



## **La Corte chiarisce alcune disposizioni del regolamento relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne**

*Gli obblighi di trasporto alternativo e di compensazione economica in caso di cancellazione di un servizio di trasporto sono proporzionati allo scopo perseguito dal regolamento*

Nell'ambito di una controversia tra la società Irish Ferries Ltd, una compagnia di navigazione irlandese, e la National Transport Authority (NTA) (autorità nazionale dei trasporti, Irlanda), è stata presentata una domanda di pronuncia pregiudiziale in merito all'applicazione del regolamento n. 1177/2010<sup>1</sup> alla cancellazione di un'intera stagione di corse previste dalla Irish Ferries fra Dublino (Irlanda) e Cherbourg (Francia).

La Irish Ferries fornisce servizi passeggeri tra porti situati in Irlanda, Regno Unito e Francia. Al fine di garantire un nuovo itinerario fra Dublino e Cherbourg, essa ha commissionato una nuova nave che doveva essere consegnata tra maggio e giugno 2018. La Irish Ferries ha iniziato a vendere biglietti in prevendita per la stagione estiva del 2018 a partire dall'ottobre 2017. A causa del ritardo da parte di taluni fornitori del cantiere navale, la Irish Ferries ha dovuto cancellare, in un primo momento, le corse del mese di luglio poi, in un secondo momento, l'intera stagione di corse. Infatti, la nave di cui trattasi è stata infine consegnata solo nel dicembre 2018 e la Irish Ferries non ha potuto trovare nessun'altra nave sostitutiva in grado di garantire il medesimo servizio. Tutti i passeggeri sono stati informati dell'annullamento dei loro biglietti almeno sette settimane prima della data di partenza inizialmente prevista.

La Irish Ferries ha offerto ai passeggeri la possibilità o di usufruire di un trasporto alternativo da e/o verso altri porti, anche tramite *landbridge* (ponte terrestre), ossia mediante una corsa marittima in partenza da un porto in Irlanda (o in Francia) verso un porto situato nel Regno Unito, seguita da un trasferimento su strada via terra verso un altro porto del Regno Unito a partire dal quale i passeggeri proseguivano il loro viaggio mediante una seconda corsa marittima verso un porto situato in Francia (o in Irlanda), o di ottenere il rimborso integrale dei loro biglietti.

A seguito di una decisione adottata e confermata dalla NTA che concludeva che la Irish Ferries non aveva rispettato né i propri obblighi di trasporto alternativo né quelli di compensazione economica di cui al regolamento n. 1177/2010, la Irish Ferries ha adito la High Court (Alta Corte, Irlanda). Quest'ultima ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte varie questioni pregiudiziali riguardanti sia l'interpretazione sia la validità del regolamento n. 1177/2010.

### **Giudizio della Corte**

La Corte indica, anzitutto, che il regolamento n. 1177/2010 è applicabile nel caso in cui un vettore cancelli un servizio passeggeri rispettando un preavviso di diverse settimane prima della partenza inizialmente prevista, per il motivo che la nave che doveva garantire tale servizio è stata oggetto di un ritardo nella consegna e non ha potuto essere sostituita. La Corte constata inoltre che l'impianto sistematico del regolamento n. 1177/2010 depone a favore di un'interpretazione estensiva della nozione di «viaggio» con un servizio di trasporto marittimo.

<sup>1</sup> Regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (GU 2010, L 334, pag. 1).

La Corte respinge poi le affermazioni della Irish Ferries secondo le quali gli obblighi dei vettori marittimi di passeggeri, in caso di cancellazione di un servizio di trasporto, impongono loro considerevoli oneri finanziari che sono del tutto sproporzionati rispetto allo scopo perseguito da tale regolamento. La Corte osserva che le misure mirano a offrire ai passeggeri la scelta tra raggiungere la destinazione finale o rinunciare al trasporto chiedendo il rimborso del prezzo del biglietto. Per quanto riguarda la compensazione economica prevista, essa varia in funzione della durata del ritardo all'arrivo alla destinazione finale quale indicata nel contratto di trasporto e costituisce un approccio proporzionato volto a risarcire le conseguenze pregiudizievoli causate dal ritardo o dalla cancellazione a cui detto regolamento intende porre rimedio.

