



Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Nona Sezione)

4 settembre 2014*

«Rinvio pregiudiziale — Trasporto aereo — Regolamento (CE) n. 261/2004 — Articoli 2, 5 e 7 — Diritto a compensazione pecuniaria in caso di ritardo prolungato di un volo — Durata del ritardo — Nozione di “orario di arrivo”»

Nella causa C-452/13,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dal Landesgericht Salzburg (Austria), con decisione del 31 luglio 2013, pervenuta in cancelleria il 12 agosto 2013, nel procedimento

Germanwings GmbH

contro

Ronny Henning,

LA CORTE (Nona Sezione),

composta da M. Safjan, presidente di sezione, J. Malenovský (relatore) e A. Prechal, giudici,

avvocato generale: Y. Bot

cancelliere: K. Malacek, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all’udienza del 7 maggio 2014,

considerate le osservazioni presentate:

- per R. Henning, da A. Skribe, Rechtsanwalt;
- per il governo tedesco, da T. Henze e J. Kemper, in qualità di agenti;
- per la Commissione europea, da W. Mölls e N. Yerrell, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l’avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

* Lingua processuale: il tedesco.

Sentenza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione della nozione di «orario di arrivo» ai sensi degli articoli 2, 5 e 7 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 (GU L 46, pag. 1).
- 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra la Germanwings GmbH (in prosieguo: la «Germanwings»), un vettore aereo, e il sig. Henning in merito al diniego da parte di tale vettore di concedere al sig. Henning una compensazione pecuniaria per l'asserito ritardo con cui il suo volo è giunto all'aeroporto di Colonia/Bonn (Germania).

Contesto normativo

- 3 L'articolo 2 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Definizioni», è formulato come segue:

«Ai sensi del presente regolamento, si intende per:

(...)

h) “destinazione finale”: la destinazione indicata sul biglietto esibito al banco di accettazione o, in caso di coincidenza diretta, la destinazione dell'ultimo volo; i voli alternativi in coincidenza disponibili non sono presi in considerazione se viene rispettato l'orario di arrivo originariamente previsto».
- 4 L'articolo 5 di detto regolamento, intitolato «Cancellazione del volo», così recita:

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

(...)

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

(...)

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.

(...)

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.

(...)».

5 L'articolo 6 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Ritardo», così dispone:

«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».

6 L'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria», dispone quanto segue:

«1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, i passeggeri ricevono una compensazione pecuniaria pari a:

- a) 250 EUR per tutte le tratte aeree inferiori o pari a 1 500 chilometri;

(...)

2. Se ai passeggeri è offerto di raggiungere la loro destinazione finale imbarcandosi su un volo alternativo a norma dell'articolo 8, il cui orario di arrivo non supera:

- a) di due ore, per tutte le tratte aeree pari o inferiori a 1 500 km, (...)

(...)

l'orario di arrivo previsto del volo originariamente prenotato, il vettore aereo operativo può ridurre del 50% la compensazione pecuniaria di cui al paragrafo 1.

(...)

