

**RIFLESSIONI SULLA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE AEREO
NEL CASO DEL DIROTTAMENTO DEL VOLO RYANAIR FR 4978
DEL 23 MAGGIO 2021**

Emilia Vermiglio *

SOMMARIO: 1. Introduzione – 2. Il reg. Ce n. 261/04 e i diritti minimi dei passeggeri – 2.1. Le circostanze eccezionali che escludono l'obbligo di indennizzo – 3. La responsabilità da ritardo nella Convenzione di Montreal – 3.1. Le cause di esclusione della responsabilità del vettore nella Convenzione di Montreal – 4. Conclusioni.

1. – Il caso del dirottamento del volo ¹ Ryanair FR 4978 del 23 maggio 2021, originariamente diretto a Vilnius (Lituania), ma atterrato a Minsk (Bielorussia) a causa di una segnalazione di allarme bomba da parte dei servizi di terra dell'aviazione bielorusa, stimola qualche riflessione in punto di responsabilità del vettore nei confronti del passeggero ².

Con riferimento al caso in esame, si prescinde in questa sede dal verificare, sotto il profilo penalistico e di diritto internazionale, gli estremi della condotta del controllore di volo dell'Aviazione Bielorusa che, con la dira-

* Dottore di ricerca in Scienze Giuridiche e Assegnista di ricerca in diritto della navigazione nell'Università di Messina.

¹ Il caso è stato oggetto di diversi contributi dottrinali. Tra i più recenti si segnala, A. L. M. Sia, *Il caso del volo Ryanair FR 4978. Alcune riflessioni sulla risoluzione delle controversie in seno all'ICAO*, in *Dir. Mar.*, 1/2022; U. La Torre, A. Ariu, *Tra tutela della sicurezza e violazione delle regole. Il volo Ryanair 4978 del 23 maggio 2021*, in *Riv. Dir. Nav.* 2/2021; I. T. Madarena, *Note a margine del Report ICAO «Event involving Ryanair Flight FR4978 in Belarus Airspace on 23 May 2021»*, in *Riv. Dir. Nav.* 2/2021.

² La letteratura sul tema di responsabilità del vettore verso il passeggero nel trasporto aereo è molto ampia. Si veda in particolare, L. Masala, E. Rosafo (a cura di), *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, Milano, 2006; A. Zampone, *La responsabilità del vettore aereo per negato imbarco e cancellazione del volo*, in U. La Torre, G. Moschella, F. Pellegrino, M. P. Rizzo, G. Vermiglio, *Studi in memoria di Elio Fanara*, I, 527 s., Milano 2006; R. Tranquilli Leali, E. Rosafo (a cura di), *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria e uniforme*, Milano, 2011.



mazione di un allarme bomba, risultata poi una *fake news*, ha indotto il comandante del volo a deviare il volo, mediante un atterraggio di emergenza all'aeroporto di Minsk³.

L'indagine tende ad appurare se è configurabile, e in che termini, ai sensi della normativa uniforme, una responsabilità contrattuale del vettore nei confronti dei passeggeri per il dirottamento e per il conseguente ritardo dell'atterraggio nell'aeroporto di destinazione.

Ciò che si vuole approfondire è, infatti, la sussumibilità del dirottamento, così come avvenuto nel caso in esame, nelle ipotesi tipizzate di inadempimento previsti dalla normativa europea nel reg. Ce n. 261/04.

Nel constatare se sussiste o meno un obbligo compensativo del vettore nei confronti del passeggero dovrà, quindi, valutarsi se la fattispecie in questione possa rientrare o meno nel novero delle circostanze eccezionali che escludono l'obbligo per il vettore di corrispondere la *compensation*.

La responsabilità del vettore per dirottamento del volo sarà, inoltre, valutata ai sensi degli artt. 19 e 29 della Convenzione di Montreal, ai fini del risarcimento dell'ulteriore danno che il passeggero prova di aver subito, la cui liquidazione è sempre riconosciuta anche nel caso di una compensazione già erogata.

2. – Una breve disamina della normativa europea, secondo le più recenti interpretazioni della Corte di Giustizia, può risultare utile a definire la fattispecie in cui vanno inquadrati i fatti del dirottamento in questione.

Com'è noto, il regolamento Ce n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 febbraio 2004⁴, ha istituito regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato.

In considerazione delle esigenze di protezione dei consumatori in generale, infatti, la Comunità Europea è intervenuta nel settore del trasporto aereo per garantire un elevato livello di tutela dei passeggeri, prevedendo ipo-

³ In ragione della presenza a bordo di quattro cittadini americani, gli Stati Uniti d'America hanno avviato un procedimento penale in relazione ai fatti del volo Ryanair 4978 del 23 maggio 2021.

⁴ Regolamento Ce n. 261 del 2004 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 febbraio 2004, che abroga il regolamento Cee n. 295/91, in *GUUE*, 2004, L 46,1.

tesi di dettaglio che, per definizione, sono causa di gravi disagi e fastidi, che, in quanto tali, impongono al vettore il riconoscimento dei cd. diritti minimi dei passeggeri, che si sostanziano in obblighi di assistenza, di compensazione, di rimborso del prezzo o di riavviamento su un altro volo.

Seguendo un recente arresto della Commissione, deve rilevarsi che, ormai, i diritti dei passeggeri contenuti nel regolamento Ce n. 261, sono da qualificarsi alla stregua dei principi generali del diritto europeo, indipendentemente dall'effettiva applicabilità del regolamento stesso a fattispecie concrete ⁵.

Infatti, tali diritti non possono subire una scopertura nel contratto di trasporto aereo, dovendo essere sempre garantiti e tutelati, a prescindere se le normative nazionali intervenute – e le relative fattispecie concrete – siano sussumibili nell'esatto ambito applicativo del regolamento n. 261, e ciò in quanto, tutti i regolamenti europei in materia di trasporto (strada, ferroviaria, mare, etc.) prevedono lo stesso «pacchetto» di diritti minimi dei passeggeri.

I diritti minimi indicati nel regolamento sono, principalmente, come detto: diritto a compensazione pecuniaria (art. 7), diritto a rimborso o al riavviamento (art. 8); diritto ad assistenza (art. 9).

Con l'adozione del regolamento n. 261, il legislatore europeo ha inteso bilanciare gli interessi dei passeggeri del traffico aereo e quelli dei vettori aerei ⁶.

Il pregiudizio cui il regolamento intende rimediare è il danno «cagionato ai passeggeri interessati e rappresentato dalla perdita di tempo» che, per il suo carattere irreversibile, «può essere risarcita in modo uniforme e immediato unicamente con una compensazione pecuniaria» ⁷.

⁵ Durante la situazione emergenziale da Covid-19, la Commissione europea è intervenuta in data 18 marzo 2020 con una prima Comunicazione C (2020)1830, per fornire chiarimenti in merito ai diritti dei passeggeri e ai corrispondenti obblighi dei vettori; in data 13 maggio 2020 con la Comunicazione C(2020)550 in merito a Turismo e trasporti nel 2020 e oltre; e, nello stesso giorno, con la Raccomandazione (UE) 2020/648, relativa ai buoni offerti ai passeggeri e viaggiatori come alternativa al rimborso per pacchetti turistici e servizi di trasporto annullati nel contesto della pandemia Covid-19. In tali circostanze la Commissione ha ribadito l'importanza del riconoscimento dei diritti minimi dei passeggeri in tutti i contratti di trasporto, avendo particolare riguardo al settore aereo, tra i più colpiti a causa della pandemia.

