

SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

4 ottobre 2012 (*)

«Trasporti aerei – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Compensazione pecuniaria dei passeggeri in caso di negato imbarco – Nozione di “negato imbarco” – Esclusione della qualificazione di “negato imbarco” – Cancellazione di un volo a causa di uno sciopero nell’aeroporto di partenza – Riorganizzazione dei voli successivi al volo cancellato – Diritto alla compensazione pecuniaria dei passeggeri di tali voli»

Nella causa C-22/11,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dal Korkein oikeus (Finlandia), con decisione del 13 gennaio 2011, pervenuta in cancelleria il 17 gennaio 2011, nel procedimento

Finnair Oyj

contro

Timy Lassooy,

LA CORTE (Terza Sezione),

composta dal sig. K. Lenaerts, presidente di sezione, dai sigg. J. Malenovský, E. Juhász, T. von Danwitz e D. Šváby (relatore), giudici,

avvocato generale: sig. Y. Bot

cancelliere: sig.ra C. Strömholm, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all’udienza del 1° marzo 2012,

considerate le osservazioni presentate:

- per Finnair Oyj, da T. Väätäinen, asianajaja;
- per il sig. Lassooy, da M. Wilska, kuluttaja-asiamies, e P. Hannula nonché da J. Suurla, lakimiehet;
- per il governo finlandese, da H. Leppo, in qualità di agente;
- per il governo francese, da G. de Bergues e M. Perrot, in qualità di agenti;
- per il governo italiano, da G. Palmieri, in qualità di agente, assistita da G. Aiello, avvocato dello Stato;
- per il governo austriaco, da A. Posch, in qualità di agente;
- per il governo polacco, da M. Szpunar, in qualità di agente;
- per la Commissione europea, da I. Koskinen e K. Simonsson, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell’avvocato generale, presentate all’udienza del 19 aprile 2012,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull’interpretazione degli articoli 2, lettera j), 4 e 5 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 L 46, pag. 1).

2 Tale domanda è stata presentata nell’ambito di una controversia tra la compagnia aerea Finnair Oyj (in prosieguo: la «Finnair») ed il sig. Lassooy in seguito al rifiuto di quest’ultima di accordargli una compensazione pecuniaria per avergli negato l’imbarco il 30 luglio 2006, su un volo diretto da Barcellona (Spagna) ad Helsinki (Finlandia).

Contesto normativo

Il regolamento (CEE) n. 295/91

3 Il regolamento (CEE) n. 295/91 del Consiglio, del 4 febbraio 1991, che stabilisce norme comuni relative ad un sistema di compensazione per negato imbarco nei trasporti aerei di linea (GU L 36, pag. 5), in vigore sino al 16 febbraio 2005, disponeva all’articolo 1:

«Il presente regolamento stabilisce norme minime comuni applicabili nel caso in cui venga negato l’accesso a un volo di linea sovraprenotato a passeggeri in possesso di biglietto valido e di prenotazione confermata, in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro e al quale si applica il Trattato, indipendentemente dallo Stato in cui ha sede il vettore aereo, dalla nazionalità del passeggero e dal luogo di destinazione».

Il regolamento n. 261/2004

4 I considerando 1, 3, 4, 9, 10, 14 e 15 del regolamento n. 261/2004 enunciano quanto segue:

«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.

(...)

3) Malgrado il [regolamento n. 295/91] abbia istituito un regime di base per la protezione dei passeggeri, il numero di persone non consenzienti a cui viene negato l’imbarco continua ad essere eccessivamente elevato, come pure il numero di persone il cui volo viene cancellato senza preavviso o subisce ritardi prolungati.

4) La Comunità dovrebbe pertanto migliorare le norme di protezione stabilite da detto regolamento, sia per rafforzare i diritti dei passeggeri sia per provvedere affinché, nell’ambito di un mercato liberalizzato, i vettori aerei operino secondo condizioni armonizzate.

(...)

9) Il numero di passeggeri non consenzienti a cui viene negato l'imbarco dovrebbe essere ridotto obbligando i vettori aerei a fare appello a persone che rinuncino volontariamente alla prenotazione, in cambio di determinati benefici, invece di negare l'imbarco ai passeggeri, e accordando una piena compensazione pecuniaria ai passeggeri a cui viene in conclusione negato l'imbarco.

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.

(...)

