



Stampa e Informazione

Corte di giustizia dell'Unione europea  
**COMUNICATO STAMPA n. 125/12**  
Lussemburgo, 4 ottobre 2012

Sentenza nella causa C-321/11  
Germán Rodríguez Cachafeiro, María de los Reyes Martínez-Reboredo  
Varela-Villamor / Iberia, Líneas Aéreas de España SA

## **I passeggeri di voli comprendenti più tratte in successione devono essere risarciti per negato imbarco, quando quest'ultimo è dovuto ad un ritardo imputabile al vettore per il primo volo**

*La compensazione pecuniaria per negato imbarco riguarda non soltanto le situazioni di sovrapprenotazione, ma anche quelle connesse ad altre ragioni, segnatamente operative*

Il regolamento in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri <sup>1</sup> riconosce taluni diritti ai passeggeri di voli in partenza o a destinazione di un aeroporto situato in uno Stato membro. Esso definisce il «negato imbarco» come il rifiuto da parte di un vettore aereo di trasportare passeggeri non consenzienti benché si siano presentati in tempo all'imbarco con una prenotazione confermata. Tuttavia il regolamento prevede casi in cui un rifiuto siffatto da parte del vettore può essere giustificato. Eccetto tali casi, i passeggeri hanno diritto ad una compensazione pecuniaria immediata, al rimborso del prezzo del biglietto o all'imbarco su un volo alternativo verso la loro destinazione finale nonché all'assistenza durante il periodo di attesa del volo successivo.

Il sig. Rodríguez Cachafeiro e la sig.ra Martínez-Reboredo Varela-Villamor hanno acquistato ciascuno dalla compagnia aerea Iberia un biglietto aereo per il tragitto La Coruña – Santo Domingo. Tale biglietto comprendeva due voli: il volo La Coruña – Madrid e il volo Madrid – Santo Domingo. Essi hanno registrato i loro bagagli direttamente per la loro destinazione finale al banco di registrazione dell'Iberia dell'aeroporto di La Coruña dove sono state loro rimesse le carte di imbarco corrispondenti ai due voli uno di seguito all'altro.

Il primo volo ha subito un ritardo di un'ora e 25 minuti. In previsione del fatto che tale ritardo avrebbe implicato che i due passeggeri in questione perdessero la coincidenza a Madrid, l'Iberia ha annullato le loro carte di imbarco per il secondo volo. Nonostante tale ritardo, al loro arrivo a Madrid, essi si sono presentati alla porta d'imbarco mentre la compagnia effettuava l'ultima chiamata per i passeggeri, ma il personale dell'Iberia ha loro impedito l'imbarco per il motivo che le loro carte di imbarco erano state annullate ed i rispettivi posti erano stati assegnati ad altri passeggeri. Essi hanno atteso il giorno successivo per essere trasportati a Santo Domingo con un altro volo ed hanno raggiunto la loro destinazione finale con 27 ore di ritardo.

Considerando che la compagnia Iberia avesse loro negato l'imbarco senza valida ragione, essi hanno adito la giustizia spagnola chiedendo la condanna della compagnia aerea al versamento di una compensazione di EUR 600 ciascuno, come prevista dal regolamento per i voli extracomunitari superiori a 3 500 chilometri. Nel corso del procedimento, l'Iberia ha fatto valere che la situazione in parola non costituiva un negato imbarco, ma una coincidenza persa – che non comporta alcuna compensazione – in quanto la decisione di negato imbarco non era imputabile ad una sovrapprenotazione, ma al ritardo del volo precedente.

In tali circostanze il giudice nazionale chiede alla Corte di giustizia se la nozione di «negato imbarco» riguardi esclusivamente le situazioni in cui i voli sono stati oggetto di una sovrapprenotazione iniziale o se la nozione di cui trattasi possa estendersi ad altre situazioni.

<sup>1</sup> 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).

Nella sua sentenza odierna la Corte dichiara che **la nozione di «negato imbarco» riguarda le situazioni di sovrapprenotazione, ma anche quelle connesse ad altre ragioni, segnatamente operative.**

Questa interpretazione deriva non soltanto dal tenore letterale del regolamento, ma anche dall'obiettivo da esso perseguito, cioè quello di garantire un livello elevato di protezione per i passeggeri. Infatti, allo scopo di ridurre il numero di negati imbarchi a passeggeri contro la loro volontà, troppo elevato, il legislatore dell'Unione ha adottato nel 2004 una nuova normativa che conferisce un significato più ampio alla nozione di negato imbarco, ricomprendendovi l'insieme delle ipotesi in cui un vettore rifiuta di trasportare un passeggero. Pertanto, limitare la nozione di «negato imbarco» ai soli casi di sovrapprenotazione avrebbe per effetto, in pratica, di diminuire sensibilmente la protezione accordata ai passeggeri privandoli di qualsiasi protezione anche se si trovano in una situazione, come quella della sovrapprenotazione, che non è loro imputabile, il che sarebbe contrario all'obiettivo del legislatore.

Peraltro, il regolamento prevede i casi in cui il negato imbarco è dovuto a ragionevoli motivi, quali ad esempio motivi di salute o di sicurezza ovvero documenti di viaggio inadeguati. Orbene, la Corte considera che un negato imbarco come nel caso di specie non può essere assimilato a ragioni siffatte, poiché il motivo del rifiuto non è imputabile al passeggero. Viceversa il rifiuto in parola sarebbe imputabile, in ogni caso, al vettore. Infatti, o quest'ultimo si trova all'origine del ritardo del primo volo da esso stesso operato, o ha erroneamente considerato che i passeggeri non sarebbero stati in grado di presentarsi in tempo per l'imbarco sul volo successivo, oppure ancora ha proceduto alla vendita di biglietti concernenti voli in successione per cui il tempo a disposizione per il transito era insufficiente. La Corte ritiene quindi che un vettore aereo non possa estendere sensibilmente le ipotesi nelle quali avrebbe diritto di negare in maniera giustificata l'imbarco ad un passeggero, il che sarebbe contrario all'obiettivo perseguito dal regolamento. Pertanto i negati imbarchi connessi a ragioni operative sono rifiuti ingiustificati che consentono di far valere i diritti conferiti dal regolamento.

---

**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: Estella Cigna Angelidis ☎ (+352) 4303 2582*

*Immagini della pronuncia della sentenza sono disponibili su «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106*