⁶ Così, Corte di giustizia dell'Unione Europea, sentenze del 19 novembre 2009, *Sturgeon e a.*, C-402/07 e C-432/07, punto 67; del 23 ottobre 2012, *Nelson e a.*, C-581/10 e C-629/10, punto 39, e del 22 aprile 2021, *Australian Airlines*, C-826/2019, punto 55.

⁷ Corte di giustizia dell'Unione Europea, sentenza del 22 aprile 2021, *Australian Airlines*, C-826/2019, punto 56.

In particolare, l'art. 1 del regolamento stabilisce, alle condizioni in esso specificate, i diritti minimi dei passeggeri nei casi di negato imbarco del passeggero non consenziente, cancellazione del volo, ritardo.

Negato imbarco e cancellazione del volo si sostanziano in una forma di inadempimento assoluto dell'obbligo contrattuale assunto dal vettore; il ritardo si connota come una forma di adempimento tardivo e quindi inesatto della obbligazione⁸.

L'art. 2 del regolamento definisce negato imbarco⁹ come il rifiuto di tra-

⁸ In dottrina, ha osservato A. Zampone, *op. cit.*, 532, che l'ipotesi del negato imbarco «*si sostanzia in una misura disposta unilateralmente dal vettore nei confronti del singolo passeggero [...] ad personam, i cui effetti non colpiscono l'espletamento del servizio di trasporto oggettivamente inteso, ma il diritto di uno o più passeggeri, individualmente considerati, ad ottenere lo svolgimento della prestazione in proprio favore. [...] La determinazione contraddice la natura del contratto di trasporto aereo di persone sotto un duplice profilo: da una parte tale ipotesi contrasta con il principio generale di natura privatistica secondo il quale il contratto ha forza di legge tra le parti e non può essere sciolto se non per mutuo consenso o per cause ammesse dalla legge (art. 1372 c.c.). Dall'altra, il provvedimento interdittivo disposto nei confronti del passeggero, contrasta con il carattere di servizio pubblico che connota il trasporto di persone e con il conseguente impegno pubblicitario che il vettore assume in particolare nei servizi di linea, di eseguire la prestazione offerta quando gliene venga fatta richiesta. [...] Tale esclusione, è consentita solo per motivi preordinati e oggettivamente gravi [...] La caratterizzazione evidentemente individualizzante di tale ipotesi, impone in concreto, che si abbia riguardo alla posizione giuridica oggettiva e soggettiva delle parti contrattuali. Tale particolare attenzione si rivela infatti indispensabile, ove si debba stabilire [...] se il rifiuto del trasporto con riferimento a quel singolo volo, ammetta il passeggero all'azione di risarcimento del danno o gli consenta di accedere ad altre forme di tutela*».

⁹ Per il negato imbarco a passeggeri non consenzienti, l'art. 4 del regolamento in esame, al paragrafo 3, prevede che il vettore aereo operativo provvede immediatamente a versare loro una compensazione pecuniaria a norma dell'art. 7, ed a prestare loro assistenza a norma degli artt. 8 e 9. Quando le norme del regolamento fanno riferimento all'art. 7, i passeggeri ricevono una compensazione pecuniaria: a) di Euro 250 per tratte entro 1.500 Km; b) di Euro 400 per tratte comprese tra i 1.500 e i 3.000 Km; c) di Euro 600 per tratte non rientranti sub a) e b). La compensazione è pagata immediatamente dal vettore in contanti, mediante trasferimento bancario elettronico, con versamento o assegni bancari, o, previo accordo firmato dal passeggero con buoni di viaggio e/o altri servizi. Se ai passeggeri è offerto di raggiungere la destinazione finale imbarcandosi ai sensi dell'art. 8 su un volo alternativo il cui orario di arrivo non supera quello previsto di due ore per i voli fino a 1500Km; tre ore da 1500 a 3500 km; quattro ore per tutte le tratte, il vettore può ridurre del 50% la compensazione pecuniaria. Ai sensi dell'art. 8 al passeggero è offerta la scelta tra il volo alternativo e, ai sensi del terzo comma, il trasferimento a spese del vettore operativo in caso di imbarco e/o sbarco in un aeroporto diverso da quello prenotato, o il rimborso entro sette giorni del prezzo pieno del biglietto allo stesso prezzo al quale è stato acquistato per la parte o le parti di viaggio non effettuate, e per le parti già effettuate se il viaggio è divenuto inutile rispetto al programma di viaggio programmato. Ai sensi dell'art. 9, il passeggero ha diritto «*a titolo gratuito a pasti e bevande*».

sportare passeggeri su un volo, sebbene i medesimi si siano presentati all'imbarco nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2¹⁰, salvo se vi siano ragionevoli motivi per negare loro l'imbarco, quali ad esempio motivi di salute o di sicurezza ovvero documenti di viaggio inadeguati¹¹.

La cancellazione del volo è invece definita nello stesso articolo 2, come «la mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e sul quale sia stato prenotato almeno un posto»¹².

In entrambi i casi di inadempimento tipizzati dalla normativa europea in esame, il passeggero ha diritto: a) alla scelta tra tre opzioni: rimborso del prezzo del biglietto per la parte del viaggio non effettuata; imbarco su un volo alternativo quanto prima possibile in relazione all'operativo della compagnia aerea; imbarco su un volo alternativo in una data successiva più conveniente per il passeggero; b) all'assistenza, che include: pasti e bevande in

de, alla sistemazione in albergo, al trasferimento all'aeroporto al luogo di destinazione, a due telefonate, o messaggi fax o posta elettronica».

¹⁰ Ai sensi dell'art. 3 par. 2, i passeggeri che dispongano di una prenotazione confermata sul volo in questione e, tranne nei casi di cancellazione di cui all'articolo 5, si presentino all'accettazione — secondo le modalità stabilite e all'ora precedentemente indicata per iscritto (anche per via elettronica) dal vettore aereo, operatore turistico o agente di viaggio autorizzato, oppure, qualora non sia indicata l'ora — al più tardi quarantacinque minuti prima dell'ora di partenza pubblicata, che siano stati trasferiti da un vettore aereo o da un operatore turistico dal volo per il quale possedevano una prenotazione ad un altro volo, indipendentemente dal motivo.

¹¹ Il precedente reg. Cee 295/91 circoscriveva il proprio ambito al solo negato imbarco per sovrapprenotazione. Scrive A. Zamponi, *op.cit.*, 533, «se il negato imbarco è in rapporto di stretta consequenzialità con la condotta inadempiente del passeggero dei doveri di cooperazione tipizzati nel nuovo reg. U.E. n. 261/2004, [...] ci troveremo al di fuori del campo di applicazione tracciato nella stessa definizione di negato imbarco ai sensi della nuova disciplina comunitaria, dal momento che si tratterebbe di fattispecie nella quale risulterebbero non rispettate le condizioni di cui all'art. 3 paragrafo 2».

