



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Prof. ssa Elisabetta Rosafio
egrosafio@unite.it

Corso di Diritto della Navigazione

Negato imbarco, cancellazione e sovra prenotazione; La più recente giurisprudenza sul regolamento 261/2004/CE

REGOLAMENTO N. 261/2004/CE

istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato

campo di applicazione più ampio rispetto al precedente Regolamento (CEE) n. 295/91

si applicava ai soli voli di linea

Si riferiva esclusivamente al negato imbarco causato dalla sovrapprenotazione

Articolo 3

Ambito di applicazione

«1. Il presente regolamento si applica:

- a) ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato;
- b) ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo a destinazione di un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato, salvo se i suddetti passeggeri hanno ricevuto benefici o una compensazione pecuniaria e assistenza nel paese terzo in questione, qualora il vettore aereo operante il volo in questione sia un vettore comunitario»

art. 947, comma 1, cod. nav., nel testo introdotto dal d. lgs. 9 maggio 2005, n. 96

Richiama la disciplina comunitaria
(comunque applicabile *ex se*)

Art. 947 - Impedimenti del vettore

«In caso di negato imbarco, di soppressione o ritardo della partenza, di interruzione del viaggio, anche per cause di forza maggiore, il passeggero ha i diritti previsti dalla normativa comunitaria»

Il regolamento n. 261/2004/CE prevede a carico del vettore aereo obblighi di assistenza in favore dei passeggeri (art.8 - 9)

per negato imbarco (art. 4)

per cancellazione del volo (art. 5)

per ritardo (art. 6)

a seconda delle conseguenze

somministrazione di pasti e bevande, sistemazione in albergo, pernottamenti ,
possibilità di effettuare comunicazioni ; diritto a rimborso o all'imbarco su un volo
alternativo

Diritto a rimborso o all'imbarco su un volo alternativo

«1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, al passeggero è offerta la scelta tra:

a) - il rimborso entro sette giorni, secondo quanto previsto nell'articolo 7, paragrafo 3, del prezzo pieno del biglietto, allo stesso prezzo al quale è stato acquistato, per la o le parti di viaggio non effettuate e per la o le parti di viaggio già effettuate se il volo in questione è divenuto inutile rispetto al programma di viaggio iniziale del passeggero, nonché, se del caso:

- un volo di ritorno verso il punto di partenza iniziale, non appena possibile;

b) l'imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, non appena possibile; o

c) l'imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, ad una data successiva di suo gradimento, a seconda delle disponibilità di posti.

2. Il paragrafo 1, lettera a), si applica anche ai passeggeri i cui voli rientrano in un servizio "tutto compreso", ad esclusione del diritto al rimborso qualora tale diritto sussista a norma della direttiva 90/314/CEE.

3. Qualora una città o regione sia servita da più aeroporti ed un vettore aereo operativo offra ad un passeggero l'imbarco su un volo per un aeroporto di destinazione diverso da quello prenotato dal passeggero, le spese di trasferimento del passeggero dall'aeroporto di arrivo all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione o ad un'altra destinazione vicina, concordata con il passeggero, sono a carico del vettore aereo operativo»



Articolo 9

Diritto ad assistenza

«1. 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;

b) alla sistemazione in albergo:

— qualora siano necessari uno o più pernottamenti, o

— qualora sia necessario un ulteriore soggiorno, oltre a quello previsto dal passeggero;

c) al trasporto tra l'aeroporto e il luogo di sistemazione (albergo o altro).

2. Inoltre, il passeggero ha diritto ad effettuare a titolo gratuito due chiamate telefoniche o messaggi via telex, fax o posta elettronica.

3. Nell'applicare il presente articolo il vettore aereo operativo presta particolare attenzione ai bisogni delle persone con mobilità ridotta e dei loro accompagnatori, nonché ai bisogni dei bambini non accompagnati»

REGOLAMENTO N. 261/2004/CE

In caso di **NEGATO IMBARCO**

obblighi di assistenza

È previsto che il vettore possa tentare di raggiungere un accordo con i volontari ...

