Corte di giustizia dell'Unione europea
COMUNICATO STAMPA n. 45/12
Lussemburgo, 19 aprile 2012

Stampa e Informazione

Conclusioni dell'avvocato generale nella causa C-22/11
Finnair Oyj / Timy Lassooy

Secondo l'avvocato generale Bot, il vettore aereo è tenuto ad indennizzare i passeggeri quando è stato loro negato l'imbarco a causa della riprogrammazione del loro volo in seguito ad uno sciopero all'aeroporto avvenuto due giorni prima e che ha avuto ripercussioni su un precedente volo

Solo il negato imbarco per motivi connessi alla situazione individuale dei passeggeri può esentare il vettore aereo da siffatto obbligo

Quando ad un passeggero è negato l'imbarco contro la sua volontà, il vettore aereo è tenuto, a norma del diritto dell'Unione [1], a fornirgli assistenza nonché una compensazione forfettaria. Il negato imbarco è definito dal diritto dell'Unione come il rifiuto di trasportare passeggeri su un volo, sebbene i medesimi si siano regolarmente presentati all'imbarco, salvo se vi sono ragionevoli motivi per negare loro l'imbarco, quali ad esempio motivi di salute o di sicurezza ovvero documenti di viaggio inadeguati.

A seguito di uno sciopero del personale dell'aeroporto di Barcellona (Spagna) il 28 luglio 2006, il volo di linea Finnair Barcellona-Helsinki delle ore 11.40 ha dovuto essere cancellato. Di conseguenza la Finnair ha deciso di riorganizzare i propri voli affinché i passeggeri del volo cancellato non subissero tempi di attesa eccessivamente lunghi.

Pertanto tali passeggeri sono stati trasportati a Helsinki (Finlandia) il giorno dopo, 29 luglio 2006, con il volo delle 11.40 nonché, lo stesso giorno, con un volo delle 21.40, appositamente noleggiato. In conseguenza di tale riorganizzazione, alcuni dei passeggeri che avevano acquistato il biglietto per il volo delle 11.40 del 29 luglio 2006 hanno dovuto aspettare il 30 luglio 2006 per raggiungere Helsinki con il volo di linea delle 11.40 e con un volo delle 21.40, anch'esso appositamente noleggiato per la circostanza. Parimenti, altri passeggeri, come il sig. Lassooy – che avevano acquistato il biglietto per il volo delle 11.40 del 30 luglio 2006 e che si erano regolarmente presentati all'imbarco – hanno raggiunto Helsinki con il volo speciale delle 21.40.

Ritenendo che la Finnair gli avesse negato l'imbarco, il sig. Lassooy ha proposto ricorso dinanzi ai giudici finlandesi affinché la compagnia aerea fosse condannata a versagli la compensazione forfettaria di EUR 400 prevista dalla normativa europea per le tratte intracomunitarie superiori a 1 500 Km.

Il Korkein oikeus (Corte suprema, Finlandia), adito in ultima istanza, nutre dubbi sull'interpretazione della nozione di «negato imbarco» ed interroga la Corte al riguardo.

Con le conclusioni odierne, l'avvocato generale Bot, sottolinea, anzitutto, che **la nozione di «negato imbarco» dev'essere interpretata estensivamente e non può limitarsi all'«overbooking».** Tale constatazione risulta non soltanto dai lavori preparatori per l'adozione della normativa europea, ma anche dall'obiettivo da essa perseguito, di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri aerei.

[1] 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).

Orbene, ammettere che nella nozione di negato imbarco siano compresi soltanto i casi di «overbooking» avrebbe per conseguenza di privare di qualsiasi protezione i passeggeri che si trovano in una situazione identica a quella del sig. Lassooy. Infatti il volo per il quale il sig. Lassooy aveva una prenotazione ha avuto luogo all'ora e nel giorno previsti. Pertanto, se si ritenesse che al sig. Lassooy non sia stato negato l'imbarco, egli non potrebbe invocare né le disposizioni applicabili alla cancellazione di un volo, né quelle relative al ritardo. Così, non rientrerebbe in nessuna delle categorie per le quali sono previste misure di protezione nei confronti dei passeggeri aerei che subiscono difficoltà e disagi gravi. Pertanto il vettore aereo non sarebbe tenuto a versargli alcuna compensazione per il pregiudizio causato né tanto meno, e soprattutto, a fornirgli assistenza, vale a dire a provvedere alle sue esigenze immediate, sul posto. Il passeggero sarebbe quindi abbandonato a se stesso, il che sarebbe del tutto contrario all'obiettivo della normativa europea che è quello di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri aerei. Inoltre taluni vettori aerei potrebbero essere indotti a sottrarsi ai propri obblighi, poiché sarebbe facile addurre a pretesto una riorganizzazione dei loro voli o qualsiasi motivo diverso da quello dell'eccesso di prenotazioni per negare l'imbarco a un passeggero ed evitare di versargli una compensazione o anche di assisterlo.