14) Come previsto ai sensi della convenzione di Montreal, gli obblighi che incombono ai vettori aerei operativi dovrebbero essere limitati o dovrebbero non applicarsi nei casi in cui un evento è dovuto a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso. Siffatte circostanze possono, in particolare, ricorrere in caso di instabilità politica, condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo in questione, rischi per la sicurezza, improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza e scioperi che si ripercuotono sull'attività di un vettore aereo operativo.

15) Dovrebbe essere considerata una circostanza eccezionale il caso in cui l'impatto di una decisione di gestione del traffico aereo in relazione ad un particolare aeromobile in un particolare giorno provochi un lungo ritardo, un ritardo che comporti un pernottamento o la cancellazione di uno o più voli per detto aeromobile, anche se tutte le ragionevoli misure sono state adottate dal vettore aereo interessato per evitare ritardi o cancellazioni».

5 L'articolo 2 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Definizioni», così dispone:

«Ai sensi del presente regolamento, si intende per:

(...)

j) "negato imbarco": il rifiuto di trasportare passeggeri su un volo sebbene i medesimi si siano presentati all'imbarco nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, 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;

(...))».

6 L'articolo 3 del suddetto regolamento, intitolato «Ambito di applicazione», al paragrafo 2 prevede quanto segue: «Il paragrafo 1 si applica a condizione che i passeggeri:

a) dispongano di una prenotazione confermata sul volo in questione e, tranne nei casi di cancellazione di cui all'articolo 5, si presentino all'accettazione:

– secondo le modalità stabilite e all'ora precedentemente indicata per iscritto (anche per via elettronica) dal vettore aereo, operatore turistico o agente di viaggio autorizzato, oppure, qualora non sia indicata l'ora,

– al più tardi quarantacinque minuti prima dell'ora di partenza pubblicata; o

(...))».

7 L'articolo 4 del medesimo regolamento, dal titolo «Negato imbarco», è redatto come segue:

«1. Qualora possa ragionevolmente prevedere di dover negare l'imbarco su un volo, il vettore aereo operativo fa in primo luogo appello ai volontari disposti a rinunciare alla prenotazione in cambio di benefici da concordare tra il passeggero interessato e il vettore aereo operativo. I volontari beneficiano di un'assistenza a norma dell'articolo 8. Tale assistenza lascia impregiudicati i benefici di cui al presente paragrafo.

2. Qualora il numero dei volontari non sia sufficiente per consentire l'imbarco dei restanti passeggeri titolari di prenotazioni, il vettore aereo operativo può negare l'imbarco a passeggeri non consenzienti.

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

8 L'articolo 5 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Cancellazione del volo», prevede al paragrafo 3 quanto segue:

«Il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7, se può dimostrare che la cancellazione del volo è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso».

9 L'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, dal titolo «Diritto a compensazione pecuniaria», dispone al paragrafo 1 quanto segue:

«Quando è fatto riferimento al presente articolo, i passeggeri interessati 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;

(...))».

10 Gli articoli 8 e 9 del suddetto regolamento, letti in combinato disposto con l'articolo 4 del medesimo, prevedono un diritto al rimborso o all'imbarco su un volo alternativo nonché un diritto all'assistenza per i passeggeri cui sia stato negato l'imbarco.

11 L'articolo 13 del medesimo regolamento, intitolato «Diritti ad azioni di regresso», dispone quanto segue:

«Qualora il vettore aereo operativo versi una compensazione pecuniaria o ottemperi ad altri suoi obblighi ai sensi del presente regolamento, nessuna disposizione dello stesso può essere interpretata come limitazione al suo diritto di chiedere un risarcimento a chiunque, inclusi i terzi, conformemente al diritto applicabile. In particolare, il presente regolamento non limita in alcun modo il diritto del vettore aereo operativo di chiedere il rimborso ad un operatore turistico o qualunque altra persona con cui abbia stipulato un contratto. Del pari, nessuna disposizione del presente regolamento può essere interpretata come limitazione al diritto di un operatore turistico o di un terzo che non sia un passeggero e con cui il vettore operativo ha stipulato un contratto di chiedere un rimborso o un risarcimento al vettore operativo conformemente al diritto applicabile».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

12 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 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.

13 Pertanto i passeggeri del suddetto volo sono stati trasportati ad Helsinki (Finlandia) il giorno dopo, 29 luglio 2006, con il volo della medesima ora nonché lo stesso giorno con un volo delle 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 aspettare 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.

