



Raccolta della giurisprudenza

Causa C-22/11

**Finnair Oyj
contro
Timy Lassooy**

(domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Korkein oikeus)

«Trasporti aerei — Regolamento (CE) n. 261/2004 — Compensazione pecuniaria dei passeggeri in caso di negato imbarco — Nozione di “negato imbarco” — Esclusione della qualificazione di “negato imbarco” — Cancellazione di un volo a causa di uno sciopero nell’aeroporto di partenza — Riorganizzazione dei voli successivi al volo cancellato — Diritto alla compensazione pecuniaria dei passeggeri di tali voli»

Massime — Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 4 ottobre 2012

1. *Trasporti — Trasporti aerei — Regolamento n. 261/2004 — Regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato — Negato imbarco — Nozione — Interpretazione ampia — Nozione che comprende l’insieme delle ipotesi di negato imbarco di un passeggero — Limitazione di tale nozione ai soli casi di sovrapprenotazione — Esclusione*

[Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio n. 261/2004, considerando 1 e artt. 2, j), e 4; regolamento del Consiglio n. 295/91, art. 1]

2. *Trasporti — Trasporti aerei — Regolamento n. 261/2004 — Regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato — Negato imbarco per riorganizzazione dei voli a seguito di circostanze eccezionali — Diritto alla compensazione pecuniaria dei passeggeri di tali voli*

[Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio n. 261/2004, considerando 15 e artt. 2, j), 4, § 3, e 13]

1. La nozione di «negato imbarco», ai sensi degli articoli 2, lettera j), e 4 del regolamento n. 261/2004, 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 n. 295/91, deve essere interpretata nel senso che essa comprende non soltanto il negato imbarco dovuto a situazioni di sovrapprenotazione, ma anche il negato imbarco per altri motivi, quali ragioni operative.

Infatti, il legislatore dell’Unione ha esteso la portata della suddetta definizione oltre la sola ipotesi del negato imbarco per causa di sovrapprenotazione di cui in precedenza all’articolo 1, del regolamento n. 295/91, che stabilisce norme comuni relative ad un sistema di compensazione per negato imbarco nei trasporti aerei di linea, ed ha conferito alla stessa un ampio significato che copre l’insieme delle ipotesi in cui un vettore rifiuta di trasportare un passeggero.

Limitare la portata della nozione di «negato imbarco» ai soli casi di sovrapprenotazione avrebbe per effetto, in pratica, la sensibile diminuzione della protezione accordata ai passeggeri a norma del regolamento n. 261/2004 e sarebbe pertanto contrario all'obiettivo di quest'ultimo, indicato al considerando 1, che è quello di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri, il che giustifica un'interpretazione estensiva dei diritti riconosciuti a questi ultimi.

(v. punti 21-23, 26, dispositivo 1)

2. Gli articoli 2, lettera j), e 4, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, 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 n. 295/91, devono essere interpretati nel senso che la sopravvenienza di circostanze eccezionali che inducono un vettore aereo a riorganizzare voli posteriormente a queste ultime non può giustificare un «negato imbarco» sui suddetti voli ulteriori né esonerare tale vettore dal suo obbligo di compensazione pecuniaria, sul fondamento dell'articolo 4, paragrafo 3, del medesimo regolamento, nei confronti del passeggero al quale nega l'imbarco su uno di tali voli effettuati posteriormente alle suddette circostanze.

Infatti, contrariamente all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, gli articoli 2, lettera j), e 4 di quest'ultimo non prevedono che, in caso di negato imbarco connesso a circostanze eccezionali che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso, un vettore aereo sia esonerato dal suo obbligo di compensazione pecuniaria per negato imbarco a passeggeri non consenzienti. Ne consegue che il legislatore dell'Unione non ha contemplato che la suddetta compensazione possa essere esclusa per motivi connessi alla sopravvenienza di circostanze eccezionali.

Emerge peraltro dal considerando 15 del regolamento n. 261/2004 che le circostanze eccezionali possono riguardare solo «un particolare aeromobile in un particolare giorno», ciò che non avviene nel caso di negato imbarco ad un passeggero in ragione della riorganizzazione di voli conseguente a circostanze del genere che abbiano toccato un precedente volo. Infatti la nozione di «circostanze eccezionali» mira a circoscrivere gli obblighi del vettore aereo, o addirittura ad esonerarlo dai medesimi, allorché l'evento di cui trattasi non avrebbe potuto essere evitato anche se tutte le ragionevoli misure fossero state adottate. Orbene, il vettore in questione, qualora sia costretto ad annullare un volo previsto il giorno di uno sciopero del personale di un aeroporto e successivamente decida di riorganizzare i suoi voli ulteriori, non può essere ritenuto in alcun modo costretto dal suddetto sciopero a negare l'imbarco ad un passeggero il quale si sia regolarmente presentato all'imbarco due giorni dopo la cancellazione del suddetto volo.

(v. punti 36, 37, 40 e dispositivo 2)