¹² Ai sensi dell'art. 5 del regolamento in esame, ai passeggeri interessati, a meno che non siano stati informati della cancellazione del volo due settimane prima, o nel periodo compreso tra sette giorni e due settimane, o sette giorni prima. nelle varie ipotesi di offerta di voli alternativi, spetta: a) L'assistenza del vettore operativo a norma dell'art. 8 (offerta di un volo alternativo o il rimborso del prezzo di acquisto del biglietto); b) L'assistenza ai sensi dell'art. 9 paragrafo 1 lettera a) (pasti e bevande a titolo gratuito) e paragrafo 2 (due telefonate, o messaggi via telex, fax o posta elettronica, a titolo gratuito) nonché in caso di volo alternativo quando l'orario di partenza è rinviato di almeno un giorno, e l'assistenza di cui all'art. 9 paragrafo 1, lettera b) (sistemazione in albergo); e c) trasporto dall'aeroporto al luogo di destinazione. Insieme alla cancellazione del volo i passeggeri sono informati delle eventuali alternative di trasporto possibili. Il vettore aereo, dispone infine il comma 3 dello stesso articolo, non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria ai sensi dell'art. 7, se può dimostrare che la cancellazione è dovuta a circostanze eccezionali.

relazione alla durata dell'attesa; sistemazione in albergo, nel caso in cui siano necessari uno o più pernottamenti per il riavvio quanto prima possibile in relazione all'operativo della compagnia aerea; trasferimento dall'aeroporto al luogo di sistemazione e viceversa; due chiamate telefoniche o messaggi via telex, fax o posta elettronica; c) alla compensazione pecuniaria, il cui ammontare dipende dalla tratta aerea (intracomunitaria o extracomunitaria) e dalla distanza in Km percorsa ¹³.

La compensazione non è dovuta se il vettore dimostra la sussistenza di circostanze eccezionali (come ad esempio, avverse condizioni meteorologiche, scioperi, improvvise ed imprevedibili carenze del volo dal punto di vista della sicurezza), e, nel solo caso della cancellazione, se il vettore si adopera, entro determinate tempistiche, ad informare il passeggero dell'accaduto e ad offrirgli un volo alternativo a quello cancellato.

L'art. 6 disciplina dettagliatamente il caso di ritardo alla partenza dell'aeromobile rispetto all'orario previsto ¹⁴.

¹³ Solo con riferimento alla cancellazione, la compensazione non è dovuta se la compagnia aerea possa provare che la cancellazione del volo sia stata causata da circostanze eccezionali: ad esempio avverse condizioni meteorologiche, scioperi, improvvise ed imprevedibili carenze del volo dal punto di vista della sicurezza (come previsto dai punti 14 e 15 in premessa al reg. Ce n. 261/04) e che il passeggero sia stato informato della cancellazione con almeno due settimane di preavviso, nel periodo compreso tra due settimane e sette giorni prima della data di partenza, e nel caso in cui venga offerto un volo alternativo con partenza non più di due ore prima rispetto all'orario originariamente previsto e con arrivo presso la destinazione finale al massimo quattro ore dopo l'orario originariamente previsto, o meno di sette giorni prima e nel caso in cui venga offerto un volo alternativo con partenza non più di un'ora prima dell'orario originariamente previsto e con arrivo presso la destinazione finale al massimo due ore dopo l'orario originariamente previsto.

¹⁴ Dispone l'art. 6 che, qualora si possa ragionevolmente ritenere che il volo sarà ritardato fino a quattro ore, rispetto all'orario di partenza previsto, il vettore operativo presta l'assistenza prevista all'art. 9 par.1 lettera a) paragrafo 2: pasti e bevande e due telefonate telex, fax o posta elettronica, a titolo gratuito. Se l'orario di partenza del volo è rinviato di almeno un giorno, spetta al passeggero anche la sistemazione in albergo e il trasporto dall'aeroporto al luogo di destinazione a titolo gratuito (paragrafo 1 lettera b) e c) dell'art. 9). Quando il ritardo è di almeno cinque ore, spetta al passeggero l'assistenza prevista all'art. 8, paragrafo 1, lettera a), ovvero il rimborso del prezzo del biglietto, nonché un volo di ritorno verso il punto di partenza iniziale non appena possibile. Il ritardo dell'orario dell'atterraggio programmato, di un volo partito in orario dipende il più delle volte da circostanze eccezionali lungo la rotta e di modifiche del piano di volo. Siffatte circostanze, si legge nel considerando 14 del reg. Ce n. 261/2004, possono, in particolare ricorrere «in caso di instabilità politica, condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo in questione, i rischi per la sicurezza, improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza e scioperi che si ri-

Non si rinviene nel regolamento in esame alcuna definizione di ritardo.

Si verifica ritardo, rilevante ai fini del regolamento in esame, quando esso ha natura prolungata, ovvero quando la partenza dell'aeromobile è ritardata di un certo numero di ore rispetto all'orario di partenza previsto. I diritti dei passeggeri all'assistenza¹⁵ in caso di ritardo prolungato del volo sono riconosciuti a seconda del tipo di volo (intracomunitario e/o extracomunitario), della distanza da percorrere (dai 1500 km ai 3500 km) e al protrarsi del ritardo (da un minimo di due ore fino a quattro ore)¹⁶.

Se il ritardo del volo è di almeno cinque ore, il passeggero ha la possibilità di rinunciare al volo senza dover pagare penali, e di ottenere il rimborso del prezzo del biglietto per la parte del viaggio non effettuata. In questo caso il diritto all'assistenza è previsto fino al momento della rinuncia al volo.

In alcuni casi di ritardo prolungato del volo si ha diritto anche alla compensazione pecuniaria.

A seguito di un importante arresto della Corte di Giustizia sul tema del prolungato ritardo del volo è stato stabilito, in analogia a quanto previsto per alcuni casi di cancellazione del volo, il diritto alla compensazione pecuniaria anche per i passeggeri che raggiungono la destinazione finale con un ritardo all'arrivo pari o superiore alle tre ore rispetto all'orario di arrivo pubblicato.

La Corte di giustizia europea, infatti, con la nota sentenza *Sturgeon*¹⁷, interpretando estensivamente il regolamento Ce n. 261/2004, ha ritenuto che in caso di ritardo oltre le tre ore dell'arrivo nell'aeroporto di destinazione, spetti al passeggero la compensazione pecuniaria di cui all'art. 7.

percuotono sull'attività di un vettore operativo».

¹⁵ Il diritto all'assistenza anche in questo caso comporta: pasti e bevande in relazione alla durata dell'attesa sistemazione in albergo, nel caso in cui siano necessari uno o più pernottamenti, trasferimento dall'aeroporto al luogo di sistemazione e viceversa, due chiamate telefoniche o messaggi via telex, fax o posta elettronica.

¹⁶ Per i voli intracomunitari ed extracomunitari che percorrono distanze inferiori o pari ai 1500 Km si ha diritto all'assistenza se il volo subisce un ritardo di almeno due ore. Per i voli intracomunitari che percorrono distanze superiori a 3500 Km e tutti gli altri voli che percorrono distanze comprese tra 1500 e 3500 Km si ha diritto all'assistenza se il volo subisce un ritardo di almeno tre ore. Per i voli che percorrono distanze superiori ai 3500 Km al di fuori dell'Unione Europea si ha diritto all'assistenza se il volo subisce un ritardo di almeno quattro ore.

¹⁷ Corte di giustizia dell'Unione Europea, sentenza del 19 novembre 2009, *Sturgeon e a.*, C-402/07 e C-432/07.

