



Stampa e Informazione

Corte di giustizia dell'Unione europea

**COMUNICATO STAMPA n. 111/11**

Lussemburgo, 13 ottobre 2011

Sentenza nella causa C-83/10

Aurora Sousa Rodríguez e a. / Air France SA

**In caso di cancellazione del volo, i passeggeri possono chiedere, a determinate condizioni, una compensazione pecuniaria per il danno morale aggiuntiva rispetto a quella concessa per il danno materiale subito**

*Inoltre, un passeggero può chiedere il risarcimento dovuto a motivo della cancellazione del volo, qualora il suo aereo sia partito, ma, per una qualsivoglia ragione, sia stato poi costretto a rientrare all'aeroporto di partenza e il medesimo passeggero sia stato trasferito su un altro volo*

Il regolamento in materia di compensazione ai passeggeri aerei<sup>1</sup> stabilisce alcune **misure uniformi** che le compagnie aeree devono attuare nei confronti dei loro passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato. Il regolamento precisa tuttavia che la sua applicazione lascia impregiudicato il diritto dei passeggeri ad un risarcimento supplementare. Il risarcimento concesso ai sensi del regolamento può essere infatti detratto dall'eventuale risarcimento supplementare che i passeggeri possono esigere.

Tra le misure uniformi previste dal regolamento in caso di cancellazione del volo vi è il rimborso del biglietto ai passeggeri oppure il loro imbarco su un volo alternativo. Inoltre, durante l'attesa di un volo successivo, la compagnia aerea deve offrire loro un'adeguata assistenza (ad esempio, una sistemazione in albergo, la possibilità di ottenere pasti e bevande e di effettuare chiamate telefoniche). Infine, quando il volo è annullato senza preavviso o con un preavviso molto breve e non sussistono circostanze eccezionali, i passeggeri hanno diritto a una compensazione forfettaria, il cui importo varia in funzione della distanza del volo programmato.

Parallelamente, **la convenzione di Montreal**<sup>2</sup> precisa le condizioni in cui i passeggeri possono esperire azioni dirette ad ottenere il risarcimento dei danni, **su base individuale**, da parte dei vettori responsabili della cancellazione di un volo. In particolare, tale convenzione limita la responsabilità del vettore aereo in caso di cancellazione alla somma di 4 150 diritti speciali di prelievo (DSP) per passeggero<sup>3</sup>.

La famiglia Pato Rodríguez, la famiglia López Sousa e il sig. Rodrigo Manuel Puga Lueiro erano registrati su un volo Air France con partenza da Parigi (Francia) e diretto a Vigo (Spagna) il 25 settembre 2008. Il volo è decollato all'ora prevista, ma poco dopo è rientrato all'aeroporto Charles de Gaulle a causa di un problema tecnico all'aereo<sup>4</sup>. L'indomani i sette passeggeri sono stati registrati su altri voli, ma soltanto al sig. Puga Lueiro è stata offerta assistenza da parte della

<sup>1</sup> Regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 11 febbraio 2004, n. 261, 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).

<sup>2</sup> Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, firmata dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 e approvata a nome di questa con decisione del Consiglio 5 aprile 2001, 2001/539/CE (GU L 194, pag. 39). Tale convenzione è attuata con regolamento (CE) del Consiglio 9 ottobre 1997, n. 2027, sulla responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli (GU L 285, pag. 1), come modificato dal regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 13 maggio 2002, n. 889 (GU L 140, pag. 2).

<sup>3</sup> I diritti speciali di prelievo nella convenzione di Montreal si intendono riferiti al diritto speciale di prelievo quale definito dal Fondo monetario internazionale (FMI). Occorre quindi effettuare una conversione di tali somme nelle monete nazionali. Alla data del 15 settembre 2011, 4 150 DSP corrispondevano a circa 4 750 Euro.

<sup>4</sup> Nella sua questione pregiudiziale, tuttavia, il giudice spagnolo non ha precisato se l'aereo sia poi ripartito con alcuni dei passeggeri e abbia raggiunto, con ritardo, la sua destinazione oppure se, al contrario, non sia ripartito.

compagnia aerea. Alla famiglia Pato Rodríguez è stata offerta la possibilità di partire con un volo alternativo per Oporto (Portogallo), da dove hanno dovuto raggiungere in taxi la città di Vigo, dove risiedono.

