

SENTENZA DELLA CORTE (Quarta Sezione)

19 novembre 2009 (*)

«Trasporto aereo – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Artt. 2, lett. l), 5, 6 e 7 – Nozioni di “ritardo” e di “cancellazione” del volo – Diritto alla compensazione pecuniaria – Nozione di “circostanze eccezionali”»

Nei procedimenti riuniti C-402/07 e C-432/07,

aventi ad oggetto le domande di pronuncia pregiudiziale proposte alla Corte, ai sensi dell'art. 234 CE, dal Bundesgerichtshof (Germania) e dallo Handelsgericht Wien (Austria) con decisioni 17 luglio e 26 giugno 2007, pervenute alla Corte, rispettivamente, il 30 agosto ed il 18 settembre 2007, nei procedimenti

Christopher Sturgeon,

Gabriel Sturgeon,

Alana Sturgeon

contro

Condor Flugdienst GmbH (causa C-402/07)

e

Stefan Böck,

Cornelia Lepuschitz

contro

Air France SA (causa C-432/07)

LA CORTE (Quarta Sezione),

composta dal sig. K. Lenaerts, presidente della Terza Sezione, facente funzione di presidente della Quarta Sezione, dalla sig.ra R. Silva de Lapuerta, dai sigg. E. Juhász, G. Arestis e J. Malenovský (relatore), giudici,

avvocato generale: sig.ra E. Sharpston

cancelliere: sig.ra R. Seres, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 24 settembre 2008,

considerate le osservazioni presentate:

- per i sigg. C. Sturgeon e G. Sturgeon e la sig.na A. Sturgeon, dall'avv. R. Schmid, Rechtsanwalt;
- per il sig. Böck e la sig.ra Lepuschitz, dall'avv. M. Wukoschitz, Rechtsanwalt;
- per la Condor Flugdienst GmbH, dagli avv. ti C. Marko e C. Döring, Rechtsanwälte;
- per la Air France SA, dall'avv. O. Borodajkewycz, Rechtsanwalt;
- per il governo austriaco, dal sig. E. Riedl, in qualità di agente;

- per il governo greco, dalle sig.re S. Chala e D. Tsagkaraki, in qualità di agenti;
- per il governo francese, dal sig. G. de Bergues e dalla sig.ra A. Hare, in qualità di agenti;
- per il governo italiano, dal sig. I.M. Braguglia, in qualità di agente, assistito dalla sig.ra W. Ferrante, avvocato dello Stato;
- per il governo polacco, dal sig. M. Dowgielewicz, in qualità di agente;
- per il governo svedese, dalla sig.ra A. Falk, in qualità di agente;
- per il governo del Regno Unito, dalla sig.ra T. Harris, in qualità di agente, assistita dal sig. D. Beard, barrister;
- per la Commissione delle Comunità europee, dal sig. R. Vidal-Puig e dalla sig.ra P. Dejmek, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 2 luglio 2009,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 Le domande di pronuncia pregiudiziale vertono sull'interpretazione degli artt. 2, lett. l), 5, 6 e 7 del **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).
- 2 Tali domande sono state presentate nell'ambito di controversie che vedono contrapposti, da una parte, il sig. Sturgeon e la sua famiglia (in prosieguo: i «membri della famiglia Sturgeon») alla compagnia aerea Condor Flugdienst GmbH (in prosieguo: la «Condor») (causa C-402/07) e, dall'altra, il sig. Böck e la sig.ra Lepuschitz alla compagnia aerea Air France SA (in prosieguo: la «Air France») (causa C-432/07), in merito al rifiuto opposto da tali compagnie di offrire una compensazione pecuniaria a detti passeggeri giunti agli aeroporti di destinazione con ritardi, rispettivamente, di 25 e di 22 ore rispetto all'orario di arrivo previsto.

Contesto normativo

- 3 I primi quattro 'considerando' del **regolamento n. 261/2004** recitano:
 - «(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.
 - (2) Il negato imbarco, la cancellazione del volo o i ritardi prolungati sono causa di gravi disagi e fastidi per i passeggeri.
 - (3) Malgrado 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], 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».

4 Secondo il quindicesimo 'considerando' del regolamento n. 261/2004:

«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'art. 2 di tale regolamento, intitolato «Definizioni», così recita:

«Ai sensi del presente regolamento, si intende per:

(...)

l) "cancellazione del volo": la mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e sul quale sia stato prenotato almeno un posto».

6 L'art. 5 del detto regolamento, recante il titolo «Cancellazione del volo», dispone quanto segue:

«1. In caso di cancellazione del volo, ai passeggeri coinvolti:

a) è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 8;

(...)

c) spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7, a meno che:

(...)

iii) siano stati informati della cancellazione del volo meno di sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto.

(...)

3. 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.

(...)».

