

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” – Annullamento da parte del vettore della carta di imbarco di un passeggero in ragione del presunto ritardo di un volo precedente registrato in concomitanza col volo interessato ed operato dal medesimo vettore»

Nella causa C-321/11,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Juzgado de lo Mercantil n. 2 di La Coruña (Spagna), con decisione del 29 marzo 2011, pervenuta in cancelleria il 28 giugno 2011, nel procedimento

Germán Rodríguez Cachafeiro,

María de los Reyes Martínez-Reboredo Varela-Villamor

contro

Iberia, Líneas Aéreas de España SA,

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.ra V. Trstenjak

cancelliere: sig. A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per Iberia, Líneas Aéreas de España SA, da J. Bejerano Fernández, procurador;
- per il governo francese, da G. de Bergues e M. Perrot, in qualità di agenti;
- per il governo finlandese, da H. Leppo, in qualità di agente;
- per la Commissione europea, da K. Simonsson e R. Vidal Puig, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione degli articoli 2, lettera j), 3, paragrafo 2, e 4, paragrafo 3, 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, da un lato, il sig. Rodríguez Cachafeiro e la sig.ra Martínez-Reboredo Varela-Villamor e, dall'altro, la compagnia aerea Iberia, Líneas Aéreas de España SA (in prosieguo: l'«Iberia»), in seguito al rifiuto di quest'ultima di accordare loro una compensazione pecuniaria per negato imbarco su un volo diretto da Madrid (Spagna) a Santo Domingo (Repubblica dominicana).

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 [CE], 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 e 10 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».

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 7 del medesimo regolamento, intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria», enuncia al paragrafo 1:

«1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, i passeggeri interessati ricevono una compensazione pecuniaria pari a:

a) 250 EUR per tutte le tratte aeree inferiori o pari a 1 500 chilometri;

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;

c) 600 EUR per le tratte aeree che non rientrano nelle lettere a) o b).

(...))».

9 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.

Procedimento principale e questione pregiudiziale

10 Il sig. Rodríguez Cachafeiro e la sig.ra Martínez-Reboredo Varela-Villamor, ricorrenti nel procedimento principale, hanno acquistato ciascuno all'Iberia un biglietto aereo per il percorso La Coruña (Spagna) – Santo Domingo. Tale biglietto comprendeva due voli: il volo IB 513, La Coruña – Madrid, del 4 dicembre 2009 (ore 13,30-14,40) e il volo IB 6501, Madrid – Santo Domingo, dello stesso giorno (ore 16,05-19,55).

11 Al banco di registrazione dell'Iberia dell'aeroporto di La Coruña, i ricorrenti nel procedimento principale hanno registrato, alle condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004, i loro bagagli direttamente per la loro destinazione finale e sono state loro rimesse due carte di imbarco corrispondenti ai due voli successivi.

12 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 il volo in coincidenza a Madrid, l'Iberia ha annullato, alle ore 15,17, la loro carta di imbarco per il secondo volo previsto alle ore 16,05. Il giudice del rinvio rileva che, al loro arrivo a Madrid, si sono presentati alla porta d'imbarco mentre la compagnia effettuava l'ultima chiamata per i passeggeri. Tuttavia il personale dell'Iberia ha loro impedito l'imbarco per il motivo che le loro carte erano state annullate ed i rispettivi posti erano stati assegnati ad altri passeggeri.

13 I ricorrenti nel procedimento principale 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.

14 Il 23 febbraio 2010 il sig. Rodríguez Cachafeiro e la sig.ra Martínez-Reboredo Varela-Villamor hanno adito il Juzgado de lo Mercantil n. 2 di La Coruña, chiedendo a quest'ultimo di condannare l'Iberia al pagamento della somma di EUR 600 ciascuno a titolo di compensazione pecuniaria per «negato imbarco», conformemente al disposto degli

articoli 4, paragrafo 3, e 7, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004. L'Iberia si è opposta a tali domande facendo valere che le circostanze, sulla base delle quali l'azione era stata intentata dinanzi al suddetto giudice, non integravano gli estremi per un «negato imbarco», ma dovevano essere configurate come una coincidenza persa, in quanto la decisione di negato imbarco non era imputabile ad una sovrapprenotazione, ma era motivata dal ritardo del volo precedente.

15 Il giudice del rinvio rileva peraltro che l'Iberia ha accordato la compensazione pecuniaria di cui agli articoli 4, paragrafo 3, e 7 del regolamento n. 261/2004 a sette passeggeri ai quali aveva negato l'imbarco sul volo Madrid – Santo Domingo in parola.