Tale diritto, tuttavia, viene meno se la compagnia aerea dimostra che il ritardo prolungato si è verificato a causa di circostanze eccezionali, ad esempio avverse condizioni meteorologiche, improvvise ed imprevedibili carenze del volo dal punto di vista della sicurezza¹⁸.

Il risarcimento per danni da ritardo può essere richiesto alle compagnie aeree registrate in Paesi che aderiscono alla Convenzione di Montreal.

Se il passeggero subisce a causa del ritardo dei danni diretti, che siano cioè prevedibili quali effetti normali dell'inadempimento o dell'illecito della compagnia aerea, può richiedere alla compagnia il risarcimento fino ad un massimo di 4.150 Diritti Speciali di Prelievo (DSP).

Il risarcimento non è dovuto se la compagnia aerea dimostra che sono state adottate tutte le misure necessarie e possibili per evitare il ritardo oppure che era impossibile adottarle.

Agli obblighi del vettore contenuti negli articoli citati, si aggiunge quello di informare i passeggeri in merito ai loro diritti.

Dispone l'art. 14 del regolamento n. 261, che il vettore deve affiggere in modo chiaramente visibile e leggibile per i passeggeri, un avviso il cui testo deve essere così formulato: «In caso di negato imbarco o di volo cancellato o ritardato di almeno due ore, rivolgersi al banco di accettazione o alla porta di imbarco per ottenere il testo che enumera i diritti del passeggero, in particolare in materia di compensazione pecuniaria e di assistenza». In caso di negato imbarco, cancellazione del volo o di ritardo di almeno due ore, ai sensi del secondo comma dello stesso articolo, il vettore operativo deve presentare ad ogni passeggero interessato un avviso scritto contenente le regole in materia di compensazione pecuniaria e di assistenza, e le informazioni occorrenti per prendere contatti con «l'organismo responsabile dell'applicazione del presente regolamento» istituito in ogni Stato ai sensi dell'art. 16.

Gli obblighi del vettore nei confronti dei passeggeri, stabiliti nel regolamento, dispone l'art. 15, «non possono essere oggetto di restrizioni o rinun-

¹⁸ Per i voli in coincidenza, solo nel caso in cui il passeggero abbia stipulato un unico contratto di trasporto che preveda più tratte operate dallo stesso vettore aereo e perda un volo in coincidenza diretta a causa del ritardo del volo precedente, la compagnia aerea deve fornire: assistenza, ovvero la scelta tra un volo alternativo verso la destinazione finale non appena possibile oppure il rimborso del prezzo pieno del biglietto e un volo di ritorno verso il punto di partenza iniziale.

cia, in particolare per effetto di clausole derogatorie o restrittive del contratto di trasporto».

Il regolamento, all'art. 12, lascia impregiudicati i diritti del passeggero ad un risarcimento supplementare dal quale può essere detratto «il risarcimento concesso dal presente regolamento», nonché i diritti ed azioni di regresso del vettore operativo, ai sensi dell'art. 13, qualora questi «versi una compensazione pecuniaria o ottemperi ad altri suoi obblighi ai sensi del presente regolamento».

La disciplina dei diritti minimi del passeggero di cui al regolamento Ce n. 261/2004, succintamente esposta sopra, è stata oggetto di svariati ricorsi alla Corte di giustizia che, come è noto, ha prospettato interpretazioni estensive delle disposizioni relative agli obblighi di compensazione dovuti dal vettore.

Recentemente, la Corte è intervenuta relativamente alle ipotesi di atterraggio di un volo in un aeroporto diverso da quello destinazione, che impongono un «dirottamento» implicando una modifica del piano di volo¹⁹.

Stando agli insegnamenti della Corte, l'itinerario costituisce un elemento fondamentale del volo, in quanto esso è effettuato in conformità ad un programma previamente stabilito dal vettore²⁰, che indica il percorso che l'aereo deve effettuare dall'aeroporto di partenza all'aeroporto di destinazione, secondo una determinata tempistica.

Perché un volo possa considerarsi effettuato, infatti, non è sufficiente che l'aereo sia partito secondo l'itinerario previsto, ma che esso raggiunga la sua destinazione come prevista dal medesimo itinerario²¹.

¹⁹ La sentenza della Corte di Giustizia del 22 aprile 2021, C-826/19, *Austrian Airlines*, trae origine da una controversia avente ad oggetto una richiesta di compensazione pecuniaria per i disagi derivanti dal dirottamento del volo verso un aeroporto di destinazione diverso da quello prenotato dal passeggero, ma situato in una stessa area geografica. Il giudice di primo grado aveva rigettato il ricorso dell'attore motivando che il dirottamento in questione non costituiva un cambiamento sostanziale dell'itinerario del volo, configurandosi come una fattispecie di ritardo che non raggiungeva la durata pari a tre ore prevista per il diritto alla compensazione. Il giudice di secondo grado, chiamato a decidere se i fatti di causa rientravano nella fattispecie dell'annullamento o del ritardo del volo, oppure configuravano una fattispecie distinta e se l'*Austrian Airlines* potesse fare valere il sopraggiungere di circostanze eccezionali ai sensi dell'art. 5 paragrafo 3, del regolamento 261/2004, ovvero se il vettore debba corrispondere una compensazione pecuniaria a titolo di cancellazione del volo, ritardo o per una eventuale violazione degli obblighi di assistenza, ha sospeso il processo sottoponendo alla Corte sette questioni pregiudiziali relative sulla corretta interpretazione degli articoli da 5 a 9 del regolamento Ce 261/2004.

²⁰ Sentenza Corte giust. Ce, 19 novembre 2009, *cit.*, punto 30.

²¹ Sentenza Corte giust. Ce, 13 ottobre 2011, *Sousa Rodriguez*, C-83/10, punto 28.

Infatti, dirottamento del volo si verifica nei casi di modifica del piano di volo che incide sull'unità di tale trasporto realizzata dal vettore aereo che fissa il suo itinerario, elemento fondamentale del volo.

Ne consegue, che un volo dirottato verso un aeroporto diverso dall'aeroporto di prenotazione, non può dirsi che sia stato effettuato.

Sul punto, la Corte ha chiarito che «non si può ritenere che un volo sia stato effettuato quando esso sia stato dirottato verso un aeroporto diverso dall'aeroporto di destinazione per il quale era stata effettuata la prenotazione [...]; tale volo deve, in linea di principio essere considerato un volo cancellato, ai sensi dell'art. 2 lettera I) del regolamento n. 261/2004, idoneo a far sorgere il diritto alla compensazione pecuniaria ai sensi del combinato disposto dell'art. 5 paragrafo 1, lettera c), e dell'art. 7 di tale regolamento».

Ne consegue che, astrattamente, un volo dirottato corrisponde ad un volo cancellato e dovrebbe seguirne la relativa disciplina specie in termini di compensazione, attesa l'importanza riconosciuta all'itinerario di viaggio, che il volo prenotato è tenuto a seguire.

Tuttavia, equiparare il dirottamento del volo alla cancellazione del volo, non sarebbe conforme né alla finalità del regolamento 261 né al principio di parità di trattamento dei passeggeri.

Ciò in quanto, seguendo il recente arresto della Cgue, con il regolamento 261 il legislatore dell'Unione ha «inteso bilanciare gli interessi dei passeggeri del traffico aereo e quelli dei vettori aerei»²².