4. Le distanze di cui ai paragrafi 1 e 2 sono misurate secondo il metodo della rotta ortodromica».

Procedimento principale e questione pregiudiziale

- 7 Il sig. Henning ha acquistato un biglietto aereo della Germanwings per recarsi da Salisburgo (Austria) a Colonia/Bonn. Tale biglietto prevedeva un decollo dall'aeroporto di Salisburgo l'11 maggio 2012 alle ore 13:30 e un arrivo all'aeroporto di Colonia/Bonn il giorno stesso alle ore 14:40. La distanza di volo tra questi due aeroporti è inferiore a 1 500 chilometri secondo il metodo della rotta ortodromica.
- 8 L'11 maggio 2012 l'aeromobile del sig. Henning è decollato in ritardo dall'aeroporto di Salisburgo. All'arrivo, le ruote del velivolo hanno toccato la pista dell'aeroporto di Colonia/Bonn alle ore 17:38. L'aeromobile ha tuttavia raggiunto la posizione di parcheggio solo alle ore 17:43, vale a dire 3 ore e 3 minuti dopo l'orario di arrivo previsto. I portelloni dell'aeromobile si sono aperti poco dopo.
- 9 Il sig. Henning considera che la destinazione finale è stata raggiunta con un ritardo di oltre 3 ore rispetto all'orario di arrivo previsto. Ritiene pertanto di avere diritto ad una compensazione pecuniaria di EUR 250 sulla base degli articoli da 5 a 7 del regolamento n. 261/2004. La Germanwings sostiene che, poiché l'orario di arrivo effettivo è quello in cui le ruote del velivolo hanno toccato la pista dell'aeroporto di Colonia/Bonn, il ritardo rispetto all'orario di arrivo previsto sarebbe stato solo di 2 ore e 58 minuti, di modo che non sarebbe dovuta alcuna compensazione pecuniaria.
- 10 Il giudice di primo grado ha ritenuto che l'orario di arrivo effettivo da prendere in considerazione fosse quello in cui è stato aperto il primo portellone dell'aeromobile per consentire ai passeggeri di scendere. Di conseguenza, tale giudice ha condannato la Germanwings a versare al sig. Henning una compensazione pecuniaria di EUR 250. Tale compagnia ha impugnato la decisione dinanzi al giudice del rinvio.
- 11 Alla luce di ciò, il Landesgericht Salzburg ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se, ai fini della nozione di “orario di arrivo” utilizzata negli articoli 2, 5 e 7 del regolamento [n. 261/2004] occorra far riferimento:

 - a) al momento in cui l'aeromobile atterra sulla pista (“touchdown”);
 - b) al momento in cui l'aeromobile ha raggiunto la posizione di parcheggio e sono azionati i freni di stazionamento o sono posizionati i freni a ceppi (“orario di arrivo alla rampa”);
 - c) al momento di apertura dei portelloni dell'aeromobile;
 - d) a un momento definito dalle parti nell'ambito della loro autonomia privata».

Sulla questione pregiudiziale

- 12 Con la sua questione il giudice del rinvio chiede sostanzialmente se gli articoli 2, 5 e 7 del regolamento n. 261/2004 debbano essere interpretati nel senso che la nozione di «orario di arrivo», utilizzata per determinare l'entità del ritardo subito dal passeggero di un volo, indica il momento in cui le ruote dell'aeromobile toccano la pista di atterraggio dell'aeroporto di destinazione, oppure nel senso che tale nozione indica il momento in cui l'aeromobile raggiunge la posizione di parcheggio e sono azionati i freni di stazionamento o sono posizionati i freni a ceppi, oppure ancora nel senso che tale nozione indica il momento dell'apertura del portellone dell'aeromobile, oppure infine nel senso che detta nozione indica un momento definito dalle parti di comune accordo.
- 13 In via preliminare occorre rilevare che il regolamento in esame riguarda due diverse situazioni di ritardo di un volo.

