

IL RITARDO AEREO NELLA RECENTE GIURISPRUDENZA COMUNITARIA

*Maria Paola La Spina**

Corte di giustizia dell'Unione Europea (nona sezione), 4 settembre 2014

Causa C-452/13

Gli articoli 2, 5 e 7 del regolamento (CE) n. 261/04 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, devono essere interpretati nel senso che la nozione di "orario di arrivo", utilizzata per determinare l'entità del ritardo subito dai passeggeri di un volo, indica il momento in cui si apre almeno uno dei portelloni dell'aeromobile, posto che, in tale momento, i passeggeri sono autorizzati a lasciare il velivolo.

SOMMARIO: 1. Premessa – 2. Cenni sulla nozione di ritardo nel contratto di trasporto aereo di persone. – 3. Compensazione pecuniaria *ex reg.* 261/04 e ritardo – 4. Individuazione del momento in cui va considerato il ritardo.

1. La sentenza in oggetto¹ riapre la questione, già dibattuta in passato dalla dottrina, sulla nozione di ritardo aereo e precisa a quale momento corrisponde l'orario di arrivo effettivo, ai fini della corresponsione della compensazione pecuniaria prevista dal regolamento (CE) n. 261/04.

La pronuncia è stata resa nell'ambito di una controversia, sorta a seguito dell'arrivo in ritardo di un volo della compagnia aerea Germanwings, per la tratta Salisburgo–Colonia/Bonn. In particolare l'orario di partenza dall'aeroporto di Salisburgo era programmato per l'11 maggio 2012 alle ore 13.30 e l'arrivo era previsto a Colonia/ Bonn per il giorno stesso alle ore 14.40.

* Assegnista di ricerca di Diritto della Navigazione presso l'Università degli Studi di Palermo.

¹ Per il testo integrale v. www.giureta.unipa.it/Causa_C-452-13.pdf.



In realtà l'aeromobile in questione era decollato con un ritardo di 3 ore e 10 minuti, era atterrato con 2 ore e 58 minuti di ritardo ed aveva raggiunto la posizione di parcheggio con un ritardo di 3 ore e 3 minuti, rispetto l'orario originariamente programmato.

La questione non è di poca importanza perché considerare, come nel caso in oggetto, il ritardo alla partenza o all'arrivo significa riconoscere o meno ai ricorrenti il diritto alla compensazione pecuniaria prevista dal reg. (CE) n. 261/04. Presupposto, infatti, come si avrà modo di approfondire nel corso dello scritto, per la suddetta compensazione, è il ritardo "prolungato" di almeno tre ore. La sentenza in commento ha cercato di porre fine alla dubbia situazione e si è pronunciata sul significato di arrivo effettivo di un volo.

2. Il ritardo di un volo incide sul momento esecutivo della prestazione che viene, quindi eseguita², ma in un momento differente rispetto a quello originariamente programmato³; è stato sostenuto, pertanto, che il ritardo costituisca un inadempimento "provvisorio", con riferimento all'ambito temporale di esecuzione dell'obbligazione⁴.

Nei testi legislativi che si occupano del ritardo aereo e che si sono susseguiti nel tempo⁵ manca una definizione chiara e precisa di ritardo; non sono, infatti, indicate le modalità di definizione del tempo in cui deve essere eseguita la prestazione di trasferimento. L'art. 19 della Convenzione di Varsavia (e poi successivamente l'art. 19 della Convenzione di Montreal) preve-

² È stato osservato che il ritardo configurerebbe un inadempimento secondario; in tal senso: V. Magdalenat, *Le fret aerien – réglementation responsabilités*, Montreal, 1979, 129; secondo Maggiolo, il ritardo non è un inadempimento, o almeno non ha gli effetti dell'inadempimento: M. Maggiolo, *Overbooking, ritardo e cancellazione del volo: contratto, compensazione, responsabilità*, in L. Masala, E. G. Rosafio (a cura di), *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, Milano, 2006, 125 ss.

³ S. Giacobbe, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, in M. Deiana (a cura di), *Studi su: Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari, 2005, 89.

