



LUISS BUSINESS SCHOOL

Divisione LUISS Guido Carli

con il patrocinio di



CONDIZIONI DI ACCESSO AL MERCATO DEL TRASPORTO AEREO

GIUSTA TUTELA PER VETTORI E PASSEGGERI?

giovedì, 7 luglio 2011

*LUISS Guido Carli
"Aula Magna Mario Arcelli"*

Intervento di Laura Pierallini

Condizioni di accesso al mercato del trasporto aereo

Giusta tutela per vettori e passeggeri ?

Interventi Normativi in Francia :

DECRETO N° 2006-1425 DEL 21 NOVEMBRE 2006 RELATIVO ALLE “BASES D’EXPLOTATION” DELLE IMPRESE DI TRASPORTO AEREO CHE HA MODIFICATO IL CODICE DALL’AVIAZIONE CIVILE FRANCESE:

- ◆ Definizione di base d’exploitation

“une base d’exploitation est un ensemble de locaux ou d’infrastructures à partir desquels une entreprise exerce de façon stable, habituelle et continue une activité de transport aérien avec des salariés qui y ont le centre effectif de leur activité professionnelle”;

- ◆ Definizione di centro effettivo dell’attività professionale di un dipendente

“le centre de l’activité professionnelle d’un salarié est le lieu où, de façon habituelle, il travaille ou celui où il prend son service et retourne après l’accomplissement de sa mission”;

- ◆ Applicazione di norme di diritto interno, in particolare il Codice del Lavoro, ai vettori imprese aeree che hanno una stabile organizzazione (base d’exploitation) in Francia

Condizioni di accesso al mercato del trasporto aereo

Giusta tutela per vettori e passeggeri ?

Interventi Normativi in Italia :

ART. 19, COMMA 5bis DECRETO LEGGE 185/2008, INSERITO, IN SEDE DI CONVERSIONE, DALLA L.2/2009(C.D. EMENDAMENTO SALVA-MALPENSA)

- ◆ Nuovi accordi bilaterali, e modifica di quelli vigenti con lo scopo di:
 - (i) ampliare vettori ammessi su rotte nazionali, internazionali e intercontinentali;*
 - (ii) mantenere i livelli occupazionali;*

- ◆ Autorizzazioni temporanee con validità non < a 18 mesi

Condizioni di accesso al mercato del trasporto aereo

Giusta tutela per vettori e passeggeri ?

(segue)

- ◆ Nessuna definizione di stabile organizzazione per il vettore aereo
- ◆ Non è imposto ai vettori di stabilire una sede secondaria in Italia
- ◆ Nessun riferimento a condizioni di reciprocità
- ◆ Nessuna analisi circa gli effetti dei diritti di traffico e delle autorizzazioni sui livelli occupazionali



I vettori comunitari possono operare in Italia senza l'obbligo di stabilire nel nostro Paese una sede secondaria o una rappresentanza stabile

Condizioni di accesso al mercato del trasporto aereo

Giusta tutela per vettori e passeggeri ?

Norme e requisiti tecnici in Italia:

L'autonomia dei singoli stati, ancorché con margini di discrezionalità ridotti, si risolve in significative differenze applicative di quelle regole tecniche che rimangono, quindi, solo teoricamente uniformi.



- ◆ Possibili svantaggi competitivi proprio a danno del vettore aereo nazionale
- ◆ Tutela normativa dei passeggeri/consumatori italiani può essere affievolita se si rivolgono a vettori che, pur abilitati ad operare in Italia, applicano regole diverse

Condizioni di accesso al mercato del trasporto aereo

Giusta tutela per vettori e passeggeri ?

SENTENZA DELLA CORTE DI GIUSTIZIA DELLE COMUNITÀ EUROPEE DEL 19 NOVEMBRE 2009

(STURGEON & A. – CAUSE RIUNITE C – 402/07, C – 432/07, SEZ. IV)

- ◆ ha riconosciuto la c.d. denied-boarding compensation (e cioè il diritto alla compensazione pecuniaria ex art. 7 Reg. CE 261/04) anche quando, a causa di un volo ritardato, i passeggeri “subiscono una perdita di tempo pari o superiore a tre ore, ossia quando giungono alla loro destinazione finale tre ore o più dopo l’orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo”
- ◆ pertanto, gli artt. 5, 6 e 7 del Reg. CE 11 febbraio 2004, n. 261 devono essere interpretati nel senso che i passeggeri di voli ritardati possono essere assimilati ai passeggeri di voli cancellati
- ◆ l’unica esimente a favore del vettore aereo è prevista nel caso in cui quest’ultimo riesca a dimostrare che tale ritardo “è dovuto a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso, ossia circostanze che sfuggono all’effettivo controllo del vettore aereo”
- ◆ l’art. 5, n. 3 del Reg. CE n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che “un problema tecnico occorso ad un aeromobile e che comporta la cancellazione o il ritardo di un volo non rientra nella nozione di «circostanze eccezionali» ai sensi di tale disposizione, a meno che detto problema derivi da eventi che, per la loro natura o la loro origine, non sono inerenti al normale esercizio dell’attività del vettore aereo in questione e sfuggono al suo effettivo controllo”. L’onere della prova è a carico del vettore aereo

Condizioni di accesso al mercato del trasporto aereo

Giusta tutela per vettori e passeggeri ?