Ed invero, l'art. 8, paragrafo 3, del regolamento in questione, letto alla luce dei considerando da 1 a 4, persegue l'obiettivo specifico di prevenire i disagi gravi e i fastidi che il passeggero potrebbe subire in caso di cancellazione del volo, non a risarcire le conseguenze di tali disagi, dissuadendo il vettore dal ricorrere alla cancellazione del volo e conferendogli «un certo margine di manovra per proporre al passeggero un riavviamento verso la sua destinazione finale mediante dirottamento verso un aeroporto sostitutivo che serva la stessa città o regione nonché una presa in carico delle spese di trasferimento da detto aeroporto a quello per il quale era stata effettuata la prenotazione o ad un'altra destinazione vicina concordata con il passeggero»²³.

²² Corte giust. Ue, 22 aprile 2021, *cit.*, punto 39.

²³ Corte giust. Ue, 22 aprile 2021, *cit.*, punto 40.

L'equiparazione del volo dirottato al volo cancellato sarebbe anche contrario al principio di parità di trattamento.

Ciò in quanto, un'equiparazione siffatta porterebbe a riconoscere al passeggero del volo dirottato una compensazione pecuniaria, ai sensi degli articoli 5, paragrafo 1, lettera c) e 7 del regolamento, quando questi, al termine del trasferimento potrebbe giungere all'aeroporto di cui alla prenotazione (o altra destinazione concordata), con un ritardo inferiore a tre ore; mentre non spetta alcuna compensazione pecuniaria al passeggero, che ha subito un disagio simile, di un volo che atterra nell'aeroporto prenotato con lo stesso ritardo²⁴.

Con riferimento ai diritti del passeggero di un volo aereo dirottato, si può quindi desumere che il passeggero è tutelato a norma dell'art. 6 del regolamento, ovvero nel caso in cui, a causa del dirottamento, giunga all'aeroporto di destinazione con un ritardo prolungato di oltre tre ore.

Di conseguenza, in caso di volo dirottato sorge l'obbligo del vettore di trasferimento del passeggero all'aeroporto di destinazione prenotato, o altro luogo concordato con il passeggero.

Il trasferimento del passeggero del volo dirottato al luogo di destinazione, con un ritardo inferiore a tre ore del tempo di programmato per l'atterraggio, esonera il vettore dal corrispondere la compensazione pecuniaria.

Il passeggero di un volo dirottato ha diritto al trasferimento a luogo di destinazione e, altresì, alla compensazione pecuniaria prevista dal regolamento, se arriva al luogo di destinazione (aeroporto o altro luogo concordato) con un ritardo di tre o più ore rispetto all'orario di atterraggio originariamente programmato.

Il vettore operativo può sottrarsi al proprio obbligo di compensazione pecuniaria ai passeggeri in caso di ritardo prolungato, se fa valere una circostanza eccezionale che ha inciso sul volo ritardato²⁵, a condizione che esista un nesso di causalità tra la verifica di tale circostanza e il ritardo del volo prolungato all'arrivo²⁶.

²⁴ Corte giust. Ue, 22 aprile 2021, *cit.*, punto 42.

²⁵ La Corte di giustizia al punto 52 della sentenza in esame, ha precisato che occorre ricordare che il vettore aereo operativo può sottrarsi all'obbligo di risarcire i passeggeri ai sensi dell'art. 5, paragrafo 1, e dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, se è in grado di dimostrare, in particolare, che la cancellazione o il ritardo prolungato del volo in questione sono dovuti a circostanze eccezionali.

²⁶ Il bilanciamento degli interessi dei passeggeri dei trasporti aerei con quelli dei vettori aerei,

Alla luce di quanto sopra, volendo applicare i principi esposti al caso in esame, il dirottamento del volo Ryanair, pur astrattamente configurandosi in una ipotesi normativamente prevista di inadempimento in termini di cancellazione del volo, è da includere nella fattispecie del ritardo prolungato per esigenze di sistema, e, pertanto, segue tale disciplina.

Al fine di verificare se il vettore è tenuto nel caso di specie a corrispondere la compensazione pecuniaria di cui all'art. 6, occorre prima escludere il ricorrere di circostanze eccezionali che possono, ai sensi del reg. 261, escludere l'obbligo compensativo in capo al vettore.

2.1 – Prima di addentrarsi nel campo delle circostanze eccezionali di cui al reg. n. 261, utili ad escludere l'obbligo di *compensation*, è bene sottolineare brevemente la natura giuridica di tale compensazione, avendo particolare riguardo al caso del ritardo prolungato.

A norma del considerando 12 del regolamento Ce n. 261/2004, si tratta di una compensazione che costituisce una misura minima e forfettaria per il ristoro dei disservizi del trasporto aereo, con la funzione di sopperire ai disagi ed i fastidi che subiscono i passeggeri per il ritardo aereo.

Si esclude che tale compensazione avrebbe la natura di indennizzo derivante da fatto lecito dannoso²⁷, appartenente a quegli atti o fatti che, pur essendo *non iure*, e cioè anti-giuridici, sono giustificati dall'ordinamento perché dovuti e, pertanto, non possiedono anche l'accezione del *contra ius*, alla stregua di un illecito. Ciò si verifica quando il legislatore, nel controbilanciare gli interessi che restano comunque sacrificati al prodursi del fatto dannoso,

che ha presieduto all'adozione del regolamento 261/2004, «presuppone che si tenga conto delle modalità di esercizio degli aeromobili da parte dei vettori aerei. Uno stesso aeromobile può effettuare dei voli successivi nel corso di una stessa giornata facendo sì che ogni circostanza eccezionale che incide su tale aeromobile su un volo anteriore si ripercuota sul volo o sui voli successivi di detto aeromobile. [...] Pertanto a un vettore aereo operativo deve essere possibile avvalersi, al fine di sottrarsi al proprio obbligo, di compensazione pecuniaria ai passeggeri in caso di ritardo prolungato o di cancellazione del volo, di una circostanza eccezionale che abbia inciso su un precedente volo operato dal vettore medesimo con lo stesso aeromobile nell'ambito della terzultima rotazione di detto aeromobile». V. Corte di giustizia, 22 aprile 2021, *cit.*, punto 55.

²⁷G. Tucci, *La risarcibilità del danno da atto lecito nel diritto civile*, in *Riv. dir. civ.*, 1967, 229 ss; P. Perlingieri, *La responsabilità civile tra indennizzo e risarcimento*, in *Rass. dir. civ.*, 2004, 1061; T.V. Russo, *La responsabilità da atto lecito dannoso in Domenico Rubino*, in P. Perlingieri, S. Polidori (a cura di), I, Napoli, 2009, 647.

riconosce un'indennità ai danneggiati come forma di tutela conseguente ad un comportamento sì dannoso, ma posto in essere nell'ambito dell'esercizio un diritto²⁸.

È pacifico in dottrina²⁹, che l'indennizzo di cui al regolamento n. 261 non abbia i connotati di una compensazione riconosciuta come conseguenza di un comportamento dannoso ma lecito; per l'effetto del ritardo, il comportamento del vettore rimane pur sempre un inadempimento *contra ius*. Non sussistono infatti gli estremi per ricostruire le ipotesi di inadempimento tipizzate dal regolamento in forme di atti leciti dannosi, per il solo fatto della previsione di un indennizzo.

