



## Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Ottava Sezione)

29 luglio 2019\*

«Rinvio pregiudiziale – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Trasporto aereo – Negato imbarco – Nozioni di “compensazione pecuniaria” e di “risarcimento supplementare” – Tipo di danno risarcibile – Danno materiale o morale – Detrazione – Risarcimento supplementare – Assistenza – Informazioni fornite ai passeggeri»

Nella causa C-354/18,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dal Tribunalul Bacău (Tribunale superiore di Bacău, Romania), con decisione del 26 aprile 2018, pervenuta in cancelleria il 30 maggio 2018, nel procedimento

**Radu-Lucian Rusu,**

**Oana-Maria Rusu**

contro

**SC Blue Air – Airline Management Solutions SRL,**

LA CORTE (Ottava Sezione),

composta da F. Biltgen, presidente di sezione, J. Malenovský (relatore) e C.G. Fernlund, giudici,

avvocato generale: E. Sharpston

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per la SC Blue Air – Airline Management Solutions SRL, da M. Popa, avocat;
- per il governo rumeno, da C.-R. Canțâr, L. Lițu e A. Wellman, in qualità di agenti;
- per il governo tedesco, inizialmente da T. Henze, M. Hellmann, E. Lankenau e A. Berg, successivamente da questi ultimi tre, in qualità di agenti;
- per il governo polacco, da B. Majczyna, in qualità di agente;
- per la Commissione europea, da L. Nicolae e N. Yerrell, in qualità di agenti,

\* Lingua processuale: il rumeno.

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

ha pronunciato la seguente

### **Sentenza**

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione degli articoli 4, 7, 8 e 12 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 2004, L 46, pag. 1).
- 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra, da un lato, il sig. Radu-Lucian Rusu e la sig.ra Oana-Maria Rusu e, dall'altro, la SC Blue Air – Airline Management Solutions SRL (in prosieguo: la «Blue Air») relativamente al risarcimento dei danni morali e materiali da essi subiti a causa di un negato imbarco.

### **Contesto normativo**

#### *Diritto internazionale*

- 3 L'articolo 29 della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Montreal il 28 maggio 1999, e approvata a nome dell'Unione europea con la decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001 (GU 2001, L 194, pag. 38), prevede quanto segue:

«Nel trasporto di passeggeri, bagagli e merci, ogni azione di risarcimento per danni promossa a qualsiasi titolo, in base alla presente convenzione o in base a un contratto o ad atto illecito o per qualsiasi altra causa, può essere esercitata unicamente alle condizioni e nei limiti di responsabilità previsti dalla presente convenzione, fatta salva la determinazione delle persone legittimate ad agire e dei loro rispettivi diritti. Tale azione non dà luogo ad alcuna riparazione a titolo punitivo, esemplare o comunque non risarcitorio».

#### *Diritto dell'Unione*

- 4 I considerando 1, 10 e 20 del regolamento n. 261/2004 così recitano:
  - «(1) L'intervento della Comunità nel settore del trasporto aereo dovrebbe mirare, tra le altre cose, a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri. Andrebbero inoltre tenute in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale.
  - (...)
  - (10) I passeggeri non consenzienti a cui viene negato l'imbarco dovrebbero avere la possibilità di annullare il volo, usufruendo del rimborso del prezzo del biglietto, o di proseguirlo in condizioni soddisfacenti e dovrebbero beneficiare di un'adeguata assistenza durante il periodo di attesa di un volo successivo.
  - (...)

(20) Affinché i passeggeri possano efficacemente esercitare i propri diritti essi dovrebbero essere pienamente informati in merito ai loro diritti in caso di negato imbarco, cancellazione del volo o ritardo prolungato».

5 L'articolo 1, paragrafo 1, di tale regolamento così dispone:

«Il presente regolamento stabilisce, alle condizioni in esso specificate, i diritti minimi dei passeggeri in caso di:

- a) negato imbarco a passeggeri non consenzienti;
- b) cancellazione del volo;
- c) ritardo del volo».

6 L'articolo 4, paragrafo 3, di detto regolamento prevede quanto segue:

«In caso di negato imbarco a passeggeri non consenzienti, il vettore aereo operativo provvede immediatamente a versare loro una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7 e presta loro assistenza a norma degli articoli 8 e 9».