Con le sue risposte alle altre questioni, la Corte ha fornito chiarimenti su vari aspetti del regolamento n. 1177/2010:

- quando un servizio passeggeri subisce una cancellazione e non esiste alcun servizio di trasporto sostitutivo sulla stessa tratta, il vettore è tenuto a proporre al passeggero, a titolo del diritto di quest'ultimo a un trasporto alternativo verso la destinazione finale a condizioni simili e non appena possibile previsto da tale disposizione, un servizio di trasporto sostitutivo che segua un itinerario diverso da quello del servizio cancellato o un servizio di trasporto marittimo abbinato ad altre modalità di trasporto, come un trasporto stradale o ferroviario, ed è tenuto a farsi carico di eventuali costi aggiuntivi sostenuti dal passeggero nell'ambito di tale trasporto alternativo verso la destinazione finale;
- qualora un vettore cancelli un servizio passeggeri rispettando un preavviso di diverse settimane prima della partenza inizialmente prevista, il passeggero dispone di un diritto alla compensazione economica nel caso in cui egli decida di usufruire del trasporto alternativo non appena possibile oppure di rinviare il suo viaggio a una data successiva e giunga alla destinazione finale inizialmente prevista con un ritardo superiore alle soglie fissate dall'articolo 19 del medesimo regolamento. Per contro, qualora un passeggero decida di ottenere il rimborso del prezzo del biglietto, egli non dispone di un siffatto diritto alla compensazione economica ai sensi di tale articolo;
- la nozione di «prezzo del biglietto» include i costi riferibili alle prestazioni opzionali supplementari scelte dal passeggero, come la prenotazione di una cabina o di un canile oppure l'accesso a una lounge esclusiva;
- la consegna tardiva di una nave da trasporto passeggeri che ha comportato la cancellazione di tutte le corse che dovevano essere effettuate da tale nave nell'ambito di una nuova tratta marittima non rientra nella nozione di «circostanze straordinarie»;
- l'articolo 24 del regolamento n. 1177/2010 non impone al passeggero che chiede di ottenere una compensazione economica ai sensi dell'articolo 19 di tale regolamento di presentare la domanda sotto forma di reclamo al vettore entro due mesi dalla data in cui è stato prestato o avrebbe dovuto essere prestato il servizio di trasporto;
- rientrano nella competenza di un organismo nazionale preposto all'esecuzione di tale regolamento designato da uno Stato membro non solo il servizio passeggeri effettuato da un porto situato nel territorio di tale Stato membro, ma anche un servizio passeggeri effettuato da un porto situato nel territorio di un altro Stato membro verso un porto situato nel territorio del primo Stato membro qualora quest'ultimo servizio di trasporto rientri nell'ambito di un viaggio di andata e ritorno che è stato integralmente cancellato.

---

**IMPORTANTE:** Il rinvio pregiudiziale consente ai giudici degli Stati membri, nell'ambito di una controversia della quale sono investiti, di interpellare la Corte in merito all'interpretazione del diritto dell'Unione o alla validità di un atto dell'Unione. La Corte non risolve la controversia nazionale. Spetta al giudice nazionale risolvere la causa conformemente alla decisione della Corte. Tale decisione vincola egualmente gli altri giudici nazionali ai quali venga sottoposto un problema simile.

---

*Documento non ufficiale ad uso degli organi d'informazione che non impegna la Corte di giustizia.*

*Il [testo integrale](#) della sentenza è pubblicato sul sito CURIA il giorno della pronuncia*

*Contatto stampa: Sofia Riesino ☎ (+352) 4303 2088*