L'avvocato generale ritiene poi che **il «negato imbarco» non possa essere giustificato con motivi connessi alla riorganizzazione di voli in seguito a circostanze eccezionali,** quale uno sciopero all'aeroporto. Ad avviso dell'avvocato generale, il negato imbarco dei passeggeri **può essere giustificato solo dai motivi riconducibili alla situazione individuale degli stessi passeggeri.**

Infatti **il negato imbarco** è **una misura individuale presa dal vettore aereo in modo arbitrario nei confronti di un passeggero che ha peraltro soddisfatto tutte le condizioni richieste ai fini dell'imbarco**. Siffatta misura perde il suo carattere arbitrario solo quando il passeggero stesso commette un'irregolarità – ad esempio presentando documenti d'identità non validi – oppure quando, con il suo comportamento, mette in pericolo la sicurezza del volo e/o degli altri passeggeri, ad esempio se si trova in stato di ebbrezza o dimostra violenza. In tali casi, la decisione di non imbarcare il passeggero è imputabile a quest'ultimo, il quale non può pretendere alcuna compensazione né alcuna assistenza. Per contro, la decisione di negato imbarco fondata su motivi completamente estranei al passeggero interessato non può avere per effetto quello di privarlo di qualsiasi protezione.

Peraltro, dato che lo sciopero all'aeroporto di Barcellona non può essere imputato alla Finnair, il vettore aereo in parola ha il diritto – se ritiene di non dover subire le conseguenze di tale sciopero – di chiedere un risarcimento ai soggetti responsabili conformemente al diritto nazionale applicabile.

Una siffatta interpretazione **non è contraria al principio di parità di trattamento**, anche se la sorte del passeggero al quale il vettore aereo ha negato l'imbarco a seguito di circostanze eccezionali, dovesse essere più favorevole rispetto a quella del passeggero il cui volo sia stato cancellato o ritardato a seguito di tali circostanze, dal momento che il primo sarebbe compensato, ma non il secondo. Il principio di parità di trattamento richiede infatti che situazioni paragonabili non siano trattate in maniera diversa e che situazioni diverse non siano trattate in maniera uguale, salvo obiettiva giustificazione. Orbene, i passeggeri vittime di una cancellazione o di un ritardo del volo non si trovano nella stessa situazione dei passeggeri cui il vettore aereo ha negato l'imbarco. Infatti, mentre il negato imbarco riguarda uno o più passeggeri, nel caso di cancellazione o di ritardo del volo, tutti i passeggeri sono interessati e colpiti allo stesso modo.

Inoltre, quando la cancellazione o il ritardo del volo sono dovuti a circostanze eccezionali, il vettore aereo non è tenuto a versare la compensazione prevista dal diritto dell'Unione nei limiti in cui esso non abbia avuto alcun controllo sugli eventi in questione. Per contro non è questo il caso quando al passeggero sia negato l'imbarco dopo una riorganizzazione dei voli decisa dal vettore aereo a seguito di circostanze eccezionali. Questa decisione del vettore aereo fa di per sé subire difficoltà e disagi a uno o più passeggeri scelti in modo del tutto aleatorio. Per tale motivo, poiché il pregiudizio sopportato è imputabile al vettore aereo, la compensazione resta dovuta al fine di

dissuadere quest'ultimo dal ricorrere a siffatta pratica e di privilegiare il ricorso a volontari disposti a rinunciare alla loro prenotazione.

IMPORTANTE: Le conclusioni dell'avvocato generale non vincolano la Corte di giustizia. Il compito dell'avvocato generale consiste nel proporre alla Corte, in piena indipendenza, una soluzione giuridica nella causa per la quale è stato designato. I giudici della Corte cominciano adesso a deliberare in questa causa. La sentenza sarà pronunciata in una data successiva.

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 delle conclusioni è pubblicato sul sito CURIA il giorno della pronuncia

Contatto stampa: Estella Cigna Angelidis ☎ (+352) 4303 2582