Articolo 4

Negato imbarco

- «1. Qualora possa ragionevolmente prevedere di dover negare l'imbarco su un volo, il vettore aereo operativo fa in primo luogo appello ai volontari disposti a rinunciare alla prenotazione in cambio di benefici da concordare tra il passeggero interessato e il vettore aereo operativo. I volontari beneficiano di un'assistenza a norma dell'articolo 8. Tale assistenza lascia impregiudicati i benefici di cui al presente paragrafo.
2. Qualora il numero dei volontari non sia sufficiente per consentire l'imbarco dei restanti passeggeri titolari di prenotazioni, il vettore aereo operativo può negare l'imbarco a passeggeri non consenzienti.
3. In caso di negato imbarco a passeggeri non consenzienti, il vettore aereo operativo provvede immediatamente a versare una compensazione pecuniaria ai passeggeri interessati a norma dell'articolo 7 e presta loro assistenza a norma degli articoli 8 e 9»



SOVRAPRENOTAZIONE NOTA ANCHE COME *OVERBOOKING*

Al fine di ottimizzare le risorse, viene accettato dalla compagnia aerea un numero di prenotazioni maggiori di quella che è l'effettiva capacità di assorbimento

Si basa sul presupposto (fondato su considerazioni statistiche) che un certo numero di utenti non si presenterà a reclamare la prestazione (fenomeno c.d. del «*no show*»)

Particolarmente diffuso nel trasporto aereo di linea

si accompagna assai frequentemente alla *sovpravendita*

Si traduce in un inadempimento del vettore



IN OGNI CASO

il vettore dovrà garantire la precedenza nell'imbarco ai passeggeri con mobilità ridotta ed ai loro accompagnatori, nonché ai bambini non accompagnati

Articolo 11

Persone con mobilità ridotta o con esigenze particolari

- «1. I vettori aerei operativi danno la precedenza alle persone con mobilità ridotta e ai loro eventuali accompagnatori o cani da accompagnamento certificati, nonché ai bambini non accompagnati.
2. In caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardi di qualsiasi durata le persone con mobilità ridotta e i loro eventuali accompagnatori nonché i bambini non accompagnati hanno diritto a ricevere al più presto l'assistenza in norma dell'articolo 9»



In caso di cancellazione del volo

[ART. 5 REG. 261/2004/CE]

oltre all'assistenza, sulla base del regolamento n. 261/2004/CE,

il passeggero ha
diritto

ad una compensazione forfettaria
commisurata alla distanza della
tratta aerea e del ritardo subito

può essere ridotta ove il passeggero sia
riprotetto su un altro volo

Eccetto che nel caso in cui sia stato informato della cancellazione con
almeno due settimane di anticipo, ovvero con preavviso
inferiore, purché gli sia stato offerto di essere riprotetto su un altro
volo che consenta di arrivare a destinazione entro determinati tempi
rispetto all'orario del volo prenotato

Cancellazione del volo

«1. In caso di cancellazione del volo, ai passeggeri interessati:

a) è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 8;

b) è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), e dell'articolo 9, paragrafo 2, nonché, in caso di volo alternativo quando l'orario di partenza che si può ragionevolmente prevedere per il nuovo volo è rinviato di almeno un giorno rispetto all'orario di partenza previsto per il volo cancellato, l'assistenza di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e c); e

c) spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7, a meno che:

i) siano stati informati della cancellazione del volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto; oppure

ii) siano stati informati della cancellazione del volo nel periodo compreso tra due settimane e sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di due ore prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di quattro ore dopo l'orario d'arrivo previsto; oppure

iii) siano stati informati della cancellazione del volo meno di sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto.

2. Insieme alla cancellazione del volo, i passeggeri sono informati delle eventuali alternative di trasporto possibili.

3. Il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7, se può dimostrare che la cancellazione del volo è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

4. L'onere della prova, per quanto riguarda se e quando il passeggero è stato avvertito della cancellazione del volo, incombe al vettore aereo operativo»



IN CASO DI CANCELLAZIONE DEL VOLO

«dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso»

→ è escluso il diritto alla compensazione

MA non quello all'assistenza ←



SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione) 31 gennaio 2013, Nella causa C-12/11 -Eruzione del vulcano Eyjafjallajökull, in Islanda.