⁴ In tal senso M. Giorgianni, *L'inadempimento*, III ed. riveduta, Milano 1975, 89.

⁵ Convenzione di Varsavia per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale del 12 ottobre del 1929, modificata dal Protocollo dell'Aja del 28 settembre del 1955; Convenzione di Montreal del 1999 per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale; regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio dell'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.

deva solo che: “*Le transporteur est responsable du dommage resultant d'un retard dans le transport aerien de voyageurs, bagages ou marchandises*”.

La normativa internazionale dispone, quindi, solo che il passeggero ha diritto al risarcimento dei danni da ritardo ma non specifica quando il volo possa considerarsi effettivamente in ritardo.

Nel trasporto aereo di passeggeri, l'orario di partenza e quello di arrivo dovrebbero essere indicati nel biglietto e stabiliti al momento della conclusione del contratto; in realtà è sempre più frequente l'ipotesi di biglietti nei quali è indicato espressamente solo l'orario di partenza mentre la durata del volo e l'orario di arrivo possono essere desunti e non specificati⁶. È prevista, inoltre, l'emissione di biglietti *open*, biglietti nei quali non è stabilito, al momento dell'emissione, il giorno e l'orario di partenza ed il passeggero si riserva di decidere successivamente, ma entro la data di validità del biglietto, quando partire.

È chiaro che chi decide di spostarsi in aereo sceglie, il più delle volte, la rapidità del trasporto⁷, rispetto ad altri mezzi⁸; ma quando può considerarsi il vettore aereo in ritardo? Il vettore aereo non si obbliga a trasferire il passeggero o la merce entro un preciso termine ma il vettore solitamente, nelle condizioni generali di contratto, indica che gli orari indicati nel biglietto, sono approssimativi⁹.

Alla luce dell'assenza di una definizione normativa¹⁰ precisa di ritardo aereo, la dottrina ha elaborato diverse soluzioni.

⁶ Sul punto: A. Masutti, *Il ritardo nel trasporto aereo: Prevenzione e responsabilità*, Torino, 2008, 115.

⁷ In tal senso si è pronunciato il Giudice di Pace di Sassari, 04 novembre 1998, secondo il quale: “il passeggero può domandare la riduzione della controprestazione quando la prestazione del vettore sia stata eseguita in ritardo” in *Giur. it.*, 2000, 317 con nota di V. Caredda, *Adempimento ritardato e riduzione della controprestazione*, in *Danno e responsabilità*, 1999, 99.

⁸ S. Busti, *Contratto di trasporto aereo*, cit. 154; Masutti, *Il ritardo nel trasporto aereo. Prevenzione e responsabilità*, cit., 107; A. Botti, *Brevi appunti in tema di tutela del passeggero nel caso di ritardo o di cancellazione del volo*, in, A. Antonini – B. Franchi – F. Morandi (a cura di), *Il nuovo diritto aeronautico in ricordo di Gabriele Silingardi*, Milano, 2002, 607, secondo il quale la prospettiva del trasporto celere è elemento essenziale ai fini del consenso del contraente.

⁹ G. Romanelli, *Il trasporto aereo di persone. Nozione e disciplina*, Padova, 1959, 237, secondo il quale tali clausole devono considerarsi valide.

¹⁰ Sul ritardo aereo si veda, tra gli altri, S. Vernizzi, *Il ritardo nel trasporto aereo*, in R. Tranquilli Leali, E. G. Rosafio (a cura di), *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, Milano, 2012, 195 ss.

Secondo un primo orientamento maggioritario ¹¹, il ritardo nell'esecuzione di un volo è verificabile in relazione al tempo di percorrenza medio della medesima tratta; in altre parole, un volo può considerarsi in ritardo quando l'aeromobile giunge a destinazione in un tempo superiore rispetto a quello che impiegherebbe un altro aeromobile per compiere la stessa tratta in condizioni normali.

