

Ritardi aerei e diritto comunitario: una recente sentenza della C.G.C.E. ed il regolamento 11 febbraio 2004 n. 261

Autore: Vanacore Giorgio

In: Multe e autovelox

D) Sul tema dei ritardi aerei utile la lettura di Corte Gius. Com. Eur., grande sez., 10 gennaio 2006, (causa C - 344/04):

«... occorre anzitutto rilevare che le disposizioni degli artt. 5 e 6 del regolamento n. 261/2004 [vedi, infra, punto II, n.d.r.] fissano con precisione e in modo chiaro gli obblighi a carico del vettore aereo operativo in caso di cancellazione o di ritardo prolungato del volo. L'obiettivo di tali disposizioni risulta, altrettanto chiaramente, dal primo e 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 o i ritardi prolungati sono causa di gravi disagi per i passeggeri; ... d'altronde, è pacifico che i diversi danni di cui sono vittime i passeggeri in caso di cancellazione o di ritardo prolungato di un volo esistono». Ed ancora, a proposito degli obblighi di protezione in capo al vettore: «... trattandosi delle misure di risarcimento uniformi e immediate come la prosecuzione del viaggio dei passeggeri con un volo alternativo o la fornitura di bevande, pasti, sistemazione in albergo o la messa a disposizione di mezzi di comunicazione con terzi, esse sono dirette a soddisfare i bisogni immediati, in loco, dei passeggeri, a prescindere dalla causa della cancellazione o del ritardo del volo».

II) Non meno inutile l'esame del (citato dalla Corte supra, punto I) Regolamento comunitario 11 febbraio 2004 n. 261 - dettante «regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91», il cui art. 6 disciplina il ritardo e l'assistenza a cura del vettore in caso di ritardo:

«Qualora possa ragionevolmente prevedere che il volo sarà ritardato, rispetto all'orario di partenza previsto a) di due o più ore per tutte le tratte aeree pari o inferiori a 1.500 km; o b) di tre o più ore per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1.500 km e per tutte le altre tratte aeree comprese tra 1.500 e 3.500 km o c) di quattro o più ore per tutte le altre tratte aeree che non rientrano nei casi di cui

alle lettere a) o b), il vettore aereo operativo presta ai passeggeri: i) l'assistenza prevista nell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), e nell'articolo 9, paragrafo 2 (comma 1, omiss.); in ogni caso l'assistenza è fornita entro i termini stabiliti dal presente articolo in funzione di ogni fascia di distanza (comma 2)».

Ancora, l'art. 9 spiega il contenuto dell'assistenza da prestarsi dal vettore: «Quando è fatto riferimento al presente articolo, il passeggero ha diritto a titolo gratuito: a) a pasti e bevande in congrua relazione alla durata dell'attesa; . . . Inoltre, il passeggero ha diritto ad effettuare a titolo gratuito due chiamate telefoniche o messaggi via telex, fax o posta elettronica (comma 2)».

Del resto, il legislatore comunitario era stato chiaro già nei suoi “considerando” in premessa al regolamento de quo, che qui si riportano:

«L'intervento della Comunità nel settore del trasporto aereo dovrebbe mirare, tra le altre cose, a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri. Andrebbero inoltre tenute in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale» (così il primo «considerando»); «il negato imbarco, la cancellazione del volo o i ritardi prolungati sono causa di gravi disagi e fastidi per i passeggeri (secondo «considerando»)»; «Malgrado il regolamento (CEE) n. 295/91 del Consiglio, del 4 febbraio 1991, che stabilisce norme comuni relative ad un sistema di compensazione per negato imbarco nei trasporti aerei di linea, abbia istituito un regime di base per la protezione dei passeggeri, il numero di persone non consenzienti a cui viene negato l'imbarco continua ad essere eccessivamente elevato, come pure il numero di persone il cui volo viene cancellato senza preavviso o subisce ritardi prolungati» (terzo «considerando»); «dovrebbe essere considerata una circostanza eccezionale il caso in cui l'impatto di una decisione di gestione del traffico aereo in relazione ad un particolare aeromobile in un particolare giorno provochi un lungo ritardo, un ritardo che comporti un pernottamento o la cancellazione di uno o più voli per detto aeromobile, anche se tutte le ragionevoli misure sono state adottate dal vettore aereo interessato per evitare ritardi o cancellazioni (quindicesimo considerando)»; «i passeggeri il cui volo subisce un ritardo di durata definita dovrebbero beneficiare di un'adeguata assistenza e dovrebbero avere la possibilità di annullare il volo usufruendo del rimborso del prezzo del biglietto o di proseguirlo in condizioni soddisfacenti» (diciassettesimo considerando); «affinché i passeggeri possano efficacemente esercitare i propri diritti essi dovrebbero essere pienamente informati in merito ai loro diritti in caso di negato imbarco, cancellazione del volo o ritardo prolungato (ventesimo considerando)».

Giorgio Vanacore

Avvocato in Napoli

<https://www.diritto.it/ritardi-aerei-e-diritto-comunitario-una-recente-sentenza-della-c-g-c-e-ed-il-regolamen>

to-11-febbraio-2004-n-261/