7 L'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), del medesimo regolamento è formulato nei termini seguenti:

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

(...)

- b) 400 EUR per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1 500 chilometri e per tutte le altre tratte comprese tra 1 500 e 3 500 chilometri;

(...)».

8 L'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 così dispone:

«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) il riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, non appena possibile, o

c) il riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, ad una data successiva di suo gradimento, a seconda delle disponibilità di posti».

9 L'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento medesimo prevede quanto segue:

«Il presente regolamento lascia impregiudicati i diritti del passeggero ad un risarcimento supplementare. Il risarcimento concesso ai sensi del presente regolamento può essere detratto da detto risarcimento».

### ***Diritto rumeno***

10 L'articolo 1350 del codul civil (codice civile) è formulato nei seguenti termini:

«(1) Ogni persona deve adempiere ai propri obblighi contrattuali.

(2) Se, senza giustificato motivo, non adempie a tali obblighi, è responsabile del danno causato all'altra parte ed è tenuta al risarcimento del danno, secondo la legge.

(3) Salvo che la legge disponga altrimenti, nessuna delle parti può disapplicare le norme sulla responsabilità contrattuale e optare per altre norme più favorevoli».

11 L'articolo 1530 del codice civile prevede quanto segue:

«Il creditore ha diritto al risarcimento del danno cagionato dal debitore che è conseguenza diretta e necessaria dell'ingiustificato o, se del caso, colpevole inadempimento dell'obbligazione».

12 L'articolo 1531 del codice civile così dispone:

«(1) Il creditore ha diritto all'integrale risarcimento del danno sofferto a causa dell'inadempimento.

(2) Il danno comprende la perdita effettivamente subita dal creditore ed il mancato guadagno sofferto. Nel determinare l'ammontare del danno si tiene conto anche delle spese sostenute dal creditore, entro un limite ragionevole, per evitare o limitare il danno.

(3) Il creditore ha diritto anche al risarcimento del danno non patrimoniale».

13 L'articolo 1533 del codice civile prevede quanto segue:

«Il debitore è responsabile soltanto dei danni che prevedeva o che poteva prevedere come conseguenza dell'inadempimento al momento della conclusione del contratto, tranne il caso in cui l'inadempimento è volontario o è dovuto a sua colpa grave. Anche in questo caso, il risarcimento del danno comprende soltanto ciò che è conseguenza diretta e necessaria dell'inadempimento dell'obbligazione».

14 L'articolo 1534 del codice civile così dispone:

«(1) Se, con la sua azione od omissione colpevole, il creditore ha contribuito a cagionare il danno, il risarcimento è diminuito di conseguenza. La presente disposizione si applica anche se il danno è in parte dovuto ad un evento il cui rischio è stato assunto dal creditore.

(2) Il debitore non è tenuto al risarcimento dei danni che il creditore avrebbe potuto evitare usando una minima diligenza».

