore comunitario ha voluto che questi ultimi compensino pecuniariamente i passeggeri, salvo nel caso in cui la cancellazione sia dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso. In tale contesto risulta chiaramente come, posto che l'art. 5, n. 1, lett. c), del regolamento n. 261/2004 stabilisce il principio del diritto alla compensazione pecuniaria dei passeggeri in caso di cancellazione di un volo, il n. 3 dello stesso articolo, che fissa le condizioni alle quali il vettore aereo operativo non è tenuto a versare tale compensazione, debba essere considerato una deroga a tale principio. Pertanto, quest'ultima disposizione va interpretata restrittivamente. A tale proposito, il legislatore comunitario ha indicato, come emerge dal quattordicesimo 'considerando' del regolamento n. 261/2004, che 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. Da tale indicazione contenuta nel preambolo del regolamento n. 261/2004 emerge che il legislatore comunitario non ha inteso che detti eventi – il cui elenco, peraltro, è meramente indicativo – costituiscano di per sé circostanze eccezionali, ma unicamente che essi sono idonei a produrre siffatte circostanze. Ne consegue che non tutte le circostanze che si accompagnano a siffatti eventi sono necessariamente cause di esonero dall'obbligo di compensazione pecuniaria previsto all'art. 5, n. 1, lett. c), di tale regolamento. Sebbene il legislatore comunitario abbia incluso nel detto elenco le «improvvisi carenze del volo sotto il profilo della sicurezza» e sebbene un problema tecnico occorso ad un aeromobile possa rientrare nel novero di tali carenze, resta il fatto che le circostanze che si accompagnano a siffatto evento possono essere considerate «eccezionali» ai sensi dell'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004 unicamente se sono collegate ad un evento che, come quelli elencati dal quattordicesimo 'considerando' di tale regolamento, non è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfugge al suo effettivo controllo per la sua natura o per la sua origine. Di conseguenza, problemi tecnici emersi in occasione della manutenzione degli aeromobili, o a causa di una carenza di manutenzione, di per sé non possono costituire «circostanze eccezionali» ex art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004.

Non si può tuttavia escludere che taluni problemi tecnici rientrino in tali circostanze eccezionali, purché essi discendano da eventi non inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggano all'effettivo controllo di quest'ultimo" (evidenza delle scrivente).

In altri termini, alla luce dell'insegnamento della CGUE la presunzione di colpa del vettore può essere superata tramite la prova di due condizioni:

- 1) esistenza di un evento eccezionale, ossia non previsto e non prevedibile usando la normale diligenza (sostanzialmente un evento riconducibile alle cause di forza maggiore e di caso fortuito);

2) accompagnato dalla effettiva adozione di tutte le misure idonee per evitare il ritardo, nonostante le quali la compagnia aerea non è riuscita ad essere puntuale.

Orbene, nel caso di specie non ricorre alcuna delle due condizioni sopra enucleate.

Come si evince dal certificato medico prodotto da*** sub doc. 1 fasc. primo grado, la gastroenterite virale che colpì il pilota fu diagnosticata il 27 febbraio 2015, alle ore 04:54-ora di Greenwich e, dunque, trentadue ore prima della partenza del volo Milano Malpensa – Dubai, prevista per il 28 febbraio 2015 alle 13:50 –ora locale.

Nel medesimo contesto di tempo e di luogo il medico raccomandò al pilota di non volare.

Ciò significa che sin da trentadue ore prima della partenza del volo EK206 da Milano Malpensa*** conosceva lo stato di salute del proprio pilota e poteva e doveva ben prevedere che, così come il medico aveva prescritto al pilota di non condurre l'aeromobile il 27 febbraio alle ore 04:54 ora di Greenwich, la stessa indicazione avrebbe potuto valere anche per il giorno successivo.

Se, dunque, si può affermare, in assoluto, che un'influenza che colpisca un pilota e che lo renda idoneo a condurre un aeromobile in condizioni di sicurezza non costituisce una circostanza eccezionale che sfugga alla sfera di controllo e di organizzazione della Compagnia aerea, trattandosi, per contro, di un'evenienza non rara, considerata l'incidenza delle influenze virali soprattutto in determinati periodi dell'anno; nel caso specifico si deve affermare che l'impossibilità per il pilota Leppan di condurre l'aeromobile per la tratta Milano Malpensa-Dubai era circostanza concretamente prevedibile– ed anzi prevista da***- sin da trentadue ore prima dell'ora prevista per la partenza del volo.

Peraltro, l'odierna appellante – come era invece suo onere- non ha dimostrato né offerto di dimostrare di aver adottato tutte le misure per evitare il ritardo, tenuto conto che la Compagnia aerea avrebbe potuto attivarsi sin dalle prime ore del mattino del 27 febbraio 2015 per rinvenire altro dipendente, dotato di qualifiche analoghe, che potesse sostituire il pilota impedito; ciò sin dalla tratta New York – Milano Malpensa, ovvero, quanto meno, a partire dalla tratta Milano Malpensa-Dubai.

Nessuna esimente ricorre pertanto nel caso di specie.

La sentenza impugnata va dunque confermata nella parte in cui accoglie la domanda di condanna di*** al pagamento dell'indennizzo spettante ai passeggeri, ai sensi dell'art. Reg. CE n. 261/04, per il grave ritardo subito dal volo Milano-Male.