La compensazione si atteggia, meglio, alla stregua di un risarcimento forfettariamente prestabilito, assimilabile ad una clausola penale che trae origine da un inadempimento imputabile al vettore, a prescindere dalla prova del danno.

Il danno che la compensazione mira a ristorare è infatti *in re ipsa*, legalmente prestabilito sulla base di una presunzione legale secondo cui inevitabilmente il passeggero subisce un disagio per il fatto del ritardo: il passeggero non è infatti tenuto a provare alcunché, se non quello di aver acquistato il biglietto di un volo, che ha subito un ritardo superiore ai limiti stabiliti dal regolamento.

Basta, quindi, la semplice ricorrenza dell'evento del danno per far scattare in capo al vettore l'obbligo di corrispondere la compensazione, sulla base di una responsabilità presunta del vettore, che può essere superata se si prova l'esistenza di due condizioni: il verificarsi di una circostanza eccezionale e l'effettiva adozione di tutte le misure opportune ad evitare il ritardo.

Si ritiene che si tratti di una responsabilità presunta, che opera sia sul piano della causa del danno, sia sul piano degli effetti che questo produce, in

²⁸ Su questo tema, tra tutti, v. F.D. Busnelli, *Deterrenza, responsabilità civile, fatto illecito, danni punitivi*, in *Europa e dir. priv.* 2009, 909 s.

²⁹ P. Caccamo, *La compensazione ed il risarcimento del danno non patrimoniale in caso di ritardo aereo*, in *Riv. dir. nav.*, 2012, 886 ss.; M.M. Comenale Pinto, *Il contratto di trasporto di persone*, in F. Morandi, M.M. Comenale Pinto, M.E. La Torre (a cura di), *I contratti turistici*, Milano, 2004, p. 220; E. G. 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, 470; A. Lefebvre D'ovidio, G. Pescatore, L. Tullio, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2013, 509; M. Brignardello, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato. Normativa vigente e prospettive di riforma*, Torino, 2013.

quanto la stessa deve essere superata su entrambi i piani. Sotto il primo aspetto, il vettore per vincere la presunzione, deve dimostrare che la causa da cui derivi il danno abbia carattere eccezionale, ovvero sia imprevedibile secondo la sua diligenza professionale, trattandosi quindi di un evento assolutamente ingovernabile e incontrollabile; sul secondo aspetto, quello degli effetti dannosi che si protraggono sui passeggeri, il vettore deve provare che fossero essere inevitabili, e cioè che si sarebbero prodotti ugualmente nonostante siano state adottate le misure che il caso concreto richiedeva per evitarlo.

Sul punto, la Corte di giustizia³⁰, in tema di cause escludenti la responsabilità del vettore aereo, ha sempre affermato che la compagnia è liberata dall'obbligo di compensazione quando può dimostrare che l'evento dannoso è dovuto a circostanze eccezionali³¹, ovvero a circostanze che sfuggono al controllo del vettore aereo³².

A norma del considerando 14 del regolamento 261, le circostanze eccezionali che limitano gli obblighi che incombono sui vettori «possono 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».

³⁰ Corte di giustizia Ue, ordinanza del 14/11/2014, C-394/2014, *Siewert/Condor*, e sentenza del 22/12/08, C-549/07, *Wallentin*.

³¹ Cfr. V. Corona, *Le circostanze eccezionali e le prestazioni del vettore aereo in caso di cancellazione del volo*, in *Dir. tras.*, 2009, 801 s.; S. Vernizzi, *La non immediata nozione di "circostanze eccezionali di cui al regolamento (CE) n.261/2004: conferme e puntualizzazioni della Corte lussemburghese*, in *Responsabilità civile e previdenza*, 1/2016, 138-151.

³²Con riferimento ai c.d. problemi tecnici, la Corte di Giustizia ha chiarito con la pronuncia 14/11/2014, C-394/14, *Siewert/London*, che essi possono rientrare nel novero delle circostanze eccezionali solo se collegate ad un evento che, come quelli elencati dal Considerando 14 di tale Regolamento, non inerisce al normale esercizio dell'attività di vettore aereo e sfugge al suo effettivo controllo per la sua natura ed origine. Con la decisione del 04/05/2017, C-315/15, *Petkova e Peska*, la Corte ha ritenuto circostanza eccezionale, inoltre, la collisione tra un immobile ed un volatile, che può liberare il vettore dal suo obbligo di compensazione in caso di ritardo prolungato di un volo. Nella pronuncia del 31/01/2013, C-12/11, *Mc Donagh*, relativa all'eruzione del vulcano Eyafjalljokull che aveva provocato la chiusura dello spazio aereo di vari stati membri, la Corte lo ha ritenuto un evento del tutto eccezionale tale da escludere l'obbligo compensazione di cui all'art. 7 del regolamento, ma non anche l'obbligo di prestare assistenza al passeggero costretto per alcuni giorni a non poter fare rientro a casa e, quindi, a rimborsare le spese necessarie per vitto, alloggio e trasporti durante i giorni di forzata attesa prima di poter ripartire.

Dallo studio della casistica, si evince che si tratta di un'indicazione non tassativa data dalla norma, ma che tuttavia, in considerazione della natura eccezionale riconosciuta a tali circostanze, esse devono ritenersi insuscettibili di interpretazione analogica, in quanto, attesa l'eccezionalità della circostanza, questa deve essere sempre immediatamente riscontrabile oggettivamente nel momento dell'accertamento giudiziale del nesso causale tra il verificarsi dell'evento eccezionale e l'inadempimento ritardo.

Poste tali premesse, deve quindi ora valutarsi se il dirottamento del volo, avvenuto nei termini e nei modi di cui al caso in esame, configura un circostanza eccezionale utile ad escludere l'obbligo compensativo.

Deve premettersi che, astrattamente considerato, il dirottamento si configura come causa del ritardo e quindi quale inadempimento tipizzato che genera l'obbligo di compensazione.

Normalmente, il vettore è esonerato solo se, a seguito di tale sviamento di itinerario, riesce comunque a non far subire al passeggero un ritardo superiore alle tre ore rispetto all'orario di arrivo previsto.

A prescindere dal ritardo, e cioè se prolungato o meno, il vettore deve comunque fornire assistenza e garantire una modalità di raggiungimento nell'aeroporto di destinazione ai passeggeri: comportamenti, questi, che sono stati tenuti dalla compagnia Ryanair nel caso in esame.

Deve quindi andarsi ad indagare quali sono state le cause che hanno indotto il comandante ad effettuare il dirottamento.

Seguendo gli insegnamenti della Corte e le sue interpretazioni restrittive circa le circostanze eccezionali, solo motivi tecnici e circostanze meteorologiche eccezionali che sfuggono al dominio del vettore, e che come tali che lo obbligano a dirottare, sarebbero in grado di escludere l'obbligo compensativo.

In questo caso di specie, i motivi che però hanno indotto il comandante del volo al dirottamento appartengono al campo della sicurezza aerea, in particolare ai rischi connessi all'attività terroristica per cui esistono determinati protocolli internazionali a garanzia dell'incolumità dei passeggeri.

I rischi inerenti alla sicurezza in volo sono sicuramente da annoverare come circostanze che rientrano tra quelle eccezionali, che giustificano il venir meno dell'obbligo di compensazione.