## Procedimento principale e questioni pregiudiziali

- 15 I ricorrenti nel procedimento principale hanno prenotato con la Blue Air due biglietti aerei per recarsi, il 6 settembre 2016, da Bacău (Romania) a Londra (Regno Unito), luogo ove essi sono stabiliti e lavorano.
- 16 Al momento dell'imbarco, i ricorrenti nel procedimento principale sono stati informati che il volo sarebbe stato operato da un aeromobile diverso da quello inizialmente previsto e che, a causa della minore capacità di posti disponibili a bordo del suddetto secondo aeromobile, non era più possibile il loro imbarco.
- 17 Il trasporto dei ricorrenti nel procedimento principale, di conseguenza, è stato programmato su un altro volo operato dalla Blue Air ed essi sono giunti a Londra l'11 settembre 2016.
- 18 A seguito di tali eventi, la Blue Air ha offerto a entrambi i ricorrenti nel procedimento principale un biglietto aereo gratuito da utilizzare entro il 24 marzo 2017, offerta che essi hanno rifiutato adducendo che il danno subito superava il valore di un biglietto aereo.
- 19 Successivamente, la Blue Air ha offerto ai ricorrenti nel procedimento principale una compensazione pecuniaria di EUR 400 a persona, in forza del regolamento n. 261/2004. A tal riguardo, i ricorrenti nel procedimento principale hanno ritenuto che detta compensazione pecuniaria mirasse a risarcire soltanto il danno morale subito, e non il danno materiale, il quale rientra nella nozione di «risarcimento supplementare».
- 20 I ricorrenti nel procedimento principale hanno dunque adito la Judecătoria Bacău (Tribunale di primo grado di Bacău, Romania). Dinanzi a tale giudice, essi hanno chiesto che la Blue Air sia condannata a pagare loro rispettivamente EUR 437 ed EUR 386 a titolo di danno materiale, consistente in una trattenuta sul salario. I ricorrenti nel procedimento principale, in seguito, hanno apportato precisazioni sugli importi delle perdite di retribuzione realmente subite. I ricorrenti nel procedimento principale hanno, inoltre, chiesto EUR 1 500 ciascuno a titolo di danno morale. Essi hanno, altresì, asserito che una procedura di licenziamento era stata aperta nei confronti del sig. Rusu, alla fine conclusasi però soltanto con un richiamo.
- 21 La Blue Air ha sostenuto che i ricorrenti nel procedimento principale non avevano diritto a una compensazione pecuniaria superiore a EUR 400 previsti dall'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004, poiché essi non avevano espressamente chiesto di essere trasportati il prima possibile, con un'altra compagnia aerea e su un'altra rotta, bensì avevano accettato il volo previsto per l'11 settembre 2016. La Blue Air ha, altresì, allegato che, se i ricorrenti nel procedimento principale avessero chiesto un volo alternativo, essa ne avrebbe cercato uno che avrebbe loro permesso di arrivare a destinazione.
- 22 La Judecătoria Bacău (Tribunale di primo grado di Bacău) ha in parte accolto il ricorso, condannando la Blue Air a versare EUR 400 a titolo di risarcimento del danno morale a ciascun ricorrente nel procedimento principale e respingendo le altre domande presentate da questi ultimi.
- 23 Tanto i ricorrenti nel procedimento principale quanto la Blue Air hanno presentato appello avverso la decisione della Judecătoria Bacău (Tribunale di primo grado di Bacău) presso il giudice del rinvio, che ritiene necessario chiarire determinati aspetti legati all'interpretazione degli articoli 4, 7, 8 e 12 del regolamento n. 261/2004.

24 In tali circostanze, il Tribunalul Bacău (Tribunale superiore di Bacău, Romania) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

- «1) Se l'importo di EUR 400 previsto dall'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004 miri a risarcire principalmente i danni materiali, mentre quelli morali devono essere valutati alla luce dell'articolo 12 di tale regolamento, o se l'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), copra principalmente i danni morali, e quelli materiali siano soggetti alle disposizioni di cui all'articolo 12.
- 2) Se la somma che rappresenta la retribuzione non percepita che supera la somma di EUR 400 prevista dall'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), rientri nella nozione di risarcimento supplementare di cui all'articolo 12.
- 3) Ai sensi dell'articolo 12, [paragrafo 1], seconda frase, “[i]l risarcimento concesso ai sensi del presente regolamento può essere detratto da detto risarcimento”. Se tale articolo vada inteso nel senso che lascia alla discrezionalità del giudice nazionale la detrazione della somma concessa ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), dal risarcimento supplementare, o se tale detrazione sia obbligatoria.
- 4) Nel caso in cui la detrazione della somma non sia obbligatoria, in base a quali elementi il giudice nazionale decida se detrarre la somma di cui all'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), dal risarcimento supplementare.
- 5) Se il danno derivante dal mancato pagamento della retribuzione, dovuto al fatto che il lavoratore non ha potuto presentarsi sul posto di lavoro a causa di un arrivo ritardato a destinazione, in seguito al riavviamento, debba essere valutato sotto il profilo dell'adempimento degli obblighi previsti dall'articolo 8, oppure dall'articolo 12 in combinato disposto con l'articolo 4.
- 6) Se l'adempimento dell'obbligo del vettore aereo di prestare assistenza, in forza dell'articolo 4, paragrafo 3, e dell'articolo 8 del regolamento n. 261/2004, implichi che il passeggero venga informato in modo completo su tutte le opzioni circa un riavviamento, come previste dall'articolo 8, paragrafo 1, lettere a), b) e c), del regolamento.
- 7) A chi spetti, ai sensi dell'articolo 8 del regolamento n. 261/2004, l'onere della prova che il riavviamento è stato effettuato il prima possibile.
- 8) Se il regolamento ponga a carico dei passeggeri l'obbligo di ricercare altri voli per la destinazione e di chiedere alla compagnia aerea di trovare posti disponibili su tali voli, o se la compagnia aerea sia tenuta d'ufficio a cercare l'opzione più vantaggiosa per il passeggero per trasportarlo a destinazione.
- 9) Se, nel determinare i danni sofferti dai passeggeri, sia rilevante il fatto che essi hanno acconsentito alla proposta della compagnia aerea di fornire loro un volo per l'11.09.2016 sebbene potessero immaginarsi che non sarebbero stati retribuiti per il periodo di assenza dal lavoro».