Esperienza europea

- ◆ negli altri paesi europei, prima della sentenza della Corte di Giustizia delle Comunità Europee del 19 novembre 2009 (c.d. *Sturgeon & A.*), generalmente non erano riconosciuti risarcimenti per ritardi inferiori alle otto (8) ore. In alcune realtà, le contestazioni dei passeggeri sono demandate ad organismi specializzati di conciliazione istituiti in seno alle competenti autorità dell'aviazione civile (si veda il modello inglese, in particolare l'*Air Transport Users Council*)

Esperienza italiana

- ◆ La sentenza *Sturgeon* ha finito con il ridurre i parametri di riferimento assunti dai nostri Giudici che, applicando le previsioni della Convenzione di Montreal, riconoscevano compensazioni e risarcimenti in misura anche maggiore di quelli previsti dal Regolamento CE 261/2004

Condizioni di accesso al mercato del trasporto aereo

Giusta tutela per vettori e passeggeri ?

Evoluzione della giurisprudenza italiana

La recente evoluzione della giurisprudenza italiana va nel senso di limitare alla sola compensazione pecuniaria le pretese risarcitorie, anche a titolo di danno non patrimoniale, del passeggero/consumatore a seguito del ritardo del volo:

- ◆ *Sentenza G.d.P. di Bari 8 novembre 2010: “deve essere disattesa la richiesta di danno morale, in quanto il fatto accaduto agli attori rientra nel novero degli inconvenienti che si verificano nella normale vita quotidiana e che il risarcimento non può trovare ingresso nella forma di danno esistenziale, atteso che il danno evocato non ha prodotto una lesione di interessi di rango costituzionale inerenti alla persona. Inoltre, il danno esistenziale non è in re ipsa [...]”*
- ◆ *Sentenza G.d.P. Firenze n. 8899/2010: “Agli attori spetta invece la compensazione pecuniaria di € 250,00 ciascuno[...]. Considerato che la finalità del Regolamento CE n. 261/2004, come risulta dai primi considerando di quest’ultimo, è appunto quella di garantire un elevato livello di protezione ai passeggeri degli aerei che si trovino in una situazione di [...] ritardo [...], si ritiene che il richiesto danno esistenziale/morale sia già previsto dalla normativa e si sostanzia, senza duplicazioni di voci, nel danno per cui è previsto il risarcimento a norma della Carta dei diritti del passeggero, già liquidato come sopra”.*

Condizioni di accesso al mercato del trasporto aereo

Giusta tutela per vettori e passeggeri ?

(segue)

- ◆ Sentenza G.d.P. di Bari n. 916/2011 il Giudice ha rigettato la domanda attorea perché il vettore “*ha sufficientemente documentato come il ritardo del volo [...] sia stato determinato da circostanze eccezionali ed imprevedibili, ovvero da intese neviccate verificatesi in quel periodo [...], per cui deve ritenersi che la Compagnia aerea convenuta non ha alcuna responsabilità in ordine al ritardi del volo [...] lamentato dall’attore*”
- ◆ Sentenza G.d.P. Leonforte n. 33/2011: “*Vi è senza dubbio un inadempimento imputabile, ai sensi dell’art. 1218 cc, alla convenuta società atteso che la stessa non si è curata di provare che l’inadempimento è derivato da causa ad essa non imputabile, detto inadempimento, nei limiti del provato, è causa di risarcimento. In ordine al quantum deve essere riconosciuto solamente l’indennizzo di Euro 600,00 previsto al combinato disposto del Regolamento Comunitario CE 261/2004 atteso che per il riconoscimento dell’indennizzo il Regolamento non lo subordina alla prova di una spesa giustificativa. [...]. Nel caso di specie quest’Ufficio non ritiene che i disagi patiti dall’attore configurino un pregiudizio alla persona che assuma i caratteri della serietà e gravità.*”

Condizioni di accesso al mercato del trasporto aereo

Giusta tutela per vettori e passeggeri ?

PROPOSTE ASSAEREO

A) TUTELA DEL CONSUMATORE

Al fine di una concreta ed efficiente tutela del consumatore nel settore del trasporto aereo, si ritiene opportuno innovare il Codice della Navigazione mediante l'introduzione nel Titolo VI, capo I, di un nuovo articolo, volto ad assicurare al passeggero la tutela di cui all'art. 783 del Codice della Navigazione, nonché l'assistenza e protezione di cui al Reg. CE n. 261/2004 anche nei confronti dei vettori titolari di licenza d'esercizio rilasciata da autorità di altro stato, che operino collegamenti nazionali, formulato come segue:

“Art. 783-bis – Sede e rappresentanza dei vettori.

Per consentire un'efficace tutela dei passeggeri, i vettori titolari di licenza comunitaria che svolgano servizi aerei, di linea e non di linea, su rotte all'interno del territorio nazionale e/o comunitario, con almeno origine o arrivo nel territorio nazionale, devono ivi istituire una sede secondaria, con rappresentanti abilitati al ricevimento delle richieste di assistenza, compensazione e notifiche.”

Condizioni di accesso al mercato del trasporto aereo

Giusta tutela per vettori e passeggeri ?

PROPOSTE ASSAEREO (segue)

B) COMPOSIZIONE DELL'EQUIPAGGIO

Per assicurare una uniforme ed omogenea applicazione della disciplina che il Codice della Navigazione detta in materia di composizione dell'equipaggio, si ritiene opportuno inserire all'art. 897 del Codice della Navigazione un secondo comma dal seguente tenore:

“Art. 897 – Assunzione dei componenti dell'equipaggio

(omissis)

Ai fini della formazione dell'equipaggio di cui al comma precedente, si considerano aeromobili nazionali:

- 1) gli aeromobili iscritti nel Registro Aeronautico Nazionale ai sensi degli artt. 749 e seguenti;*
- 2) gli aeromobili operati da vettori titolari di licenza d'esercizio rilasciata dall'ENAC ai sensi dell'art 778 del presente codice;*
- 3) gli aeromobili operati da vettori titolari di licenza comunitaria che svolgono servizi aerei, di linea e non di linea, su rotte all'interno del territorio nazionale. ”*