Il secondo motivo d'appello è invece fondato nei termini che seguono e va accolto per quanto di ragione, con conseguente riforma della sentenza impugnata nella parte in cui accoglie la domanda di risarcitoria relativa al danno non patrimoniale.

Il Tribunale sul punto osserva che lo speciale indennizzo previsto dal citato Regolamento CE 261/04 rappresenta la misura minima di ristoro dei disservizi determinati dal trasporto aereo e costituisce comunque uno strumento volto a compensare il passeggero per il pregiudizio subito e dunque una sorta di liquidazione presuntiva del danno.

Ciò, peraltro, non esclude il diritto ad un risarcimento supplementare, laddove sia allegato e dimostrato il danno ulteriore sofferto e di cui si intende ottenere la riparazione.

Non a caso l'art. 12, I comma, del Regolamento prevede: "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."

A riguardo, però, spettava agli attori – odierni appellanti- che lo rivendicavano, fornire adeguata dimostrazione di aver subito danni che potessero giustificare la liquidazione del predetto risarcimento supplementare.

In particolare gli attori avrebbe quanto meno dovuto allegare in cosa fosse in concreto consistita l'ansietà psico-fisica, quale condizione caratterizzante, seppure temporaneamente, la persona, tale da eccedere il disagio e il comprensibile disappunto determinati dal ritardo e dal pensiero di aver perso una giornata di soggiorno presso il resort.

In proposito è bene ricordare che la Suprema Corte, interpretando la sentenza della Corte di Giustizia n. 83 del 13 ottobre 2011, ha rilevato che il fondamento normativo per il risarcimento del danno non patrimoniale, derivante da violazione degli obblighi di assistenza a terra dei passeggeri, non possa reperirsi direttamente nella fonte sovranazionale, ed in particolare né nell'art. 9 né nell'art. 12 (del Regolamento 261/2004), ma debba farsi riferimento alla Convenzione di Montreal del 1999 se applicabile o comunque alle norme dell'ordinamento interno e ai limiti da questo fissati al risarcimento stesso. E dunque la domanda di risarcimento del danno non patrimoniale derivante dal disagio subito a causa della mancata assistenza proposta dal passeggero con volo cancellato o lungamente ritardato, soggetto ad una prolungata permanenza in aeroporto durante la quale la compagnia aerea non gli abbia prestato l'assistenza prescritta dall'art. 9 del Reg. CE n. 261 del 2004 va incontro ai limiti interni alla risarcibilità del danno non patrimoniale, fissati da Cass. S.U. n. 26972 del 2008; di conseguenza essa deve escludersi, non essendo neppure ipotizzata né ipotizzabile una ipotesi di reato, non rientrando in una ipotesi di danno non patrimoniale risarcibile espressamente prevista dalla legge (interna o sovranazionale) e non essendo riconducibile alla lesione di diritti inviolabili della persona, come tali oggetto di tutela costituzionale (Cass. n. 12088/2015).

Né può peraltro riconoscersi, nel caso di specie, il cosiddetto "danno da vacanza rovinata", la cui risarcibilità è confinata all'ambito dei "pacchetti turistici", definiti come la combinazione da parte di un organizzatore turistico di almeno due elementi tra soggiorno, viaggio e altri servizi turistici (cfr. il d. lgs 8.06.2011 n. 79, c.d. Codice del Turismo).

In definitiva, in parziale accoglimento dell'appello proposto, deve accertarsi che è tenuta a versare in favore degli attori la sola somma di € 600,00 ciascuno a titolo di indennizzo previsto dall'art. 7 Regolamento CE 261/04; deve invece essere respinta la domanda attorea volta ad ottenere il ristoro del danno non patrimoniale invocato.

Non sussistono ragioni per rideterminare le spese di lite di primo grado – da porsi a carico della soccombente***- atteso che liquidazione fattane dal giudice di pace risulta comunque proporzionata al quantum accertato in questa sede.

Poiché non è contestato in causa che gli attori – odierni appellati- abbiano ottenuto da*** le somme liquidate dalla sentenza impugnata, i signori ***e *** devono essere condannati a restituire ad Emitates la somma di € 400,00 ciascuno, per un totale di € 800,00.

Le spese del presente grado di appello vanno invece integralmente compensate, stante la parziale fondatezza dell'impugnazione.

P.Q.M.

Il Tribunale, definitivamente pronunciando, ogni diversa istanza ed eccezione disattesa o assorbita, così dispone:

- in parziale accoglimento dell'appello proposto, accerta che ***e *** hanno diritto di ottenere da***, a titolo di compensazione pecuniaria ai sensi dell'art. 7 Regolamento CE 261/04, la sola somma di € 600,00 ciascuno;**
- accerta l'infondatezza della domanda attorea in relazione al danno non patrimoniale invocato; per l'effetto:**
- condanna ***e *** a restituire ad*** la somma di € 400,00 ciascuno, per complessivi € 800,00;**
- conferma per il resto la sentenza impugnata;**
- compensa integralmente tra le parti le spese di lite del presente grado d'appello.**

Milano, 18 ottobre 2019

Il Giudice

dott. Cristina Giannelli