16 In tale contesto il suddetto giudice del rinvio pone un quesito sul punto 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, come quella dei ricorrenti nel procedimento principale.

17 Proprio in un contesto siffatto, il Juzgado de lo Mercantil n. 2 di La Coruña ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale.

«Se si possa considerare compresa nella nozione di “negato imbarco” ai sensi dell'articolo 2, lettera j), in combinato disposto con l'articolo 3, paragrafo 2, e l'articolo 4, paragrafo 3, del [regolamento n. 261/2004], la fattispecie in cui la compagnia aerea che effettua il trasporto neghi l'imbarco perché il volo corrispondente alla prima tratta del biglietto subisce un ritardo imputabile alla compagnia e quest'ultima prevede erroneamente che i passeggeri non possano arrivare in tempo per il secondo volo, permettendo che i posti loro assegnati sul secondo volo siano occupati da altri passeggeri».

Sulla questione pregiudiziale

18 Con la sua questione, il giudice del rinvio chiede in sostanza se l'articolo 2, lettera j), del regolamento n. 261/2004, letto in combinato disposto con l'articolo 3, paragrafo 2, di quest'ultimo, debba essere interpretato nel senso che nella nozione di «negato imbarco» rientra la situazione in cui, nell'ambito di un unico contratto di trasporto comprendente più prenotazioni su voli immediatamente successivi e registrati in maniera concomitante, un vettore aereo nega l'imbarco a taluni passeggeri per il motivo che il primo volo incluso nella loro prenotazione ha subito un ritardo imputabile allo stesso vettore e quest'ultimo ha previsto erroneamente che i passeggeri in questione non sarebbero arrivati in tempo per imbarcarsi sul secondo volo.

19 Si deve ricordare in proposito che, in applicazione dell'articolo 2, lettera j), del regolamento n. 261/2004, la qualificazione di «negato imbarco» presuppone che un vettore aereo rifiuti di trasportare un passeggero su un volo per cui quest'ultimo disponeva di una prenotazione e si è presentato all'imbarco nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, del suddetto regolamento solo se vi sono ragionevoli motivi per il rifiuto, segnatamente per i motivi menzionati al suddetto articolo 2, lettera j).

20 Nel procedimento principale la questione posta dal giudice del rinvio poggia sulla premessa secondo la quale i ricorrenti si sono presentati all'imbarco per il volo Madrid – Santo Domingo alle condizioni enunciate all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004. Risulta inoltre dal fascicolo che ai suddetti ricorrenti è stato impedito di imbarcarsi a bordo del suddetto volo in ragione non di un'asserita inosservanza delle suddette condizioni, ma del fatto che la loro prenotazione era stata annullata a causa del ritardo subito dal loro precedente volo, che collegava La Coruña a Madrid.

21 Senza anticipare il giudizio sulle eventuali conseguenze da ricollegare al fatto che, in ragione del suddetto ritardo, i ricorrenti nel procedimento principale sono arrivati alla loro destinazione finale (Santo Domingo) con 27 ore di ritardo rispetto all'orario previsto all'atto della prenotazione del viaggio, si deve osservare che, riguardo alle cause che hanno condotto un vettore aereo a negare l'imbarco ad un passeggero che dispone di una prenotazione e si è regolarmente presentato all'imbarco, il tenore letterale dell'articolo 2, lettera j), del regolamento n. 261/2004 non vincola tale rifiuto ad una situazione di «sovrapprenotazione» del volo in questione creata per ragioni commerciali dal vettore di cui trattasi.

22 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.

23 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.

24 Con ciò il legislatore dell'Unione ha esteso la portata della suddetta definizione oltre la sola ipotesi del negato imbarco per causa di una 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.

25 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 mira a 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).

26 Pertanto, ammettere che nella nozione di negato imbarco siano compresi soltanto i casi di «sovrapprenotazione» avrebbe per conseguenza di escludere da qualsiasi protezione i passeggeri che si trovano nella situazione dei ricorrenti nel procedimento principale privandoli della possibilità di avvalersi dell'articolo 4 del regolamento n. 261/2004, articolo che, al paragrafo 3, rinvia alle disposizioni del 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 dello stesso regolamento.

27 Alla luce delle precedenti considerazioni, il negato imbarco opposto da un vettore aereo in circostanze come quelle del procedimento principale deve essere incluso nella nozione di «negato imbarco» ai sensi dell'articolo 2, lettera j), del regolamento n. 261/2004.