Questa teoria c.d. oggettiva deve fare riferimento inevitabilmente, ai fini del calcolo della durata media del volo, agli orari di partenza e di arrivo indicati nel biglietto di trasporto; ma, essendo difficile nella pratica poter determinare il tempo medio di un volo, stante i continui aggiornamenti degli orari da parte delle compagnie, è stato osservato che un volo è in ritardo quando ha superato in modo "anormale" il tempo generalmente impiegato per il compimento della tratta in oggetto ¹².

Secondo questa teoria, quindi, sono considerate valide le clausole contrattuali, inserite dai vettori, secondo le quali gli orari indicati sono meramente indicativi ed un volo potrà considerarsi in ritardo ogniqualvolta il vettore abbia superato in modo considerevole l'orario di arrivo a destinazione indicato nel biglietto o comunque desumibile ¹³. Non è chiaro, però, quando il superamento dell'orario previsto possa considerarsi anormale e conseguentemente faccia diventare responsabile il vettore; non ci sono delle regole fisse e ogni caso sarà valutato singolarmente dal Giudice adito. Così l'arrivo di un volo pochi minuti dopo quello indicato nel biglietto, potrebbe non essere considerato ritardo anche se ha arrecato un danno al passeggero.

A quest'orientamento se ne contrappone uno minoritario ¹⁴, c.d. soggettivo, secondo il quale per considerare un volo in ritardo si deve considerare solo il grado di diligenza usato dal vettore, a prescindere del dato oggettivo dell'effettivo arrivo a destinazione.

¹¹ S. Busti, *Il ritardo nei trasporti aerei*, in *Annali dell'Istituto di diritto aeronautico*, vol. II, 1970-71; J. Sesseli, *La notion de faute dans la Convention de Varsovie*, Lausanne, 1961; P. Lacombe, nota a *Cotaufruits c. Soc. Fuller et Air Algerine*, Tribunal de Commerce de la Seine, 10 gennaio 1950, in *Rev. Gen. De l'Air*, 1951; D. Goedhuis, *La Convention de Varsovie*, La Haye, 1933; Zampone, *Trasporto aereo e clausole vessatorie*, in *Dir. Trasp.*, 2001, 501.

¹² Sul punto v. A. Masutti, *Il ritardo nel trasporto aereo. Prevenzione e responsabilità*, cit., 117.

¹³ B. Franchi, *Trasporto aereo: profili di responsabilità per il danno da ritardo*, in *Resp. Civ. prev.*, 2000, 445; M. M. Comenale Pinto, *Il contratto di trasporto di persone*, in F. Morandi, M. M. Comenale Pinto – M. La Torre, *I contratti turistici*, Milano, 2004, 217.

¹⁴ N. Mateesco Matte, *Traite de droit aerien-aeronautique*, Paris, 1964.

Quest'ultimo orientamento è stato oggetto di numerose critiche, in quanto si ritiene che contrasterebbe con lo spirito delle Convenzioni internazionali; infatti, affermare che il vettore aereo è in ritardo quando si dimostra che ha agito con colpa o dolo, significherebbe sottrarre a quest'ultimo la possibilità di provare di avere adottato tutte le misure necessarie e possibili per evitare il danno¹⁵.

A livello giurisprudenziale ormai è pacifico che un volo è ritardato quando è effettuato in conformità alla programmazione originariamente prevista e quando l'orario di partenza effettivo viene ritardato rispetto all'orario di partenza stabilito¹⁶.

3. La sentenza in oggetto affronta la questione del diritto del passeggero ad ottenere la compensazione pecuniaria di cui al reg. (CE) n. 261/04 in caso di ritardo aereo.

Com'è noto, il citato regolamento prevede all'art. 6 l'assistenza¹⁷ alla quale ha diritto il passeggero nel caso in cui il vettore possa ragionevolmente prevedere che il volo sarà ritardato, rispetto all'orario di partenza previsto.

Il suddetto regolamento non prevede, però, alcuna forma di compensazione pecuniaria, riconosciuta, invece, ai sensi dell'art. 7 solo in caso di negativo imbarco (art. 4) o di cancellazione del volo (art. 5).