### **Sulle questioni pregiudiziali**

#### ***Sulle questioni prima, seconda, quinta e nona***

25 Con le sue questioni prima, seconda, quinta e nona, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che l'importo previsto da tale disposizione mira a risarcire un danno quale

una perdita di retribuzione, o se un simile danno possa essere oggetto del risarcimento supplementare di cui all'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento in parola. Esso chiede, inoltre, come determinare tale danno alla luce di detto regolamento.

- 26 È opportuno rilevare, in via preliminare, che il regolamento n. 261/2004 persegue l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione ai passeggeri aerei, a prescindere dal fatto che si trovino in una situazione di imbarco negato, cancellazione o ritardo prolungato del volo, poiché risultano tutti vittima di fastidi o gravi disagi assimilabili dovuti al trasporto aereo (v. sentenza del 19 novembre 2009, *Sturgeon e a.*, C-402/07, EU:C:2009:716, punto 44).
- 27 In tale contesto, in primo luogo, l'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 prevede una compensazione pecuniaria per i passeggeri, il cui importo varia, in particolare, in funzione della distanza del volo. Più specificatamente, tale articolo 7, paragrafo 1, lettera b), prevede una compensazione pecuniaria di EUR 400 per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1 500 chilometri e per tutte le altre tratte comprese tra 1 500 e 3 500 chilometri.
- 28 Per quanto riguarda gli importi fissati dall'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, essi mirano a risarcire, in modo uniforme e immediato, i danni rappresentati dai disagi dovuti, in particolare, come avviene nel procedimento principale, ai negati imbarchi nel trasporto aereo dei passeggeri, senza che essi debbano sopportare gli inconvenienti che comporta l'esperienza di azioni di risarcimento del danno dinanzi agli organi giurisdizionali competenti (v., per analogia, sentenza del 10 gennaio 2006, *IATA e ELFAA*, C-344/04, EU:C:2006:10, punto 45).
- 29 Il testo stesso dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, che rinvia all'articolo 7 di quest'ultimo, impone infatti al vettore aereo coinvolto di provvedere in modo immediato a versare una compensazione pecuniaria ai passeggeri non consenzienti in caso di negato imbarco.
- 30 Tali importi forfettari mirano a risarcire solo i danni che sono pressoché identici per tutti i passeggeri interessati (v., per analogia, sentenze del 10 gennaio 2006, *IATA e ELFAA*, C-344/04, EU:C:2006:10, punto 43, nonché del 23 ottobre 2012, *Nelson e a.*, C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, punto 52).
- 31 Per contro, né l'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 né tale regolamento nel suo complesso prevedono la compensazione pecuniaria dei danni individuali, dovuti allo spostamento dei passeggeri interessati, il cui risarcimento richiede una valutazione caso per caso dell'entità del danno causato e può, di conseguenza, essere oggetto solo di una compensazione a posteriori e su base individuale (v., in tal senso, sentenza del 10 gennaio 2006, *IATA e ELFAA*, C-344/04, EU:C:2006:10, punto 43).
- 32 Nel procedimento principale, i ricorrenti hanno subito, a seguito di un negato imbarco, una perdita di retribuzione determinata dall'impossibilità di presentarsi sul luogo di lavoro a causa di un arrivo tardivo a destinazione.
- 33 Orbene, una simile perdita di retribuzione deve essere intesa come un danno individuale, attinente alla situazione propria dei passeggeri in oggetto, e richiede una valutazione caso per caso dell'entità del danno così causato.
- 34 Conseguentemente, un simile danno non rientra nella compensazione pecuniaria forfettaria prevista dall'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004.
- 35 In secondo luogo, occorre osservare che, a norma dell'articolo 12, paragrafo 1, prima frase, del regolamento n. 261/2004, quest'ultimo lascia impregiudicati i diritti del passeggero ad un risarcimento supplementare.