- 14 Da un lato, in taluni casi, come quello del ritardo di un volo di cui all'articolo 6 del regolamento n. 261/2004, tale regolamento si riferisce al ritardo di un volo rispetto all'orario di partenza previsto.
- 15 Dall'altro, in altre ipotesi, come quelle di cui agli articoli 5 e 7 di detto regolamento, esso si riferisce al ritardo di un volo riscontrato all'arrivo. Dai suddetti articoli risulta che, per determinare l'entità di un siffatto ritardo, si deve confrontare l'orario di arrivo previsto dell'aeromobile con quello in cui esso è effettivamente giunto a destinazione.
- 16 Orbene, il regolamento n. 261/2004 non definisce tale orario di arrivo effettivo. Tuttavia, dall'imperativo tanto dell'applicazione uniforme del diritto dell'Unione quanto del principio di parità di trattamento deriva che i termini di una disposizione di diritto dell'Unione che non contenga alcun espresso richiamo al diritto degli Stati membri per quanto riguarda la determinazione del suo senso e della sua portata devono di norma essere oggetto nell'intera Unione europea di un'interpretazione autonoma (v., in tal senso, sentenza Ekro, 327/82, EU:C:1984:11, punto 11).
- 17 Ne risulta che tale nozione di «orario di arrivo effettivo» dev'essere interpretata in modo da applicarsi uniformemente nell'Unione.
- 18 Alla luce di ciò, una delle ipotesi considerate dal giudice del rinvio, vale a dire quella secondo cui tale nozione sarebbe definita contrattualmente dagli interessati, dev'essere subito scartata, in mancanza di ogni indicazione in tal senso nel regolamento n. 261/2004.
- 19 Si deve poi ricordare che la Corte ha già dichiarato che, allorché subiscano un ritardo prolungato, ovvero di durata pari o superiore a tre ore, i passeggeri dei voli in tal modo ritardati, analogamente ai passeggeri il cui volo iniziale sia stato cancellato, e ai quali il vettore aereo non è in grado di proporre un riavviamento alle condizioni di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), punto iii), del regolamento n. 261/2004, dispongono di un diritto a compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7 di tale regolamento, dal momento che patiscono parimenti una perdita di tempo irreversibile (v., in tal senso, sentenza Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, punto 32 e giurisprudenza ivi citata).
- 20 Infatti, durante il volo, i passeggeri sono confinati in uno spazio chiuso, dove sono soggetti alle istruzioni e al controllo del vettore aereo e dove, per motivi tecnici e di sicurezza, le loro possibilità di comunicazione con il mondo esterno sono considerevolmente limitate. In simili condizioni, i passeggeri non possono occuparsi in modo continuato dei loro affari personali, familiari, sociali o professionali. Solo una volta terminato il volo essi possono riprendere le loro attività abituali.
- 21 Orbene, se siffatti disagi devono essere ritenuti inevitabili fintantoché il volo non eccede la durata prevista, ciò non vale in caso di ritardo, dal momento che il tempo eccedente la durata prevista del volo e trascorso nelle condizioni descritte al punto precedente rappresenta un «tempo perso», tenuto conto del fatto che i passeggeri coinvolti non possono impiegarlo per realizzare gli obiettivi che li hanno condotti a recarsi all'orario voluto alla destinazione scelta.
- 22 Ne risulta che la nozione di «orario di arrivo effettivo» nell'ambito del regolamento n. 261/2004 dev'essere intesa come corrispondente al momento in cui ha termine la situazione descritta al punto 20 della presente sentenza.
- 23 Orbene, a tale riguardo si deve constatare che, in linea di massima, la situazione dei passeggeri di un volo non cambia sostanzialmente né quando le ruote del loro aeromobile toccano la pista di atterraggio dell'aeroporto di destinazione, né quando tale aeromobile raggiunge la posizione di parcheggio e sono azionati i freni di stazionamento, né quando sono posizionati i freni a ceppi, dato che i passeggeri continuano ad essere soggetti, nello spazio in cui si trovano, a diverse costrizioni.

- 24 È solo nel momento in cui i passeggeri sono autorizzati a lasciare il velivolo e in cui è dato a tale scopo l'ordine di aprire i portelloni dell'aeromobile che i passeggeri possono in linea di principio riprendere le loro attività abituali senza dover subire tali costrizioni.
- 25 Dalle suesposte considerazioni risulta che gli articoli 2, 5 e 7 del regolamento n. 261/2004 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, corrisponde al momento in cui si apre almeno uno dei portelloni dell'aeromobile, posto che, in tale momento, i passeggeri sono autorizzati a lasciare il velivolo.
- 26 Tale conclusione non è inficiata dal fatto che diversi regolamenti europei, nonché taluni documenti dell'International Air Transport Association (IATA), facciano riferimento alla nozione di «orario di arrivo effettivo» come al momento in cui un aeromobile raggiunge la posizione di parcheggio. Infatti, tali regolamenti e documenti perseguono obiettivi riguardanti le norme di navigazione aerea e in particolare l'attribuzione delle bande orarie, che sono diverse da quelle del regolamento n. 261/2004. Pertanto, le definizioni in essi contenute non possono essere considerate pertinenti per interpretare i termini corrispondenti nell'ambito del regolamento n. 261/2004 che, di per sé, è esclusivamente diretto a riconoscere taluni diritti minimi ai passeggeri che subiscono vari disagi, a causa del negato imbarco contro la loro volontà, della cancellazione o del ritardo del loro volo.
- 27 Alla luce dell'insieme delle suesposte considerazioni, occorre rispondere alla questione del giudice del rinvio dichiarando che gli articoli 2, 5 e 7 del regolamento n. 261/2004 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.

Sulle spese

- 28 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Nona Sezione) dichiara:

Gli articoli 2, 5 e 7 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, 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.

Firme