14 Ritenendo che la Finnair gli avesse negato l'imbarco senza un valido motivo ai sensi dell'articolo 4 del regolamento n. 261/2004, il sig. Lassooy ha proposto ricorso dinanzi allo Helsingin käräjäoikeus (Tribunale di prima istanza di Helsinki) diretto ad ottenere che la Finnair fosse condannata a versargli la compensazione pecuniaria di cui all'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), di tale regolamento. Con decisione del 19 dicembre 2008, lo Helsingin käräjäoikeus ha respinto la sua domanda di compensazione ritenendo che il suddetto regolamento prevedesse la compensazione dei passeggeri solo per negato imbarco riconducibile a situazioni di sovrapprenotazione per ragioni commerciali. Il giudice in questione ha considerato che l'articolo 4 in parola non trovasse applicazione al caso di specie perché la compagnia aerea aveva proceduto ad una riorganizzazione dei voli a seguito di uno sciopero avvenuto all'aeroporto di Barcellona che aveva creato una circostanza eccezionale rispetto alla quale la Finnair aveva adottato tutte le misure che da essa si potevano ragionevolmente esigere.

15 Con una sentenza del 31 agosto 2009, la Helsingin hovioikeus (Corte di appello di Helsinki) ha annullato la decisione dello Helsingin käräjäoikeus e ha condannato la Finnair a versare al sig. Lassooy la somma di EUR 400. A tal fine il giudice adito in appello ha considerato che il regolamento n. 261/2004 è applicabile non soltanto ai casi di sovrapprenotazione, ma anche a taluni casi di negato imbarco per ragioni operative ed ha quindi escluso che il vettore aereo possa essere esonerato dal suo obbligo di compensazione per motivi connessi ad uno sciopero.

16 Nell'ambito del ricorso per cassazione proposto dalla Finnair dinanzi al Korkein oikeus (Corte suprema), questo giudice menziona i suoi dubbi concernenti la portata dell'obbligo di compensazione dei passeggeri oggetto di un «negato imbarco», quale previsto all'articolo 4 del regolamento 261/2004, le ragioni idonee a giustificare un «negato imbarco», ai sensi dell'articolo 2, lettera j), del suddetto regolamento, nonché la possibilità per un vettore aereo di avvalersi delle circostanze eccezionali di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del medesimo regolamento, quando si tratti di voli successivi a quello che sia stato annullato in ragione di circostanze siffatte.

17 È in tale contesto che il giudice del rinvio ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte di giustizia le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se il [regolamento n. 261/2004], ed in particolare l'articolo 4, debba interpretarsi nel senso che la sua applicazione è limitata solo al negato imbarco su un volo derivante da sovrapprenotazioni create da un vettore aereo per ragioni commerciali o se il regolamento sia applicabile anche al negato imbarco dovuto a motivi diversi, come ad esempio ragioni operative.

2) Se il disposto dell'articolo 2, lettera j), del [regolamento n. 261/2004] debba interpretarsi nel senso che i motivi ammissibili ivi menzionati si limitano solo a fattori connessi ai passeggeri oppure se il negato imbarco sul volo possa essere giustificato per altri motivi. Qualora il regolamento debba interpretarsi nel senso che può essere validamente giustificato il negato imbarco anche per motivi diversi da quelli connessi ai passeggeri, se il regolamento stesso debba interpretarsi nel senso che il negato imbarco in parola può essere giustificato anche a causa di una riorganizzazione dei voli avvenuta in conseguenza di circostanze eccezionali ai sensi dei considerando 14 e 15 del regolamento.

3) Se il [regolamento n. 261/2004] debba essere interpretato nel senso che un vettore aereo può essere esonerato dalla sua responsabilità in forza dell'articolo 5, paragrafo 3, oltre che per la cancellazione del volo dovuta a circostanze eccezionali, anche nei confronti dei passeggeri dei voli successivi, quando tenta di ripartire gli inconvenienti causati da circostanze eccezionali alle quali sia confrontato – come gli scioperi – tra i membri di un gruppo di passeggeri più ampio di quello costituito dai passeggeri del volo cancellato, riorganizzando i voli successivi in modo che nessun passeggero subisca un eccessivo ritardo. Se, in altri termini, un vettore aereo possa invocare circostanze eccezionali anche verso passeggeri di un volo ulteriore il cui viaggio non è stato direttamente influenzato dagli eventi in questione. Se al riguardo costituisca una differenza rilevante il fatto che la posizione del passeggero ed il diritto ad ottenere una

compensazione pecuniaria siano valutati a norma dell'articolo 4 del regolamento, relativo al negato imbarco sul volo, o a norma dell'articolo 5, relativo alla cancellazione del volo».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