- 36 Da tale formulazione si evince che il regolamento n. 261/2004 non può ostare a che un passeggero danneggiato possa essere risarcito per un danno da lui subito, e che è destinato a essere valutato individualmente e a posteriori, dal momento che il diritto nazionale o il diritto internazionale gli concedono il diritto ad un simile risarcimento, a condizione che quest'ultimo sia supplementare al risarcimento forfettario previsto da detto regolamento.
- 37 Orbene, un risarcimento deve essere considerato supplementare, ai sensi dell'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, quando trae origine da una delle situazioni previste all'articolo 1, paragrafo 1, di tale regolamento, essendo alla base dei disagi che sono risarciti in modo uniforme e immediato in forza del suddetto regolamento.
- 38 Nel caso di specie è pacifico che la perdita di retribuzione, da un lato, è propria dei ricorrenti nel procedimento principale, essendo destinata ad essere valutata individualmente e a posteriori e, dall'altro, è dovuta ad un negato imbarco contro la loro volontà, i cui disagi sono risarcibili in modo uniforme e immediato ai sensi del regolamento n. 261/2004.
- 39 In tale contesto, una simile perdita di retribuzione deve essere intesa come un danno che può essere oggetto del risarcimento supplementare previsto all'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004.
- 40 In terzo luogo, come emerge dal punto 31 della presente sentenza, dal momento che il regolamento n. 261/2004 non prevede il risarcimento dei danni individuali quali una perdita di retribuzione, spetta al giudice del rinvio determinare e valutare, sulla base giuridica pertinente, i diversi elementi costitutivi di tale danno, ivi compreso, se del caso, il comportamento dei passeggeri danneggiati, nonché l'entità del risarcimento del suddetto danno.
- 41 Sulla base di quanto precede, occorre rispondere alle questioni prima, seconda, quinta e nona dichiarando, in primo luogo, che l'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che l'importo previsto in tale disposizione non mira a risarcire un danno quale una perdita di retribuzione, in secondo luogo, detto danno può essere oggetto del risarcimento supplementare previsto all'articolo 12, paragrafo 1, di tale regolamento, e, in terzo luogo, spetta al giudice del rinvio determinare e valutare, sulla base giuridica pertinente, i diversi elementi costitutivi del suddetto danno, nonché l'entità del risarcimento del medesimo.

### *Sulle questioni terza e quarta*

- 42 Con le sue questioni terza e quarta, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se il regolamento n. 261/2004, e in particolare il suo articolo 12, paragrafo 1, seconda frase, debba essere interpretato nel senso che esso permette al giudice nazionale competente di detrarre dal risarcimento supplementare il risarcimento accordato in forza di tale regolamento, ma non lo obbliga a farlo. Chiede inoltre quali siano le condizioni sulla base delle quali il giudice nazionale competente potrebbe procedere a tale detrazione.
- 43 A tal proposito, l'articolo 12, paragrafo 1, seconda frase, del regolamento n. 261/2004 prevede che il risarcimento concesso ai sensi di tale regolamento può essere detratto dal risarcimento supplementare.
- 44 Da tale chiara formulazione si desume che l'articolo 12, paragrafo 1, seconda frase, del regolamento n. 261/2004 non impone di procedere ad una simile detrazione, sebbene non osti a che essa sia eventualmente effettuata.