7 L'art. 6 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Ritardo», stabilisce quanto segue:

«1. Qualora possa ragionevolmente prevedere che il volo sarà ritardato, rispetto all'orario di partenza previsto:

a) di due o più ore per tutte le tratte aeree pari o inferiori a 1 500 km; o

b) di tre o più ore per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1 500 km e per tutte le altre tratte aeree comprese tra 1 500 e 3 500 km; o

c) di quattro o più ore per tutte le altre tratte aeree che non rientrano nei casi di cui alle lettere a) o b),

il vettore aereo operativo presta ai passeggeri:

i) l'assistenza prevista nell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), e nell'articolo 9, paragrafo 2; e

- ii) quando l'orario di partenza che si può ragionevolmente prevedere è rinviato di almeno un giorno rispetto all'orario di partenza precedentemente previsto, l'assistenza di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e c); e
- iii) quando il ritardo è di almeno cinque ore, l'assistenza prevista nell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a).

2. In ogni caso l'assistenza è fornita entro i termini stabiliti dal presente articolo in funzione di ogni fascia di distanza».

8 L'art. 7 di tale regolamento, rubricato «Diritto a compensazione pecuniaria», è redatto nei seguenti termini:

«1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, i passeggeri 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).

Nel determinare la distanza si utilizza come base di calcolo l'ultima destinazione per la quale il passeggero subisce un ritardo all'arrivo rispetto all'orario previsto a causa del negato imbarco o della cancellazione del volo.

2. Se ai passeggeri è offerto di raggiungere la loro destinazione finale imbarcandosi su un volo alternativo a norma dell'articolo 8, il cui orario di arrivo non supera:

- a) di due ore, per tutte le tratte aeree pari o inferiori a 1 500 km; o
- b) di tre ore, per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1 500 km e per tutte le altre tratte aeree comprese fra 1 500 e 3 500 km; o
- c) di quattro ore, per tutte le tratte aeree che non rientrano nei casi di cui alle lettere a) o b),

l'orario di arrivo previsto del volo originariamente prenotato, il vettore aereo operativo può ridurre del 50% la compensazione pecuniaria di cui al paragrafo 1.

(...)».

9 L'art. 8, n. 1, del detto regolamento dispone che quando è fatto riferimento a tale articolo, al passeggero è offerta la scelta tra, ai sensi della lett. a) di tale n. 1, il rimborso del biglietto e un volo di ritorno verso il punto di partenza iniziale o, secondo il detto n. 1, lett. b) e c), un riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili.

10 Ai sensi dell'art. 9 del regolamento n. 261/2004, quando è fatto riferimento a tale articolo il passeggero ha diritto, a titolo gratuito, secondo il suo n. 1, lett. a), a pasti e bevande, secondo il n. 1, lett. b) e c), ad una sistemazione in albergo e al trasporto tra l'aeroporto e il luogo di sistemazione nonché, secondo il n. 2 dello stesso articolo, ad effettuare a titolo gratuito due chiamate telefoniche o due messaggi via telex, fax o posta elettronica.

Cause principali e questioni pregiudiziali

Causa C-402/07

11 I membri della famiglia Sturgeon hanno effettuato una prenotazione presso la Condor per un viaggio andata e ritorno da Francoforte sul Meno (Germania) a Toronto (Canada).

12 La partenza del volo di ritorno Toronto-Francoforte sul Meno era prevista per il 9 luglio 2005 alle 16.20. Dopo le operazioni di registrazione, i passeggeri di tale volo venivano informati che

quest'ultimo era cancellato, come indicato dal tabellone elettronico dell'aeroporto. Recuperavano i loro bagagli e venivano condotti in un hotel dove passavano la notte. L'indomani tali passeggeri venivano registrati presso il banco dell'accettazione di un'altra compagnia aerea per un volo recante lo stesso numero che figurava sulla prenotazione. La Condor non ha programmato un nuovo volo con lo stesso numero per il giorno in questione. Ai passeggeri venivano attribuiti posti differenti da quelli che erano stati loro assegnati il giorno precedente. Inoltre, la prenotazione non veniva trasformata in prenotazione per un volo programmato da un'altra compagnia. Il volo in oggetto giungeva a Francoforte sul Meno l'11 luglio 2005 verso le 7, ossia con circa 25 ore di ritardo rispetto all'orario previsto.

