



Stampa e Informazione

Corte di giustizia dell'Unione europea
COMUNICATO STAMPA n. 124/12
Lussemburgo, 4 ottobre 2012

Sentenza nella causa C-22/11
Finnair Oyj / Timy Lassooy

Il vettore aereo è tenuto a risarcire i passeggeri quando l'imbarco è stato loro negato in ragione della riorganizzazione del volo in seguito ad uno sciopero all'aeroporto avvenuto due giorni prima

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 passeggeri¹ 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.

A seguito di uno sciopero del personale dell'aeroporto di Barcellona il 28 luglio 2006, il volo di linea Barcellona-Helsinki delle ore 11,40, gestito dalla compagnia Finnair, ha dovuto essere cancellato. La Finnair ha deciso di riorganizzare i voli successivi a quest'ultimo affinché i passeggeri di tale volo non subissero tempi di attesa eccessivamente lunghi. Pertanto i passeggeri del suddetto volo sono stati trasportati ad Helsinki con il volo del giorno dopo (29 luglio 2006) alla medesima ora, nonché con un altro volo lo stesso giorno alle ore 21,40, appositamente organizzato. In conseguenza di tale riorganizzazione, alcuni dei passeggeri che avevano acquistato il biglietto per il volo delle ore 11,40 del 29 luglio 2006 hanno dovuto attendere il 30 luglio 2006 per raggiungere Helsinki con il volo di linea delle ore 11,40 o con un volo delle ore 21,40, anch'esso appositamente organizzato per la circostanza. Parimenti, altri passeggeri, come il sig. Lassooy, che avevano acquistato il biglietto per il volo delle ore 11,40 del 30 luglio 2006 e che si erano regolarmente presentati all'imbarco, hanno raggiunto Helsinki con il volo speciale delle ore 21,40 dello stesso giorno. Questi ultimi passeggeri non hanno ricevuto alcuna compensazione pecuniaria da parte della Finnair.

Ritenendo che la Finnair gli avesse negato l'imbarco senza un valido motivo, il sig. Lassooy ha adito i giudici finlandesi chiedendo la condanna della compagnia aerea a versargli la compensazione pecuniaria di EUR 400 quale prevista dal regolamento per i voli intracomunitari superiori a 1 500 chilometri.

In tale contesto il Korkein oikeus (Corte Suprema, Finlandia), adito in ultima istanza, pone questioni alla Corte di giustizia sulla portata della nozione di «negato imbarco» nonché sul punto se un vettore aereo possa far valere le circostanze eccezionali per negare validamente l'imbarco a passeggeri di voli successivi a quello annullato in ragione di circostanze siffatte o per liberarsi dall'obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri cui sia stato opposto il rifiuto in questione.

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).

Nell'odierna sentenza, la Corte dichiara che la **nozione di «negato imbarco» comprende le situazioni di sovrapprenotazione, ma anche quelle legate 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 la Corte afferma **che la sopravvenienza di circostanze eccezionali – quali uno sciopero – che inducono un vettore aereo a riorganizzare voli posteriori non giustifica un negato imbarco né esonera il vettore dal suo obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri** ai quali è stato negato l'imbarco su uno dei voli effettuati posteriormente.

A tale riguardo il regolamento prevede, da una parte, 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 tale situazione sarebbe comparabile ad un negato imbarco in ragione di una sovrapprenotazione iniziale, creata dal vettore per ragioni commerciali. Ad esempio, la Finnair aveva riassegnato il posto del sig. Lassooy al fine di poter trasportare altri passeggeri, procedendo essa stessa alla scelta dei passeggeri da trasportare.

Benché la riassegnazione in parola sia stata effettuata al fine di evitare che i passeggeri interessati dai voli cancellati a causa dello sciopero subissero tempi di attesa eccessivamente lunghi, la Finnair non poteva tuttavia avvalersi dell'interesse degli altri passeggeri per ampliare sensibilmente le ipotesi in cui avrebbe il diritto di negare in maniera giustificata l'imbarco. Tale ampliamento avrebbe necessariamente per conseguenza di privare i passeggeri dei voli successivi di qualsiasi protezione, il che sarebbe contrario all'obiettivo perseguito dal regolamento.

D'altra parte, risulta dal regolamento che il vettore aereo non è tenuto a versare la compensazione pecuniaria in caso di cancellazione di un volo connessa a «circostanze eccezionali», cioè quelle che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso. Sarebbe questa la situazione dei passeggeri il cui imbarco è stato negato il giorno dello sciopero. Tuttavia il legislatore dell'Unione non ha disposto che la compensazione pecuniaria per negato imbarco dovuta ai passeggeri non consenzienti possa essere esclusa per motivi connessi alla sopravvenienza di «circostanze eccezionali». Infatti la Corte sottolinea che le circostanze eccezionali possono riguardare solo un particolare volo in un particolare giorno, il che non avviene nel caso di negato imbarco ad un passeggero in ragione della riorganizzazione di voli conseguente a circostanze eccezionali che abbiano coinvolto un precedente volo.

Nondimeno la Corte ricorda che una conclusione siffatta non impedisce ai vettori aerei di chiedere in seguito il risarcimento a chiunque, compresi i terzi, sia all'origine del negato imbarco. Il risarcimento di cui trattasi è idoneo ad attenuare, se non anche a cancellare, l'onere finanziario sopportato dai vettori.

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