- 45 Infatti, come statuito ai punti 35 e 36 della presente sentenza, sono il diritto nazionale o il diritto internazionale che possono concedere al passeggero interessato un diritto a un risarcimento supplementare, mentre il regolamento n. 261/2004, quanto a esso, si applica lasciando impregiudicato tale diritto, come risulta dal suo articolo 12, paragrafo 1, prima frase.
- 46 Inoltre, dall'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, leggendo in combinato disposto le sue due frasi, si evince che detto regolamento non può essere interpretato nel senso di imporre qualsiasi condizione che possa limitare il potere del giudice nazionale competente di detrarre eventualmente da un risarcimento supplementare il risarcimento concesso da tale regolamento. L'esistenza di simili condizioni sarebbe quindi incompatibile con l'articolo 12, paragrafo 1, seconda frase, del suddetto regolamento.
- 47 Sulla base di quanto precede, occorre rispondere alle questioni terza e quarta dichiarando che il regolamento n. 261/2004, e in particolare il suo articolo 12, paragrafo 1, seconda frase, deve essere interpretato nel senso che esso consente al giudice nazionale competente di detrarre dal risarcimento supplementare il risarcimento concesso in forza di tale regolamento, ma non lo obbliga a farlo, in quanto il suddetto regolamento non impone al giudice nazionale competente condizioni sulla base delle quali potrebbe procedere a tale detrazione.

#### *Sulle questioni sesta e ottava*

- 48 Con le sue questioni sesta e ottava, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 8, paragrafo 1, di tale regolamento, debba essere interpretato nel senso che esso impone al vettore aereo operativo di presentare ai passeggeri coinvolti informazioni complete su tutte le possibilità previste nella seconda di tali disposizioni, o se tale disposizione impone anche ai passeggeri coinvolti di contribuire attivamente alla ricerca delle informazioni a tal fine.
- 49 A tal riguardo, prima di tutto, l'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 prevede in particolare che, in caso di negato imbarco a passeggeri non consenzienti, il vettore aereo operativo offre loro assistenza conformemente all'articolo 8 di tale regolamento.
- 50 Inoltre, l'articolo 8 del regolamento n. 261/2004, rubricato «Diritto a rimborso o al riavviamento», enuncia, al suo paragrafo 1, che al passeggero è offerta la scelta tra tre possibilità che sono ivi specificate, vale a dire sostanzialmente, in primo luogo, il rimborso del biglietto e, se del caso, un volo di ritorno verso il punto di partenza iniziale, non appena possibile, in secondo luogo, il riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, non appena possibile, e, in terzo luogo, il riavviamento verso tale destinazione, in condizioni di trasporto comparabili, ad una data successiva di suo gradimento, a seconda delle disponibilità di posti.
- 51 Peraltro, il considerando 10 del regolamento n. 261/2004 sintetizza l'essenziale di detta scelta indicando che i passeggeri non consenzienti a cui viene negato l'imbarco dovrebbero avere la possibilità di annullare il volo, usufruendo del rimborso del prezzo del biglietto, o di proseguire il loro trasporto aereo in condizioni soddisfacenti.
- 52 Infine, dal considerando 20 del regolamento n. 261/2004 risulta, in particolare, che i passeggeri che hanno subito un negato imbarco dovrebbero essere pienamente informati in merito ai loro diritti affinché possano esercitarli efficacemente.
- 53 Dalla lettura congiunta dell'insieme di tali disposizioni e di tali considerando del regolamento n. 261/2004 si evince, in primo luogo, che spetta al vettore aereo che ha negato l'imbarco ai passeggeri offrire a questi ultimi un'assistenza, in particolare proponendo loro una scelta, alle condizioni che l'articolo 8, paragrafo 1, di tale regolamento fissa rispettivamente alle lettere a), b) e c).