Tale differenza di trattamento ha determinato, tra l'altro, la conseguenza

¹⁵ Per un approfondimento sulla responsabilità del vettore aereo si veda: M. M. Comenale Pinto, *La responsabilità del vettore aereo dalla Convenzione di Varsavia dal 1929 alla Convenzione di Montreal del 1999*, in *Riv. dir. comm.*, 2002, I, 67; E. G. Rosafio, *Problemi applicativi a seguito dell'entrata in vigore della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale*, in *Dir. turismo*, 2004, 32.

¹⁶ Ad esempio: C. giust. 19 novembre 2009, causa 402/07 e causa 432/07.

¹⁷ Ai sensi dell'art. 6 del reg. (CE) n. 261/04: "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 1500 km; o b) di tre o più ore per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1500 km e per tutte le altre tratte aeree comprese tra 1500 e 3500 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, 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 limiti stabiliti dal presente articolo in funzione di ogni fascia di distanza.

che le compagnie aeree, pur di evitare di corrispondere la compensazione pecuniaria, hanno cercato di fare considerare all'autorità giudiziaria adita un volo ritardato, anche se in realtà, si trattava a tutti gli effetti di volo cancellato. Per colmare le differenze di trattamento previste da regolamento n. 261/04, non sono mancati tentativi in dottrina di estendere la compensazione di cui all'art. 7 anche al caso di ritardo¹⁸.

Solo con la sentenza del 19 novembre 2009, la Corte di Giustizia europea¹⁹ ha riconosciuto per la prima volta la compensazione pecuniaria anche al ritardo "prolungato" (di almeno tre ore), estendendo, quindi, l'applicazione dell'art. 7 del reg. (CE) n. 261/04 all'ipotesi di cui all'art. 6.

La Corte, a fondamento della propria decisione, ha evidenziato alcune somiglianze tra il ritardo aereo e la cancellazione del volo: in primo luogo è stato evidenziato che i disagi e danni subiti dai passeggeri, nelle due fattispecie, sarebbero analoghi: la Corte, infatti, ha stabilito che il passeggero sia nel caso di ritardo aereo, sia in caso di cancellazione del volo subirebbe un "danno da perdita di tempo"²⁰. L'autorità giudicante, inoltre, ha ritenuto di estendere la compensazione pecuniaria anche al ritardo prolungato sulla base del fatto che, nel reg. (CE) n. 261/04 la nozione di "lungo ritardo" viene affiancata a quella di cancellazione del volo, seppure limitatamente alle circostanze eccezionali²¹.

¹⁸ Tra gli altri A. Gaggia, *Osservazioni sulle novità introdotte dal Regolamento Ce 261/04 in tema di ritardo nel trasporto aereo di persone*, in M. Deiana (a cura di), *Studi su: Negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, cit., 279.

¹⁹ C. giust. Ce 19 novembre 2009, causa 402/07 e causa 432/07 in *Dir. Turismo*, 2011, 51, con nota di S. Vernizzi, *La responsabilità del vettore aereo per ritardo*, 62; per un commento si veda anche V. Corona, *La compensazione pecuniaria per il ritardo aereo tra diritto positivo e giurisprudenza interpretativa della Corte di giustizia*, in *Dir. trasp.*, 2012, 113; A. Leandro, *Passeggeri con diritto al rimborso forfezzato anche quando il volo ha un ritardo di tre ore*, in *Guida al diritto*, 2009, n. 49, 111.

²⁰ Sul punto v. P. Caccamo, *La compensazione ed il risarcimento del danno non patrimoniale in caso di ritardo aereo*, in *Riv. dir. nav.*, 2012, 887.

²¹ Ai sensi dell'art. 5 n. 3: "Il vettore operativo non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria a norma dell'art. 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"; il considerando n. 15 del reg. (CE) n. 261/04 prevede, invece, che: "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 (...) provochi un lungo ritardo.

4. Riconosciuto il diritto alla compensazione pecuniaria anche ai passeggeri di un volo ritardato di almeno tre ore, resta da capire il momento in cui un volo possa essere considerato in ritardo, ai fini del riconoscimento di tale diritto.