28 Occorre nondimeno accertarsi, come prevede la suddetta disposizione, dell'inidoneità di un rifiuto siffatto a costituire un ragionevole motivo di negato imbarco, «ad esempio» per «motivi di salute o di sicurezza ovvero documenti di viaggio inadeguati».

29 Si deve rilevare in proposito che il legislatore dell'Unione, ricorrendo all'espressione «ad esempio», ha avuto l'intenzione di fornire un elenco non esaustivo delle ipotesi nelle quali possa ragionevolmente giustificarsi il negato imbarco.

30 Con ciò non si può inferire da una formulazione siffatta che devono considerarsi come ragionevolmente giustificati rifiuti di imbarco per una ragione operativa come nel procedimento principale di cui trattasi.

31 Infatti il giudice del rinvio prende in considerazione il fatto che, nell'ambito di un unico contratto di trasporto comprendente più prenotazioni su due voli immediatamente successivi e registrati in concomitanza, il primo di tali voli ha subito un ritardo imputabile al vettore aereo interessato, che quest'ultimo ha erroneamente previsto che i passeggeri in questione non sarebbero arrivati in tempo per imbarcarsi sul secondo volo ed ha conseguentemente permesso ad altri passeggeri di occupare su questo secondo volo i posti che avrebbero dovuto occupare i passeggeri ai quali è stato negato l'imbarco.

32 Orbene, un motivo di negato imbarco del genere non è comparabile a quelli esplicitamente menzionati all'articolo 2, lettera j), del regolamento n. 261/2004, poiché tale motivo non è affatto imputabile al passeggero al quale si nega l'imbarco.

33 Inoltre non si può ammettere che un vettore aereo possa estendere sensibilmente le ipotesi nelle quali avrebbe il diritto di negare in maniera giustificata l'imbarco ad un passeggero. Ciò implicherebbe la necessaria 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 grazie ad un'interpretazione estensiva dei diritti riconosciuti a questi ultimi.

34 In una situazione come quella di cui al procedimento principale, ciò condurrebbe, per di più, a far sopportare ai passeggeri interessati le difficoltà ed i gravi disagi inerenti ad un negato imbarco quand'anche il rifiuto in parola fosse imputabile, in ogni caso, unicamente al vettore il quale o si trova all'origine del ritardo del primo volo da esso stesso operato, o ha erroneamente considerato che i passeggeri interessati non sarebbero stati in grado di presentarsi in tempo per l'imbarco sul volo successivo, oppure ancora ha proceduto alla vendita di biglietti concernenti i successivi voli per cui il tempo a disposizione per prendere il volo seguente era insufficiente.

35 Un negato imbarco come quello del procedimento principale non può quindi essere ragionevolmente giustificato e deve di conseguenza qualificarsi come «negato imbarco» ai sensi dell'articolo 2, lettera j), del suddetto regolamento.

36 Dato quanto precede, occorre rispondere alla questione posta dichiarando che l'articolo 2, lettera j), del regolamento n. 261/2004, letto in combinato disposto con l'articolo 3, paragrafo 2, del medesimo, deve essere interpretato nel senso che la nozione di «negato imbarco» include la situazione in cui, nell'ambito di un unico contratto di trasporto comprendente più prenotazioni su voli che si susseguono immediatamente e registrati in concomitanza, un vettore aereo nega l'imbarco a taluni passeggeri per il motivo che il primo volo incluso nella loro prenotazione ha subito un ritardo imputabile al suddetto vettore e che quest'ultimo ha erroneamente previsto che i passeggeri in questione non sarebbero arrivati in tempo per imbarcarsi sul secondo volo.

Sulle spese

37 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

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

L'articolo 2, lettera j), 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, letto in combinato disposto con l'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004, deve essere interpretato

nel senso che la nozione di «negato imbarco» include la situazione in cui, nell'ambito di un unico contratto di trasporto comprendente più prenotazioni su voli che si susseguono immediatamente e registrati in concomitanza, un vettore aereo nega l'imbarco a taluni passeggeri per il motivo che il primo volo incluso nella loro prenotazione ha subito un ritardo imputabile al suddetto vettore e che quest'ultimo ha erroneamente previsto che i passeggeri in questione non sarebbero arrivati in tempo per imbarcarsi sul secondo volo.

Firme

* [Lingua processuale](#): lo spagnolo.