18 Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede in sostanza se la nozione di «negato imbarco», ai sensi degli articoli 2, lettera j), e 4 del regolamento n. 261/2004, debba interpretarsi nel senso che concerne esclusivamente il negato imbarco dovuto a situazioni di sovrapprenotazione oppure se si applichi anche a negati imbarchi per altri motivi, quali ragioni operative.

19 Occorre constatare che il tenore letterale dell'articolo 2, lettera j), del regolamento n. 261/2004, che definisce la nozione di «negato imbarco», non ricollega un rifiuto siffatto ad una situazione di «sovrapprenotazione» del volo in questione creata per ragioni commerciali dal vettore aereo di cui trattasi.

20 Quanto al contesto della suddetta disposizione e degli obiettivi perseguiti dalla normativa in cui rientra, risulta non soltanto dai considerando 3, 4, 9 e 10 del regolamento n. 261/2004, ma anche dai lavori preparatori relativo a quest'ultimo, ed in particolare dalla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri del trasporto aereo in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato, presentata dalla Commissione delle Comunità europee il 21 dicembre 2001 [COM(2001) 784 def.], che il legislatore dell'Unione ha inteso, attraverso l'adozione di tale regolamento, ridurre il numero di negati imbarchi a passeggeri contro la loro volontà, all'epoca troppo elevato, colmando le lacune del regolamento n. 295/91 il quale si limitava a stabilire, in applicazione dell'articolo 1, norme minime comuni applicabili nel caso in cui fosse negato l'accesso ad un volo di linea sovrapprenotato.

21 Precisamente in un siffatto contesto, il suddetto legislatore ha eliminato dalla definizione di «negato imbarco», con l'articolo 2, lettera j), del regolamento n. 261/2004, qualsiasi riferimento alla causa per cui un vettore rifiuta di trasportare un passeggero.

22 Con ciò il legislatore dell'Unione ha esteso la portata della suddetta definizione oltre la sola ipotesi del negato imbarco per causa di sovrapprenotazione di cui in precedenza all'articolo 1 del regolamento n. 295/91 ed ha conferito alla stessa un ampio significato che copre l'insieme delle ipotesi in cui un vettore rifiuta di trasportare un passeggero.

23 Tale interpretazione è corroborata dal rilievo che limitare la portata della nozione di «negato imbarco» ai soli casi di sovrapprenotazione avrebbe per effetto, in pratica, la sensibile diminuzione della protezione accordata ai passeggeri a norma del regolamento n. 261/2004 e sarebbe pertanto contraria all'obiettivo di quest'ultimo, indicato al considerando 1, che è quello di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri, il che giustifica un'interpretazione estensiva dei diritti riconosciuti a questi ultimi (v., in tal senso, sentenze del 10 gennaio 2006, IATA e ELFAA, C-344/04, Racc. pag. I-403, punto 69, e del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Racc. pag. I-11061, punto 18).

24 Come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 37 delle sue conclusioni, ammettere che nella nozione di negato imbarco siano compresi soltanto i casi di sovrapprenotazione avrebbe per conseguenza di privare di qualsiasi protezione i passeggeri che, come il ricorrente nella causa principale, si trovano in una situazione che, come quella della sovrapprenotazione per ragioni commerciali, non è loro imputabile, privandoli della possibilità di avvalersi dell'articolo 4 del regolamento n. 261/2004, articolo che, al paragrafo 3, rinvia alle disposizioni di tale regolamento relative ai diritti alla compensazione pecuniaria, al rimborso o all'imbarco su un volo alternativo, nonché all'assistenza, quali previsti agli articoli 7-9 del medesimo regolamento.

25 Di conseguenza il negato imbarco opposto da un vettore aereo ad un passeggero che si è presentato all'imbarco nelle condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2001 e causato dalla riorganizzazione dei voli effettuati da tale vettore deve essere qualificato come un «negato imbarco» ai sensi dell'articolo 2, lettera j), del regolamento in parola.