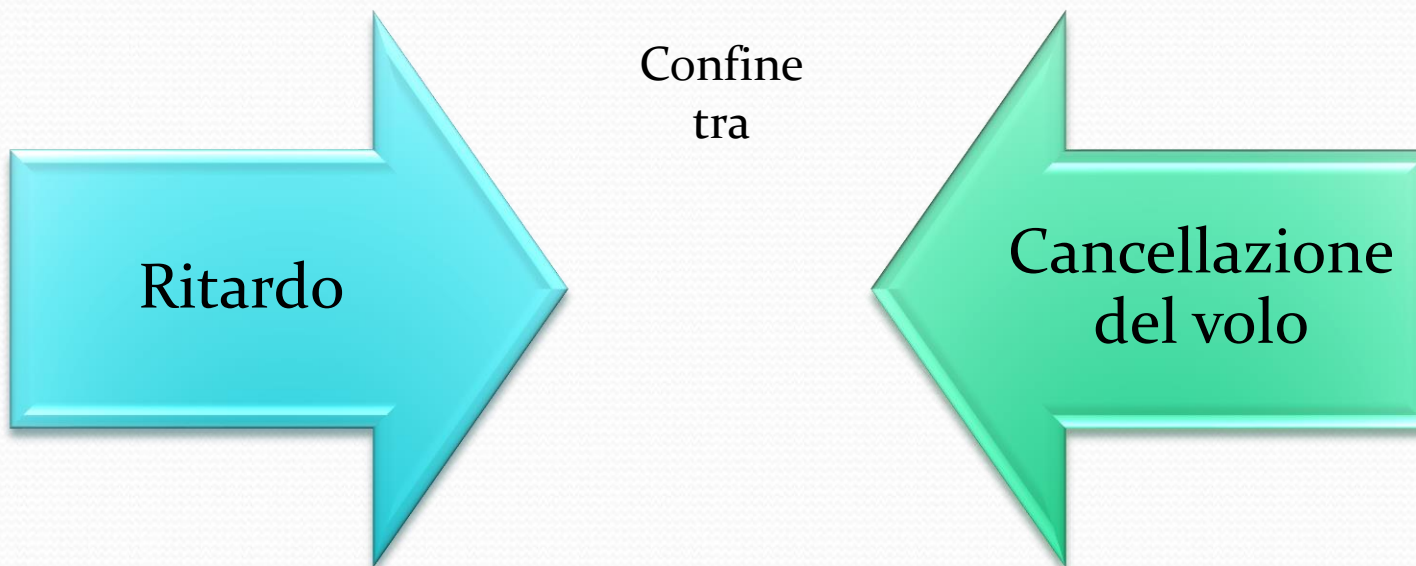
, L'articolo 5 del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91, deve essere interpretato nel senso che circostanze come la chiusura di una parte dello spazio aereo europeo a seguito dell'eruzione del vulcano Eyjafjallajökull costituiscono «circostanze eccezionali» ai sensi di tale regolamento, che non esimono i vettori aerei dal loro obbligo di prestare assistenza previsto dagli articoli 5, paragrafo 1, lettera b), e 9 del regolamento n. 261/2004.

2) Gli articoli 5, paragrafo 1, lettera b), e 9 del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che, in caso di cancellazione di un volo per «circostanze eccezionali» di durata come quella di cui al procedimento principale, l'obbligo di prestare assistenza ai passeggeri previsto da tali disposizioni deve essere adempiuto e ciò non inficia la validità di tali disposizioni.

Tuttavia, un passeggero può ottenere, a titolo di compensazione pecuniaria per il mancato rispetto da parte del vettore aereo del suo obbligo di prestare assistenza di cui agli articoli 5, paragrafo 1, lettera b), e 9 del regolamento n. 261/2004, soltanto il rimborso delle somme che, alla luce delle circostanze di ciascun caso concreto, risultavano necessarie, appropriate e ragionevoli al fine di ovviare all'omissione del vettore aereo nel prestare assistenza al suddetto passeggero. Tale profilo deve essere valutato dal giudice nazionale.



LA GIURISPRUDENZA SUL REGOLAMENTO 261/2004/CE



intaccato dalla recente giurisprudenza della Corte di giustizia, a partire dalla pronuncia sul caso *Sturgeon* (C. giust. CE 19 novembre 2009, nelle cause riunite 402/07 e 432/07)

ritardo alla partenza che ecceda le tre ore o che comporti un arrivo a destinazione oltre le tre ore o più rispetto a quello previsto *ab origine* dal vettore aereo



Cancellazione del
volo

Caso Sturgeon

Reg. (CE) n. 261/04

Gli artt. 2, lett. l), 5 e 6 del regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 11 febbraio 2004, n. 261, che istituisce 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, devono essere interpretati nel senso che un volo ritardato, a prescindere dalla durata del ritardo e quand'anche essa sia stata significativa, non può essere considerato cancellato quando è realizzato in conformità alla programmazione originariamente prevista dal vettore aereo.

2) Gli artt. 5, 6 e 7 del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che i passeggeri di voli ritardati possono essere assimilati ai passeggeri di voli cancellati ai fini dell'applicazione del diritto alla compensazione pecuniaria e che essi possono pertanto reclamare il diritto alla compensazione pecuniaria previsto dall'art. 7 di tale regolamento quando, a causa di un volo ritardato, 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. Tuttavia, un siffatto ritardo non implica il diritto alla compensazione pecuniaria per i passeggeri se il vettore aereo è in grado di dimostrare che il ritardo prolungato 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.