Ciò che deve valutarsi è se residuava nel caso di specie, un margine di controllo della circostanza da parte del vettore aereo per poterla dominare e,

quindi, evitare il dirottamento e, di conseguenza, il ritardo per i passeggeri e il relativo danno da ritardo.

Queste stesse considerazioni possono essere svolte con riferimento al risarcimento del danno ai sensi della Convenzione di Montreal.

3. – Ai sensi dell'art. 12 del regolamento 261, è pacifico che, ove il passeggero sia in grado di dimostrare il danno sofferto dall'inadempimento del vettore, ha diritto ad ottenere un risarcimento supplementare, con la specificazione che per evitare fenomeni di *overcompensation*, l'indennizzo previsto dal regolamento deve essere scomputato da quanto risarcito in via supplementare.

La Corte di giustizia³³ ha confermato tale impostazione con plurime decisioni, facendo rientrare nella nozione di risarcimento supplementare di cui all'art. 12 del reg. n. 261, il risarcimento del danno ai sensi della convenzione di Montreal o del diritto nazionale.

Per tali ragioni, non si rinviene una incompatibilità tra le disposizioni europee del regolamento e quelle internazionali della Convenzione (o quelle nazionali), atteso che la compensazione di cui al regolamento, essendo una posta risarcitoria riconosciuta automaticamente e in forma forfettaria, svolge una funzione di complementarietà che non è alternativa al risarcimento del danno vero e proprio, ma ad esso cumulabile nell'ottica di integralità del ristoro del danno del passeggero³⁴.

Come si ricava dalla Convenzione di Montreal all'art. 29, il danno, se effettivamente provato, non può essere liquidato in misura non superiore a 4150 di diritti speciali di prelievo, in considerazione del fatto che il ristoro «non dà luogo ad alcuna riparazione a titolo punitivo, esemplare o comunque non risarcitorio». Tali limiti non possono essere derogati dal contratto di

³³ Corte di Giustizia dell'Unione Europea, sentenza del 13/10/2011, causa C-83/10, *Sousa Rodriguez/Aifrance*; sentenza del 10/01/2006, causa C-344/04, *IATA ed ELFA*; e sentenza del 06/05/2010, causa C-63/09, *Walz*.

³⁴ Nel diritto nazionale, seguendo gli insegnamenti della Suprema Corte, «Il ristoro del pregiudizio deve essere integrale con il concorrente limite di evitare duplicazioni risarcitorie, attribuendo nomi diversi a pregiudizi identici e di non oltrepassare una soglia minima di apprezzabilità onde scongiurare risarcimenti bagatellari (così v. Cass. 10.06.2015 n. 12088). Nella recente ordinanza 4962/2019, un passeggero aveva lamentato che per il ritardo del volo arrivato a destinazione avesse diritto alla liquidazione di un importo superiore alla compensazione di cui all'art. 7 del Regolamento ce n. 261/2004, la Suprema Corte ha confermato quell'indirizzo della giurisprudenza europea secondo cui il risarcimento del danno supplementare va riconosciuto solo se allegato e provato.

trasporto, né possono essere oggetto di clausole intese ad fissare un limite diverso da quello stabilito, ovvero quelle di esclusione della responsabilità del vettore, a norma del combinato disposto degli artt. 25 e 26 della Convenzione.

A differenza del regolamento, la liquidazione del danno ai sensi della Convenzione non avviene forfettariamente ma, seguendo una prospettiva vittimologica, sulla base di quanto effettivamente provato dal passeggero.

Il passeggero è tenuto, infatti, ad allegare specificamente il pregiudizio subito, come diretta conseguenza dell'inadempimento contrattuale causato dal vettore; gli elementi forniti in giudizio saranno oggetto della valutazione discrezionale del giudice adito.

Ai sensi dell'art. 22, comma 6, della Convenzione, le norme appena richiamate «non ostano alla facoltà del Tribunale di riconoscere all'attore, in conformità del proprio ordinamento interno, una ulteriore somma, corrispondente in tutto od in parte alle spese processuali ed agli altri oneri da questi sostenuti in relazione alla controversia, maggiorate degli interessi». Tuttavia, tale possibilità è esclusa «quando l'ammontare del risarcimento accordato, escluse le spese processuali e gli altri oneri relativi alla controversia, non supera la somma che il vettore ha offerto per iscritto all'attore entro sei mesi dalla data in cui si è verificato l'evento che ha provocato il danno, o prima della presentazione della domanda giudiziale, qualora questa sia successiva».

3.1 – A norma dell'art. 19 della Convenzione, « 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».

Dall'analisi di tale disposizione si evince che, alla stregua delle norme del regolamento 261 e della teoria generale della responsabilità contrattuale, lo schema seguito dalla Convenzione è quello della responsabilità per colpa presunta, dove il vettore è astrattamente responsabile a meno che non prova di non essere in colpa nella causazione del danno, che si sarebbe comunque verificato, nonostante la sua diligenza.

Diversa è, però, rispetto al regolamento 261, l'area della prova liberatoria riconosciuta al vettore per andare esente da responsabilità ³⁵.

³⁵ Cfr. L. Tullio, *Interventi interpretativi della Corte di giustizia europea sul regolamento (CE) n.*

Come già analizzato³⁶, la normativa europea circoscrive i casi di esonero del vettore dalla corresponsione dell'indennizzo nel caso di circostanze eccezionali dal punto di vista oggettivo, altresì inevitabili dal punto di vista soggettivo, mediante l'uso di «tutte le misure del caso», che lette in combinato disposto con il considerando 15, si intendono tutte le ragionevoli misure adottate dal vettore per evitare ritardi o cancellazioni.

Nel contesto della Convenzione di Montreal non vengono menzionate espressamente le circostanze eccezionali, bensì si fa riferimento, per il caso della responsabilità da ritardo, a tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno, ovvero all'impossibilità di adottarle.

L'eccezionalità delle circostanze si sposta qui sul campo dell'impossibilità, che però non configura come unica ipotesi idonea ad escludere l'obbligo di risarcimento per il vettore.

Sostanzialmente, questa distinzione terminologica ha dei risvolti pratici, in quanto a norma della Convenzione il vettore si libera più facilmente da responsabilità, fornendo una prova di aver adottato le misure possibili secondo la diligenza normale (*rectius*: professionale).

La *ratio* di tale distinzione si rinviene nei diversi istituti – tra loro pur sempre complementari – che le due discipline mirano a regolamentare: la compensazione forfettaria da un lato e il risarcimento del danno dall'altro, a conferma del fatto che la convenzione e il regolamento operano su piani distinti.

Ai sensi del regolamento 261, il legislatore europeo ha cercato di estendere il più possibile l'ambito di applicabilità dell'obbligo di compensazione, stringendo viceversa l'area delle circostanze eccezionali che lo escludono, in considerazione del fatto che la compensazione è il *trait d'union* tra interessi dei vettori e dei consumatori, e che rappresenta un bilanciamento di valori anche in ottica deflattiva del contenzioso, e ha per oggetto il fatto del danno, ovvero il ritardo che provoca per definizione un fastidio ai passeggeri.