26 Alla luce delle precedenti considerazioni, occorre rispondere alla prima questione che la nozione di «negato imbarco», ai sensi degli articoli 2, lettera j), e 4 del regolamento n. 261/2004, deve essere interpretata nel senso che essa comprende non soltanto il negato imbarco dovuto a situazioni di sovrapprenotazione, ma anche il negato imbarco per altri motivi, quali ragioni operative.

Sulla seconda e terza questione

27 Con la seconda e terza questione, che devono essere esaminate congiuntamente, il giudice del rinvio chiede in sostanza se la sopravvenienza di «circostanze eccezionali», che portano un vettore aereo a riorganizzare voli successivamente al manifestarsi di queste ultime, possa giustificare il «negato imbarco» di un passeggero su uno dei suddetti voli ulteriori ed esonerare il vettore in questione dall'obbligo di compensazione pecuniaria, sul fondamento dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, nei confronti del passeggero al quale nega l'imbarco su uno dei voli effettuati posteriormente alle suddette circostanze.

28 In primo luogo, il giudice del rinvio intende stabilire se la qualificazione di «negato imbarco», ai sensi dell'articolo 2, lettera j), del regolamento n. 261/2004, possa essere disattesa solo per motivi connessi ai passeggeri in quanto tali o se motivi estranei a questi ultimi e, in particolare, relativi alla riorganizzazione dei suoi voli da parte di un vettore, in seguito a «circostanze eccezionali» che lo hanno colpito, possano del pari ostare ad una qualificazione siffatta.

29 È necessario ricordare in proposito che il suddetto articolo 2, lettera j), esclude la qualificazione di «negato imbarco» per due serie di motivi. La prima si riferisce all'inosservanza da parte del passeggero delle condizioni di cui

all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento. La seconda è connessa a casi in cui il diniego in parola è dovuto a ragionevoli motivi, «quali ad esempio motivi di salute o di sicurezza ovvero documenti di viaggio inadeguati».

30 La prima serie di motivi non concerne il procedimento principale. Quanto alla seconda serie di motivi, si deve rilevare che nessuna delle ragioni esplicitamente menzionate al suddetto articolo 2, lettera j), è pertinente nel procedimento principale. Orbene, il legislatore dell'Unione, ricorrendo ai termini «quali ad esempio», ha inteso fornire un elenco non tassativo delle ipotesi in cui il negato imbarco possa essere ragionevolmente giustificato.

31 Non si può con ciò inferire da una formulazione siffatta che si debbano considerare ragionevolmente giustificati negati imbarchi per una ragione operativa come quella di cui trattasi nel procedimento principale.

32 Infatti la situazione di cui è causa nel procedimento principale è comparabile ad un negato imbarco in ragione di una sovrapprenotazione «iniziale», dato che il vettore aereo aveva riassegnato il posto del ricorrente al fine di trasportare altri passeggeri ed ha proceduto quindi esso stesso alla scelta tra più passeggeri da trasportare.

33 È vero che tale riassegnazione è stata effettuata al fine di evitare che i passeggeri interessati da voli cancellati per circostanze eccezionali subissero un tempo di attesa eccessivamente lungo. Tuttavia il suddetto motivo non è comparabile a quelli esplicitamente menzionati all'articolo 2, lettera j), del regolamento n. 261/2004, poiché il motivo in parola non è affatto imputabile al passeggero al quale è negato l'imbarco.

34 Non si può ammettere che un vettore aereo possa, avvalendosi dell'interesse di altri passeggeri ad essere trasportati entro un termine ragionevole, ampliare sensibilmente le ipotesi in cui avrebbe il diritto di negare in maniera giustificata l'imbarco ad un passeggero. Ciò avrebbe necessariamente per conseguenza di privare di qualsiasi protezione un passeggero siffatto, il che sarebbe contrario all'obiettivo del regolamento n. 261/2004 diretto a garantire un livello elevato di protezione dei passeggeri attraverso un'interpretazione estensiva dei diritti riconosciuti a questi ultimi.

35 In secondo luogo, il giudice del rinvio pone un quesito alla Corte circa la possibilità per un vettore aereo di liberarsi dell'obbligo di compensazione pecuniaria per «negato imbarco», previsto agli articoli 4, paragrafo 3, e 7 del regolamento n. 261/2004, per il motivo che il suddetto rifiuto trova origine nella riorganizzazione dei voli del vettore in questione in seguito alla sopravvenienza di «circostanze eccezionali».