Nel caso in oggetto, l'aeromobile decollava dall'aeroporto di Salisburgo con 3 ore e 10 minuti di ritardo ed atterrava a Colonia/Bonn con 2 ore e 58 minuti di ritardo. Ne consegue che, se si considera il ritardo alla partenza, i passeggeri avrebbero avuto diritto alla compensazione pecuniaria; viceversa, se si considera il ritardo all'arrivo, ai passeggeri non sarebbe spettata alcuna compensazione.

Tale difficoltà interpretativa deriva anche dal fatto che, oltre all'assenza di una definizione a livello internazionale di ritardo per le considerazioni di cui sopra, nel reg. (CE) n. 261/04 si fa riferimento tanto al ritardo alla partenza quanto al ritardo all'arrivo.

Infatti, ai fini dell'assistenza di cui all'art. 9 (fornitura di pasti, bevande, telefonate, sistemazione in albergo etc., dovuti a seconda della durata del ritardo), il presupposto richiesto dal regolamento è lo slittamento dell'orario di partenza (art. 6) e quindi si considera il ritardo alla partenza; invece, per la compensazione pecuniaria di cui all'art. 7, il regolamento prende in considerazione l'orario di arrivo²², per cui, per determinare l'entità di un ritardo, si deve confrontare l'orario di arrivo previsto con quello in cui esso è giunto effettivamente a destinazione.

Secondo parte della dottrina, la figura regolata dal legislatore comunitario contribuisce a definire il ritardo aereo; non vi sarebbe, invece, accordo circa l'ampiezza di tale apporto, in quanto l'art. 6 del reg. (Ce) n. 261/04 concorrerebbe a definire il contratto di trasporto aereo e dunque il ritardo non sarebbe inadempimento o, almeno, non avrebbe gli effetti dell'inadempimento²³.

La Corte ha sottolineato nella pronuncia in esame che, mancando nel reg. n. 261/04 la definizione di orario di arrivo effettivo, tale nozione deve essere interpretata in modo da applicarsi uniformemente nell'Unione e quindi non può essere definita contrattualmente dagli interessati.

²² La dottrina ritiene che, anche il ritardo considerato nell'art. 19 della Convenzione di Montreal e prima in quella di Varsavia, sia riferito all'orario di arrivo. In tal senso: S. Busti, La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo, in L. Tullio (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo – Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999*, Napoli, 2006, 172.

²³ M. Maggio, *Overbooking, ritardo e cancellazione del volo: contratto, compensazione, responsabilità*, cit., 125.

Nel caso in oggetto, quindi, l'orario di arrivo effettivo deve essere considerato il momento in cui l'aeromobile atterra e le ruote toccano la pista, quando l'aeromobile raggiunge l'aerea di parcheggio o quando si apre il portellone per l'uscita?

La Corte ha spiegato che, durante il volo di un aeromobile, la libertà di movimento e di relazionarsi con il mondo esterno di un passeggero sono notevolmente limitate, per ragioni tecniche e di sicurezza e tali limitazioni durano per tutta la durata dello stesso anche quando venga superata la durata del volo indicata nel biglietto. La condizione del passeggero non cambia all'atterraggio né tanto meno quando l'aeromobile raggiunge l'area di parcheggio: in entrambe le situazioni, infatti, la propria persona continua ad essere limitata dalle istruzioni e dal controllo del vettore.

Solo nel momento in cui si apre il portellone ed i passeggeri sono autorizzati a lasciare l'aeromobile, cessano le restrizioni ed il passeggero recupera la propria libertà di movimento e di relazione e solo a questo punto può considerarsi "l'orario di arrivo effettivo dell'aeromobile".

In dottrina si è discusso, in passato, ampiamente a quale periodo si debba estendere la responsabilità del vettore per il ritardo²⁴. Secondo una prima teoria "restrittiva"²⁵, l'arco temporale da considerare ai fini della responsabilità del vettore per il ritardo è quello che copre "il volo" e non anche le operazioni di imbarco e di sbarco. Questa opinione è stata oggetto di numerose critiche: in primo luogo è stato osservato che generalmente il ritardo avviene all'imbarco ed allo sbarco e poi perché il passeggero avrebbe notevole difficoltà a provare che il ritardo si è prodotto durante il volo vero e proprio²⁶.