I sette passeggeri hanno esperito un'azione diretta ad ottenere l'importo di EUR 250 ciascuno a titolo di compensazione pecuniaria per la cancellazione del volo. Inoltre, la famiglia Pato Rodríguez chiede EUR 170 per coprire le spese sopportate per lo spostamento in taxi e EUR 650 a persona a titolo di risarcimento del danno morale. Anche la famiglia López Sousa chiede, per persona, EUR 650 a titolo di risarcimento del danno morale nonché il rimborso delle spese relative ai pasti consumati all'aeroporto e alla custodia del loro cane prolungatasi di un giorno. Il sig. Puga Lueiro chiede la somma di EUR 300 a titolo di risarcimento del danno morale subito.

In tale contesto, lo Juzgado de lo Mercantil n. 1 de Pontevedra (tribunale di commercio di Pontevedra, Spagna), investito della controversia, chiede alla Corte di giustizia di acclarare se la presente fattispecie possa essere considerata come «cancellazione» del volo. Inoltre, il giudice spagnolo intende sapere se il «risarcimento supplementare» che i passeggeri possono domandare copra qualunque tipo di danno – incluso quello di natura morale – e se tale risarcimento riguardi anche le spese che i passeggeri hanno dovuto sopportare a causa dell'inadempimento da parte del vettore aereo degli obblighi di sostegno e assistenza ad esso incombenti.

**Nella sua sentenza odierna, la Corte precisa, in primo luogo, la sua interpretazione della nozione di «cancellazione» nel senso che essa non si riferisce esclusivamente all'ipotesi in cui l'aereo non sia affatto partito. Tale nozione infatti comprende anche il caso in cui un aereo è partito, ma, per una qualsivoglia ragione, è stato poi costretto a rientrare all'aeroporto di partenza, dove i passeggeri sono stati trasferiti su altri voli.**

La Corte ritiene che la circostanza che il decollo sia stato garantito, ma che l'aereo sia poi rientrato all'aeroporto di partenza senza aver raggiunto la destinazione prevista dall'itinerario, fa sì che il volo, così come era inizialmente previsto, non può essere considerato effettuato.

Inoltre, la Corte precisa che **per stabilire se si sia in presenza di una «cancellazione», è necessario studiare la situazione individuale di ciascun passeggero trasportato**, vale a dire esaminare se, per quanto riguarda il passeggero interessato, la programmazione iniziale del volo sia stata abbandonata. Così, per poter parlare di una cancellazione del volo, non è affatto necessario che tutti i passeggeri che avevano prenotato un posto sul volo inizialmente previsto siano trasferiti su un altro volo.

Pertanto, dal momento che i sette passeggeri, come nel caso di specie, sono stati trasferiti su altri voli, programmati all'indomani del giorno previsto per raggiungere la destinazione finale (vale a dire, Vigo), la Corte conclude che il «loro» rispettivo volo inizialmente previsto deve essere qualificato come «cancellato».

**In secondo luogo, la Corte precisa che la nozione di «risarcimento supplementare» consente al giudice nazionale, alle condizioni previste dalla convenzione di Montreal o dal diritto nazionale, di concedere il risarcimento del danno morale occasionato dall'inadempimento del contratto di trasporto aereo.**

Infatti, la Corte ritiene che il «risarcimento supplementare» è destinato a completare l'applicazione delle misure uniformi e immediate previste dal regolamento 261/2004. Tale «risarcimento supplementare» consente quindi ai passeggeri di ottenere il risarcimento del danno complessivo, materiale e morale, subito a causa dell'inadempimento da parte del vettore aereo dei suoi obblighi contrattuali, alle condizioni e nei limiti previsti dalla convenzione di Montreal o dal diritto nazionale.

*In terzo luogo, la Corte aggiunge che **quando un vettore viene meno agli obblighi di sostegno (rimborso del biglietto o imbarco su un volo alternativo per la destinazione finale, assunzione a proprio carico delle spese di trasferimento dall'aeroporto di arrivo all'aeroporto inizialmente previsto) e di assunzione a proprio carico delle spese ad esso incombenti in virtù del regolamento (rimborso delle spese di ristorazione, sistemazione in albergo e comunicazione), i***

***passaggeri aerei possono legittimamente far valere un diritto al risarcimento. Tuttavia, nella misura in cui tali risarcimenti derivano direttamente dal regolamento, essi non si possono considerare come rientranti in un risarcimento «supplementare».***

---

**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*