36 Si deve rilevare in proposito che, contrariamente all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, gli articoli 2, lettera j), e 4 di quest'ultimo non prevedono che, in caso di «negato imbarco» connesso a «circostanze eccezionali» che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso, un vettore aereo sia esonerato dal suo obbligo di compensazione pecuniaria per negato imbarco a passeggeri non consenzienti (v., per analogia, sentenza IATA e ELFAA, cit., punto 37). Ne consegue che il legislatore dell'Unione non ha contemplato che la suddetta compensazione possa essere esclusa per motivi connessi alla sopravvenienza di «circostanze eccezionali».

37 Emerge peraltro dal considerando 15 del regolamento n. 261/2004 che le «circostanze eccezionali» possono riguardare solo «un particolare aeromobile in un particolare giorno», ciò che non è il caso per il negato imbarco ad un passeggero in ragione della riorganizzazione di voli conseguente a circostanze del genere che abbiano toccato un precedente volo. Infatti la nozione di «circostanze eccezionali» mira a circoscrivere gli obblighi del vettore aereo, addirittura ad esonerarlo dai medesimi, allorché l'evento di cui trattasi non avrebbe potuto essere evitato anche se tutte le ragionevoli misure fossero state adottate. Orbene, come ha rilevato l'avvocato generale al paragrafo 53 delle sue conclusioni, il vettore in questione, qualora sia costretto ad annullare un volo previsto il giorno di uno sciopero del personale di un aeroporto e successivamente decida di riorganizzare i suoi voli ulteriori, non può ritenersi in alcun modo costretto dal suddetto sciopero a negare l'imbarco ad un passeggero il quale si sia regolarmente presentato all'imbarco due giorni dopo la cancellazione del suddetto volo.

38 Pertanto, data l'esigenza di interpretazione restrittiva delle deroghe alle disposizioni che accordano diritti ai passeggeri quale risulta dalla costante giurisprudenza della Corte (v., in tal senso, sentenza Wallentin-Hermann, cit., punto 17 e giurisprudenza citata), non si può ammettere che il vettore aereo possa liberarsi dal suo obbligo di compensazione pecuniaria in caso di «negato imbarco» per il motivo che il diniego in parola trova origine nella riorganizzazione dei voli del medesimo in seguito a «circostanze eccezionali».

39 Occorre d'altro canto rilevare che gli obblighi assolti in forza del regolamento n. 261/2004 non compromettono il diritto dei vettori aerei di chiedere il risarcimento a qualsiasi persona, compresi i terzi, in conformità del diritto nazionale, come prevede l'art. 13 di tale regolamento. Il risarcimento di cui trattasi è quindi idoneo ad attenuare o persino a cancellare l'onere finanziario sopportato da tali vettori a causa di tali obblighi (sentenza IATA e ELFAA, cit., punto 90).

40 Alla luce delle precedenti considerazioni, occorre rispondere alla seconda ed alla terza questione dichiarando che gli articoli 2, lettera j), e 4, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che la sopravvenienza di «circostanze eccezionali» che inducono un vettore aereo a riorganizzare voli posteriormente a queste ultime non può giustificare un «negato imbarco» sui suddetti voli ulteriori né esonerare tale vettore dal suo obbligo di compensazione pecuniaria, sul fondamento dell'articolo 4, paragrafo 3, del medesimo regolamento, nei confronti del passeggero al quale nega l'imbarco su uno di tali voli effettuati posteriormente alle suddette circostanze.

Sulle spese

41 Nei confronti delle parti nel procedimento principale, la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi, la Corte (Terza Sezione) dichiara:

1) La nozione di «negato imbarco», ai sensi degli articoli 2, lettera j), e 4 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 interpretata nel senso che essa comprende non soltanto il negato imbarco dovuto a situazioni di sovrapprenotazione, ma anche il negato imbarco per altri motivi, quali ragioni operative.

2) Gli articoli 2, lettera j), e 4, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che la sopravvenienza di «circostanze eccezionali» che inducono un vettore aereo a riorganizzare voli posteriormente a queste ultime non può giustificare un «negato imbarco» sui suddetti voli ulteriori né esonerare tale vettore dal suo obbligo di compensazione pecuniaria, sul fondamento dell'articolo 4, paragrafo 3, del medesimo regolamento, nei confronti del passeggero al quale nega l'imbarco su uno di tali voli effettuati posteriormente alle suddette circostanze.

Firme

*Lingua processuale: il finlandese.