

Trasporto ferroviario internazionale di persone – COTIF – CIV 1999 - Regolamento (CE) 1371 / 2001 - ritardo – indennizzo – causa di forza maggiore – condizioni contrattuali

**CORTE DI GIUSTIZIA DELL'UNIONE EUROPEA
SENTENZA 26 SETTEMBRE 2013 – CAUSA C-509/11**

1. La vicenda

Il regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri del trasporto ferroviario prevede che ogni Stato membro designi uno o più organismi responsabili dell'applicazione del regolamento stesso.

La Commissione austriaca a ciò designata, in applicazione di quanto previsto dalla legge interna e dal regolamento 1371/2007, ha dichiarato inefficaci le condizioni di indennizzo adottate da una impresa ferroviaria ordinandone anche la modifica. In particolare, le condizioni ritenute illegittime prevedono l'esclusione del diritto all'indennizzo o al rimborso delle spese nel caso in cui il ritardo del treno sia imputabile a: colpa del passeggero, comportamento di un terzo che il vettore, malgrado la diligenza, non ha potuto evitare, riduzione del servizio a causa di uno sciopero di cui il passeggero siano stati avvertiti, prestazioni di trasporto che non sono parte del contratto di trasporto.

L'impresa ferroviaria ha proposto ricorso contro tale decisione, sostenendo che la Commissione non è competente ad ordinare una modifica delle sue condizioni generali di vendita e che comunque secondo il regolamento 1371/2007 le imprese ferroviarie sono esonerate dall'obbligo di indennizzare i passeggeri quando il ritardo sia dovuto a causa di forza maggiore.

L'autorità giudiziaria adita ha deciso di sospendere il procedimento per sottoporre alla Corte due questioni pregiudiziali, la prima relativa all'ampiezza dei poteri della Commissione in quanto organismo interno designato secondo il regolamento e la seconda relativa alla interpretazione dell'art. 17 del regolamento sul diritto di indennizzo.

Cristina De Marzi

Indennizzo da ritardo del trasporto ferroviario di persone nelle condizioni generali di trasporto, nel reg. (CE) 1371/2007 e nella COTIF – CIV 1999

La sentenza in esame consente di fare un breve cenno alle norme applicabili al trasporto ferroviario e qualche riflessione sul loro ambito di applicazione.

Il trasporto ferroviario internazionale è regolato dalla COTIF 1999

(*Convenzione sul trasporto internazionale ferroviario del 1980, nella versione da ultimo emendata dal Protocollo di Vilnius del 1999*), sia per il trasporto di persone (*appendice CIV*) che merci (*appendice CIM*). Al fine di evitare che le successive modifiche della convenzione creassero diverse versioni applicabili a ciascuno Stato a seconda della versione ratificata, come avviene in altre modalità di trasporto, la COTIF presenta la particolarità di essere sostituita dai protocolli successivi, sicché una volta emendata, non rimane in vigore nelle versioni precedenti nemmeno per i Paesi che non ratificano il protocollo. Da ciò consegue che oggi la convenzione non è più in vigore per i Paesi che, come – purtroppo l'Italia – non hanno ratificato il Protocollo di Vilnius.

Nell'ambito del diritto dell'Unione Europea, il regolamento (CE) n. 1371 del 23 ottobre 2007 ha risolto il (nostro) problema della mancanza di norme uniformi applicabili al trasporto ferroviario passeggeri, in parte prevedendo norme *ad hoc* ed in parte assorbendo le norme della COTIF – CIV 1999 e rendendole quindi direttamente applicabili in tutti gli ordinamenti degli Stati appartenenti alla Unione Europea. Si tratta invero di un meccanismo che l'Unione Europea ha attuato anche con riferimento ad altre modalità di trasporto.

La Corte di Giustizia è stata chiamata a pronunciarsi sulla interpretazione di alcune norme del regolamento sia alla luce delle norme della COTIF – CIV, che in base alle norme degli altri regolamenti comunitari a tutela dei passeggeri delle altre modalità di trasporto.