3) L'art. 5, n. 3, del regolamento 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.



Articolo 6

Ritardo

«1. 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; e
- ii) quando l'orario di partenza che si può ragionevolmente prevedere è rinviato di almeno un giorno rispetto all'orario di partenza precedentemente previsto, l'assistenza di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e c); e
- iii) quando il ritardo è di almeno cinque ore, l'assistenza prevista nell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a).

2. In ogni caso l'assistenza è fornita entro i termini stabiliti dal presente articolo in funzione di ogni fascia di distanza»



LA CORTE DI GIUSTIZIA

(C. giust. UE 13 ottobre 2011, in causa C-83/10)

precisa come nel concetto di «cancellazione» debba essere compresa non soltanto l'ipotesi in cui l'aereo non sia partito, bensì anche l'ipotesi in cui l'aereo è decollato, ma, (per una qualsiasi ragione) è stato poi costretto a rientrare all'aeroporto di partenza, e i passeggeri sono stati trasferiti su altri voli

Caso Sousa Rodríguez c. Air France SA

Reg. (CE) n. 261/04

1) La nozione di «cancellazione del volo», come definita dall'art. 2, lett. l), del regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 11 febbraio 2004, n. 261, che istituisce 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, deve essere interpretata nel senso che, in una situazione come quella in discussione nella causa principale, essa non si riferisce esclusivamente all'ipotesi in cui l'aereo in questione non sia affatto partito, bensì comprende anche il caso in cui tale aereo sia partito, ma, per una qualsivoglia ragione, sia stato poi costretto a rientrare all'aeroporto di partenza, e i passeggeri di detto aereo siano stati trasferiti su altri voli.

2) La nozione di «risarcimento supplementare», di cui all'art. 12 del regolamento n. 261/2004, deve essere interpretata nel senso che consente al giudice nazionale, alle condizioni previste dalla convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo o dal diritto nazionale, di concedere il risarcimento del danno, incluso quello di natura morale, occasionato dall'inadempimento del contratto di trasporto aereo. Per contro, il giudice nazionale non può utilizzare la nozione di «risarcimento supplementare» quale fondamento giuridico per condannare il vettore aereo a rimborsare ai passeggeri, il cui volo ha subito un ritardo oppure è stato cancellato, le spese che gli stessi hanno dovuto sostenere a causa dell'inadempimento da parte del citato vettore degli obblighi di sostegno e assistenza di cui agli artt. 8 e 9 di tale regolamento.



LA CORTE DI GIUSTIZIA

(C. giust. UE 26 febbraio 2013, in causa C-11/11)

il passeggero di un **volo** che prevede una o più coincidenze

che sia stato ritardato alla partenza per un tempo inferiore ai limiti previsti dall'art. 6 dello stesso regolamento, e che abbia raggiunto la sua destinazione finale con un ritardo pari o superiore a tre ore rispetto all'orario di arrivo previsto

ha diritto alla compensazione pecuniaria, in considerazione del fatto che la compensazione non è subordinata all'esistenza di un ritardo alla partenza e, di conseguenza, al rispetto dei presupposti stabiliti dal medesimo art. 6

Caso Air France SA c. Folkerts

Reg. (CE) n. 261/04

1) La nozione di «cancellazione del volo», come definita dall'art. 2, lett. l), del regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 11 febbraio 2004, n. 261, che istituisce 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, deve essere interpretata nel senso che, in una situazione come quella in discussione nella causa principale, essa non si riferisce esclusivamente all'ipotesi in cui l'aereo in questione non sia affatto partito, bensì comprende anche il caso in cui tale aereo sia partito, ma, per una qualsivoglia ragione, sia stato poi costretto a rientrare all'aeroporto di partenza, e i passeggeri di detto aereo siano stati trasferiti su altri voli.

2) La nozione di «risarcimento supplementare», di cui all'art. 12 del regolamento n. 261/2004, deve essere interpretata nel senso che consente al giudice nazionale, alle condizioni previste dalla convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo o dal diritto nazionale, di concedere il risarcimento del danno, incluso quello di natura morale, occasionato dall'inadempimento del contratto di trasporto aereo. Per contro, il giudice nazionale non può utilizzare la nozione di «risarcimento supplementare» quale fondamento giuridico per condannare il vettore aereo a rimborsare ai passeggeri, il cui volo ha subito un ritardo oppure è stato cancellato, le spese che gli stessi hanno dovuto sostenere a causa dell'inadempimento da parte del citato vettore degli obblighi di sostegno e assistenza di cui agli artt. 8 e 9 di tale regolamento.