- 54 Ne risulta, in secondo luogo, che una simile proposta deve fornire ai passeggeri che hanno subito un negato imbarco le informazioni necessarie per permettere loro di operare una scelta efficace al fine o di annullare il volo e di farsi rimborsare il biglietto o di proseguire il trasporto aereo verso la destinazione finale in condizioni comparabili, non appena possibile o ad una data successiva.
- 55 Ne consegue, in terzo luogo, che, dal momento che il passeggero a cui sia stato negato l'imbarco ha diritto all'assistenza del vettore aereo coinvolto, ivi compreso il diritto di farsi fornire i dati necessari affinché possa operare una scelta efficace e informata, il godimento di un simile diritto non può comportare un qualsiasi obbligo da parte del passeggero di contribuire attivamente alla ricerca dei dati che la proposta di detto vettore deve contenere.
- 56 Sulla base di quanto precede, occorre rispondere alle questioni sesta e ottava dichiarando che l'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 8, paragrafo 1, del medesimo, deve essere interpretato nel senso che esso impone al vettore aereo operativo di presentare ai passeggeri coinvolti informazioni complete su tutte le possibilità previste nella seconda di tali disposizioni, mentre i passeggeri di cui trattasi non hanno alcun obbligo di contribuire attivamente alla ricerca delle informazioni a tal fine.

### *Sulla settima questione*

- 57 Con la sua settima questione, il giudice del rinvio chiede sostanzialmente se l'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che, ai fini di tale disposizione, l'onere di provare che il riavviamento è stato operato non appena possibile spetta al vettore aereo operativo o se debba essere interpretato nel senso che tale onere incombe sui passeggeri coinvolti.
- 58 Come si evince dai punti 53 e 54 della presente sentenza, il vettore aereo che ha negato l'imbarco a taluni passeggeri ha l'obbligo di offrire assistenza a questi ultimi per consentire loro di operare una scelta efficace ed informata tra le diverse possibilità che l'articolo 8, paragrafo 1, di detto regolamento precisa rispettivamente alle lettere a), b) e c).
- 59 Spetta pertanto al vettore aereo operativo proporre ai passeggeri coinvolti anche l'opzione di un riavviamento verso la loro destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili e non appena possibile, conformemente all'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004.
- 60 Nel fare una proposta concreta, il vettore aereo operativo deve prendere in considerazione e combinare diversi elementi rilevanti che la determinano, in particolare l'ora di arrivo presso la destinazione finale in seguito al riavviamento previsto, le condizioni alle quali tale riavviamento può realizzarsi nonché se il riavviamento in parola sia realizzabile dal vettore aereo stesso o necessiti dell'aiuto di un altro vettore aereo, se del caso secondo le disponibilità di quest'ultimo.
- 61 Orbene, la responsabilità di proporre e organizzare un riavviamento a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004, che incombe sul vettore aereo coinvolto, implica l'onere di provare che il riavviamento così organizzato è stato effettuato non appena possibile.
- 62 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla settima questione dichiarando che l'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che, ai fini di tale disposizione, l'onere di provare che il riavviamento è stato effettuato non appena possibile incombe sul vettore aereo operativo.

## Sulle spese

<sup>63</sup> 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 (Ottava Sezione) dichiara:

- 1) **In primo luogo, l'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), 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 l'importo previsto in tale disposizione non mira a risarcire un danno quale una perdita di retribuzione, in secondo luogo, detto danno può essere oggetto del risarcimento supplementare previsto all'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, e, in terzo luogo, spetta al giudice del rinvio determinare e valutare, sulla base giuridica pertinente, i diversi elementi costitutivi del suddetto danno, nonché l'entità del risarcimento del medesimo.**
- 2) **Il regolamento n. 261/2004, e in particolare il suo articolo 12, paragrafo 1, seconda frase, deve essere interpretato nel senso che esso consente al giudice nazionale competente di detrarre dal risarcimento supplementare il risarcimento concesso in forza di tale regolamento, ma non lo obbliga a farlo, in quanto il suddetto regolamento non impone al giudice nazionale competente condizioni sulla base delle quali potrebbe procedere a tale detrazione.**
- 3) **L'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 8, paragrafo 1, del medesimo, deve essere interpretato nel senso che esso impone al vettore aereo operativo di presentare ai passeggeri coinvolti informazioni complete su tutte le possibilità previste nella seconda di tali disposizioni, mentre i passeggeri di cui trattasi non hanno alcun obbligo di contribuire attivamente alla ricerca delle informazioni a tal fine.**
- 4) **L'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che, ai fini di tale disposizione, l'onere di provare che il riavviamento è stato effettuato non appena possibile incombe sul vettore aereo operativo.**

Firme