Il giudizio nell'ambito del quale si è reso necessario adire la Corte è stato promosso dal vettore ferroviario di persone austriaco per impugnare la decisione della commissione di controllo della rete ferroviaria che gli ha imposto il contenuto della condizione contrattuale relativa all'indennizzo dei passeggeri in caso di ritardo. Il vettore aveva inserito nelle proprie condizioni generali di trasporto una clausola di esclusione del diritto del passeggero all'indennizzo, previsto dall'art. 17 del regolamento, per il ritardo verificatosi per causa di forza maggiore.

Alla Corte sono stati sottoposti due quesiti; con il primo, le è stato chiesto se l'organismo nazionale designato all'applicazione del regolamento abbia il potere di imporre al vettore l'applicazione di condizioni contrattuali sull'indennizzo al passeggero conformi al regolamento, anche se la normativa nazionale limita il suo potere alla dichiarazione di inefficacia di tali condizioni.

Con il secondo quesito le è stato chiesto se l'art. 17 del regolamento (che prevede l'indennizzo per il ritardo) debba essere interpretato nel senso che una impresa ferroviaria possa escludere l'obbligo di indennizzo in casi di ritardo per forza maggiore, in applicazione analogica delle cause di esclusione previste dagli altri regolamenti o

della norma della COTIF – CIV.

Il primo quesito è stato risolto negativamente, dichiarando che, ove non sia previsto dalla legge nazionale, l'organismo di controllo non può imporre il contenuto delle condizioni contrattuali.

Si tratta di una condivisibile decisione della Corte fondata sulla considerazione che l'art. 30 del regolamento prevede che ciascun organismo adotti le misure necessarie per garantire il rispetto dei diritti dei passeggeri, ma tali misure non sono state concretamente definite dal legislatore comunitario; quindi i poteri che competono all'organismo nazionale di controllo sono delimitati dalle norme nazionali. Nel caso in esame, la legge federale austriaca sulle ferrovie si limita a prevedere che la commissione possa dichiarare l'inefficacia delle condizioni di indennizzo previste dal vettore se non sono conformi ai criteri stabiliti dal regolamento e non prevede che il contenuto delle condizioni possa essere imposto al vettore.

Con la risposta al secondo quesito la Corte ha dichiarato che il vettore ferroviario non può esonerarsi dal pagamento dell'indennizzo per il ritardo previsto dall'art. 17 del reg. (CE) 1371/2007, inserendo nelle condizioni di contratto una clausola che escluda il diritto all'indennizzo quando il ritardo sia dipeso da una causa di forza maggiore.

Il condivisibile ragionamento della Corte parte dalla considerazione preliminare che l'art. 17 prevede indennizzi minimi parametrati al prezzo del biglietto che i passeggeri hanno diritto di chiedere in caso di ritardo, a condizione che non siano stati informati del ritardo prima dell'acquisto del biglietto o che il ritardo non sia inferiore a 60 minuti. Il regolamento, però, non esonera il vettore dal pagamento dell'indennizzo se il ritardo sia stato causato da forza maggiore.

Lo si può ritenere esonerato attraverso l'applicazione analogica dei regolamenti comunitari destinati ad altre modalità di trasporto passeggeri? Secondo la Corte la risposta deve essere negativa, perché ogni modalità di trasporto presenta caratteristiche proprie, connaturate all'ambiente in cui il trasporto è attuato, in funzione delle quali sono state predisposte norme per la protezione del passeggero.

Lo si può ritenere, allora, esonerato attraverso l'applicazione delle cause di esonero di responsabilità previste dalla COTIF – CIV? L'art. 15 del regolamento prevede che, fatte salvi gli articoli da 16 a 18 (e quindi anche l'art. 17 in esame) la responsabilità dell'impresa ferroviaria è regolata dalla COTIF – CIV. Ciononostante, non è possibile applicare all'indennizzo previsto dall'art. 17 le cause di esonero di responsabilità contenute dall'art. 32 della COTIF – CIV fra cui la forza maggiore. L'indennizzo previsto dal regolamento, in sostanza, riduce il corrispettivo pagato a fronte di una prestazione non eseguita esattamente

dal vettore in ritardo e non si qualifica come un risarcimento del danno causato dall'inesatto adempimento del vettore.

Rimane ferma la possibilità per il passeggero di agire anche per ottenere il risarcimento del danno da ritardo ed il vettore potrà allora eccepire la causa di forza maggiore che esclude la sua responsabilità.

CRISTINA DE MARZI