

(2001/C 151 E/154)

INTERROGAZIONE SCRITTA E-3328/00
di Ursula Schleicher (PPE-DE) alla Commissione*(25 ottobre 2000)*

Oggetto: Risarcimento dei danni morali a seguito di incidenti aerei

Negli Stati membri dell'Unione europea esistono notevoli differenze in materia di protezione dei consumatori nel contesto di incidenti aerei. Il risarcimento danni continua ad essere disciplinato dal diritto nazionale.

Come valuta la Commissione la richiesta di disciplinare in modo uniforme a livello europeo il diritto di risarcimento, prevedendo anche un adeguato risarcimento dei danni morali per il ferito o i superstiti?

Risposta data dalla sig.ra de Palacio in nome della Commissione*(8 dicembre 2000)*

La Convenzione di Varsavia del 1929, lo strumento internazionale che disciplina ancor oggi la responsabilità dei vettori aerei per morte o lesioni personali dei passeggeri, fissava limiti di risarcimento piuttosto bassi, offrendo ai passeggeri un livello di protezione del tutto inadeguato. In conseguenza di ciò, la Comunità ha adottato il 9 ottobre 1997 il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti⁽¹⁾. Emanando il regolamento, la Comunità ha creato un regime uniforme per i vettori comunitari che operano sul mercato unico del trasporto aereo. Il regime si applica a tutti i vettori comunitari, indipendentemente dal fatto che il volo sia internazionale o nazionale.

Il regolamento sopprime qualsiasi limite finanziario alla responsabilità del vettore per i danni da morte, ferite o qualsiasi altra lesione personale subita da un passeggero in caso di incidente e istituisce una copertura del limite di responsabilità a 100 000 DSP (Diritti speciali di prelievo). Il vettore non può escludere né limitare la propria responsabilità provando che egli (o i suoi dipendenti) hanno adottato tutte le misure necessarie ad evitare il danno o che era loro impossibile adottare tali misure. Il regolamento esclude qualsiasi limite per le varie categorie di danni che possono essere prese in considerazione e rende anche possibili anticipi di pagamento per soddisfare le necessità economiche immediate delle persone legittimate a ricevere il risarcimento.

L'iniziativa della Comunità, che è sfociata nell'adozione di questo regolamento, ha il merito di aver spinto a negoziare, nel 1999, un nuovo accordo internazionale che ha preso il nome di Convenzione di Montreal e che disciplina i voli internazionali. Questa convenzione segue da vicino le disposizioni del regolamento comunitario sopra citato nella parte concernente la responsabilità per danni da morte o lesioni personali.

Il regolamento (CE) n. 2027/97 affida agli organi giurisdizionali nazionali il compito di fissare l'ammontare dei risarcimenti. Il giudice può tener conto del tipo e della gravità dei danni subiti da ciascun passeggero, ivi compresi i danni morali, delle conseguenze economiche di un incidente per la vittima e per le persone a suo carico, delle caratteristiche specifiche di ciascun caso, nonché della prassi nazionale nella determinazione del livello del risarcimento (inteso come risarcimento in generale e non semplicemente circoscritto agli incidenti di volo). Gli importi fissi di risarcimento indicati dal regolamento potrebbero non riflettere tutte queste variabili e potrebbero quindi risultare non adeguati in relazione al danno effettivamente subito da ciascun passeggero.

Per quanto attiene alle persone legittimate a ricevere il risarcimento, il regolamento le definisce come i passeggeri o qualsiasi altra persona avente titolo a richiedere il risarcimento per quel passeggero, secondo il diritto applicabile, cioè secondo il diritto del paese del giudice adito.

⁽¹⁾ GU L 285 del 17.10.1997.