261/2004, in *Dir. trasp.* 2009, 373, ha osservato che le misure richieste dalla Convenzione di Montreal sono rivolte non soltanto ad evitare disagio al passeggero conseguente al fatto, come è nel regolamento, ma anche il danno. L'art. 19 della Convenzione di Montreal e l'art. 5 paragrafo 1 lettera c) del regolamento agiscono su piani distinti: «del risarcimento del danno il primo, del verificarsi dell'effetto dannoso che cagiona ai passeggeri interessati una perdita di tempo la quale dato il suo carattere irreversibile può essere risarcita unicamente con una compensazione pecuniaria, il secondo».

³⁶ Cfr. Corte di giustizia, 19 novembre 2009, *cit.*, punto 52.

Diversamente, la Convenzione disciplina una fattispecie risarcitoria del danno subito dal passeggero per il ritardo, a causa dell'inadempimento contrattuale del vettore. La disciplina che limita o esclude i casi di responsabilità agisce quindi sul piano degli effetti del danno, e il vettore si intende liberato se prova di aver adottato le misure necessarie ad evitare il danno causato dal ritardo, secondo i canoni della diligenza professionale. Il vettore non è tenuto, quindi, solo a provare l'eccezionalità, ovvero l'ingovernabilità della circostanza che ha determinato l'inadempimento, ma basta la prova di aver posto in essere tutte le misure possibili idonee ad evitare il danno da ritardo.

L'impossibilità per il vettore di porre in essere le misure adatte ad evitare il danno è in ogni caso un'ipotesi consentita dalla Convenzione per liberarsi da responsabilità, in cui si possono annoverare i casi di caso fortuito e forza maggiore.

4. – Fatte queste premesse, è evidente che il dirottamento del volo Ryanair del 23 maggio 2021, ponendosi già come una circostanza eccezionale ai sensi del regolamento 261, sembrerebbe, anche a norma della convenzione di Montreal, rientrare nella fattispecie di impossibilità di adottare le misure di evitabilità del danno e, come tale, idonea ad escludere la responsabilità del vettore anche per l'ulteriore danno subito dai passeggeri.

Esaminata la normativa sia nel caso di obbligo di compensazione sia di obbligo di risarcimento del danno, in entrambi i casi il vettore sarebbe tenuto a provare la sussistenza di circostanze da lui non governabili, per esimersi dall'obbligo di corrispondere sia la compensazione sia il risarcimento.

Con riferimento al caso di specie, si evince dall'esame del rapporto ICAO, che, una volta ricevuta la notizia di una possibile bomba a bordo da parte dei servizi di terra dell'aviazione bielorusa, i piloti hanno tentato di avere più informazioni in merito alla provenienza dell'allarme, alla sua veridicità, cercando altresì di contattare più volte la compagnia.

È evidente che, una volta che i servizi di terra hanno dichiarato la paternità della segnalazione e diramato l'allarme rosso, i piloti non potevano che seguire la raccomandazione impartita e atterrare a Minsk.

Non avendo particolare margine di scelta, o comunque, trovandosi in una situazione di emergenza come quella paventata, il comandante, in quei

brevi momenti concitati, non avrebbe potuto prendere decisioni diverse da quelle di eseguire il dirottamento.

Si ritiene, in sostanza, che non vi fossero circostanze dal vettore governabili o, più in generale, che i piloti hanno fatto tutto quello che era in loro potere per accertarsi della veridicità dell'allarme, e che, alla fine, si siano trovati costretti ad atterrare a Minsk a causa di un allarme rosso.

Ciò renderebbe i passeggeri, nel rapporto con il vettore, privi di tutela sia compensativa sia risarcitoria. Ne consegue che i passeggeri sarebbero costretti ad agire in giudizio nei confronti dei servizi di controllo di terra bielorusi, con cui però non sussiste nessun vincolo contrattuale.

Tuttavia, è bene sottolineare che, messo in disparte l'obbligo compensativo e risarcitorio, stando alla ricostruzione dei fatti, il vettore ha comunque fornito ai passeggeri la dovuta assistenza ed ha infine provveduto, seppur con ritardo, a trasportare i passeggeri fino all'aeroporto di destinazione finale di Vilnius.

Dal punto di vista di equità contrattuale e di giustizia sociale tra le parti, il fatto che il passeggero sia rimasto sprovvisto di una tutela compensativa e risarcitoria del danno subito per il ritardo, significa che l'ordinamento ritiene che il vettore, con il dirottamento in questione, ha posto in essere un comportamento a tutela dell'incolumità dei passeggeri e della loro sicurezza, il che rappresenta un interesse superiore rispetto al quale altri non possono ritenersi prevalenti.

Ciò che rimane scoperto, in definitiva, non è tanto il ritardo quale disagio *ex se* (ai sensi del regolamento n. 261) o il danno da ritardo genericamente inteso, bensì uno specifico danno di carattere non patrimoniale conseguente al dirottamento, avvenuto per motivi di sicurezza.

Invero, quel che il passeggero subisce a causa del dirottamento è sicuramente uno stress psicofisico di particolare rilievo, coincidente con la paura per la propria incolumità, sorto non appena ha preso coscienza dell'atterraggio di emergenza, a seguito del diramato allarme bomba, e perpetratosi per tutto il tempo in cui i passeggeri sono stati costretti ad attendere a Minsk la ripartenza per Vilnius.

Un patema d'animo non destinato a trovare ristoro stando alla normativa esaminata, anche in considerazione del fatto che, il vettore (peraltro possibile parte lesa nell'accaduto per l'ipotetica strumentalizzazione del dirottamen-

to a fini politici) ha comunque posto in essere le dovute cautele per tutelare l'incolumità del passeggero, bene giuridico che prevale su qualsiasi altra voce di danno non patrimoniale.

Abstract

Il contributo si prefigge l'obiettivo di analizzare se siano riscontrabili profili di responsabilità del vettore nel caso del dirottamento del volo Ryanair FR 4978 del 23 maggio 2021, originariamente diretto a Vilnius (Lituania), ma atterrato a Minsk (Bielorussia), a causa di un diramato allarme bomba da parte dei servizi di terra dell'aviazione bielorusa, poi rivelatosi una fake news.

In particolare, si vuole riscontrare se sia applicabile al "dirottamento" così come avvenuto nel caso di specie, la normativa europea di cui al reg. Ce 261/04, e la relativa disciplina prevista nei casi tipizzati di inadempimento. Nel valutare se vi sia o meno un obbligo compensativo del vettore nei confronti del passeggero, si verificherà se la fattispecie in questione possa rientrare o meno nel novero delle circostanze eccezionali, che escludono l'obbligo per il vettore di corrispondere la compensazione.

La responsabilità del vettore per dirottamento del volo sarà inoltre analizzata ai sensi degli artt. 19 e 29 della Convenzione di Montreal ai fini del risarcimento dell'ulteriore danno che il passeggero prova di aver subito, la cui liquidazione è sempre riconosciuta anche nel caso di una compensazione già erogata.

The paper analyzes the carrier's liability regulated by reg. Ce 261/04 in the case of the hijacking of flight Ryanair FR 4978 on 23 May 2021, originally bound for Vilnius (Lithuania), but landed in Minsk (Belarus), due to a fake bomb alert.

In assessing whether or not there is an obligation for the carrier to compensate the passenger, it will be verified whether or not the case can be considered an exceptional circumstance, which exclude the obligation for the carrier to pay compensation.

The carrier's liability for flight hijacking will also be analyzed by the rules of Montreal Convention for the purposes of compensation for further damage that the passenger proves to have suffered, the settlement of which is always recognized even in the case of compensation already paid.