Alla luce di queste considerazioni, l'orientamento maggioritario²⁷, invece, ritiene che per l'individuazione dell'ambito spazio temporale di responsa-

²⁴ Per un approfondimento sull'argomento: S. Busti, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, cit., 143.

²⁵ Goedhuis, *La Convention de Varsovie*, La Haye, 1933, 166; Van Houtte, *Responsabilité civile dans les transports aériens intérieurs et internationaux*, Paris, 1940, 85.

²⁶ S. Busti, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, cit., 143.

²⁷ Lefebvre D'Ovidio, *Studi per il codice della navigazione*, Milano, 1951, 145; Matouk, *Les assurances aériennes*, Paris, 1971, 120; Mc Nair, *The Law of the Air*, London, 1964, 183; H. Matouk, *Les assurances aériennes*, Paris, 1971, 121 ss.; sull'argomento si veda anche: A. Masutti, *Il ritardo nel trasporto aereo. Prevenzione e responsabilità*, cit., 121; S. Vernizzi, *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, cit., 205.

bilità del vettore per ritardo si deve fare riferimento anche alle operazioni di imbarco e sbarco; ciò in considerazione anche del fatto che, non avendo la normativa vigente prescritto, per la responsabilità in questione, un periodo di responsabilità diverso, troverebbe applicazione l'ambito temporale previsto dagli artt. 17 e 18 della Convenzione di Varsavia (e oggi artt. 17 e 18 Convenzione di Montreal), ossia che estende la responsabilità del vettore anche alle operazioni di imbarco e sbarco.

Anche tale orientamento, seppur prevalente, non è stato esente da critiche²⁸. È stato, infatti, osservato che questa seconda interpretazione si porrebbe in contrasto con l'art. 19 della Convenzione di Varsavia secondo il quale il vettore risponde dei danni da ritardo "*dans le transport aerien*" e conseguentemente contrasterebbe con la volontà del legislatore che avrebbe voluto obbligare il vettore eventualmente anche oltre le operazioni di imbarco e sbarco²⁹.

Secondo il ragionamento seguito dalla Corte nella sentenza in commento, fin quando il passeggero è soggetto alle restrizioni ed alle limitazioni proprie della navigazione aerea, il volo non può considerarsi effettivamente arrivato; quindi anche se l'aeromobile è atterrato e parcheggiato ma i passeggeri ancora non possono scendere, il volo non può "considerarsi effettivamente arrivato". Solo quando il passeggero può scendere, si può considerare l'orario di arrivo e computarlo ai fini dell'assistenza e della compensazione di cui al reg. (CE) n. 261/04.

La Corte conclude, quindi, che l'orario di arrivo considerato per determinare l'entità del ritardo subito dai passeggeri di un volo corrisponde al momento in cui si apre almeno un portellone dell'aereo, in quanto, da questo momento, i passeggeri sono autorizzati a lasciare il velivolo.

Aderendo all'orientamento, prima citato, secondo il quale la responsabilità del vettore aereo per i danni da ritardo si estenderebbe temporalmente anche alle operazioni di imbarco e di sbarco, ritengo corretto il ragionamento seguito dalla Corte nella pronuncia in oggetto; dal momento che le operazioni di sbarco, infatti, non si concludono quando l'aeromobile atterra e raggiunge la propria posizione di "parcheggio" ma si estendono anche allo sbar-

²⁸ S. Busti, *La responsabilità del vettore aereo per danni da ritardo*, cit., 205.

²⁹ Sul punto: S. Vernizzi, *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, cit., 205.

co successivo, è condivisibile considerare l'orario di arrivo dell'aeromobile quando si apre il portellone che è effettivamente il momento in cui sono state già compiute tutte le attività necessarie (anche dalla società di *handling*) ed il passeggero può lasciare l'aeromobile e viene quindi meno al controllo del vettore.