- 13 I membri della famiglia Sturgeon hanno ritenuto che, in considerazione del complesso delle suddette circostanze, e in particolare del ritardo di oltre 25 ore, il detto volo non fosse stato ritardato bensì cancellato.
- 14 I membri della famiglia Sturgeon hanno presentato dinanzi all'Amtsgericht Rüsselsheim (Germania) una denuncia contro la Condor, alla quale hanno richiesto, da una parte, una compensazione pecuniaria di EUR 600 per persona nonché, dall'altra, il risarcimento dei danni in quanto, a loro avviso, il danno subito non era dovuto ad un ritardo bensì ad una cancellazione del volo.
- 15 La Condor ha chiesto che tale denuncia fosse respinta in quanto il volo controverso sarebbe stato ritardato e non cancellato. Prima dell'avvio del procedimento la Condor aveva spiegato tale ritardo con il passaggio di un uragano sopra il mare dei Caraibi, nel corso del procedimento stesso essa lo ha invece imputato a problemi tecnici dell'aereo e ad una malattia del personale di bordo.
- 16 L'Amtsgericht Rüsselsheim ha accolto la tesi dell'esistenza di un ritardo piuttosto che di una cancellazione e, conseguentemente, ha respinto la richiesta di compensazione pecuniaria presentata dai membri della famiglia Sturgeon. Questi ultimi hanno interposto appello avverso tale decisione dinanzi al Landgericht Darmstadt, che ha confermato la sentenza di primo grado.
- 17 I membri della famiglia Sturgeon hanno allora proposto un ricorso per cassazione («Revision») dinanzi al Bundesgerichtshof.
- 18 Il Bundesgerichtshof, ritenendo che la decisione del ricorso dipendesse dall'interpretazione degli artt. 2, lett. I), e 5, n. 1, lett. c), del [regolamento n. 261/2004](#), ha quindi deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:
 - «1) Se, ai fini dell'interpretazione della nozione di "cancellazione del volo", sia decisivo il fatto che l'originario piano di volo venga abbandonato, per cui un rinvio, indipendentemente dalla durata, non costituisce cancellazione del volo se la compagnia aerea non abbandona il piano del volo originario.
 - 2) Nel caso in cui la prima questione sia risolta negativamente, in quali casi un rinvio del volo originariamente previsto non debba essere più considerato quale ritardo, bensì quale cancellazione. Se la soluzione della suddetta questione dipenda dalla durata del ritardo».

Causa C-432/07

- 19 Il sig. Böck e la sig.ra Lepuschitz hanno effettuato una prenotazione presso l'Air France per un viaggio andata e ritorno su voli di linea da Vienna (Austria) a Città del Messico (Messico) via Parigi (Francia).
- 20 La partenza del volo Città del Messico-Parigi del sig. Böck e della sig.ra Lepuschitz era prevista per il 7 marzo 2005 alle 21.30. Al momento delle operazioni di registrazione gli interessati venivano immediatamente informati, senza che si procedesse a tali operazioni, che il loro volo era stato cancellato. Tale cancellazione era dovuta ad una modifica del programma dei voli tra Città del Messico e Parigi in seguito al guasto tecnico di un aereo che effettuava il collegamento tra Parigi e Città del Messico, e a causa del rispetto del periodo di riposo regolamentare del personale di volo.
- 21 Per arrivare a destinazione più presto il sig. Böck e la sig.ra Lepuschitz accettavano l'offerta fattagli dall'Air France di servirsi di un volo della compagnia aerea Continental Airlines, la cui partenza era prevista l'indomani, 8 marzo 2005, alle 12.20. I loro biglietti venivano annullati e successivamente venivano loro rilasciati nuovi biglietti presso lo sportello di quest'ultima compagnia.

- 22 Gli altri passeggeri del detto volo Città del Messico-Parigi che non si erano serviti del volo operato dalla Continental Airlines lasciavano Città del Messico, con un volo contenente qualche passeggero supplementare, l'8 marzo 2005 alle 19.35. Tale volo, il cui numero originario era seguito dalla lettera «A», veniva effettuato in aggiunta al volo di linea ugualmente effettuato dalla Air France lo stesso giorno.
- 23 Il sig. Böck e la sig.ra Lepuschitz giungevano a Vienna con circa 22 ore di ritardo rispetto all'orario previsto.
- 24 Gli interessati hanno agito in giudizio contro l'Air France dinanzi al Bezirksgericht für Handelsachen Wien (Austria) reclamando da quest'ultima una compensazione pecuniaria pari a EUR 600 per persona, ai sensi degli artt. 5 e 7, n. 1, lett. c), del **regolamento n. 261/2004** a causa della cancellazione del loro volo. Tale giudice ha respinto questa richiesta in quanto, nonostante il palese ritardo del volo, il **regolamento n. 261/2004** non consentiva di concludere che si fosse verificata una sua cancellazione. Il sig. Böck e la sig.ra Lepuschitz hanno interposto appello avverso tale decisione dinanzi allo Handelsgericht Wien.
- 25 In tali circostanze lo Handelsgericht Wien ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:
- «1) Se l'art. 5, in combinato disposto con gli artt. 2, lett. l), e 6 del **regolamento (...)** **n. 261/2004** debba essere interpretato nel senso che un differimento di 22 ore rispetto all'orario di partenza, costituisca un "ritardo" ai sensi dell'art. 6;
- 2) Se l'art. 2, lett. l), del **regolamento (...)** **n. 261/2004** debba essere interpretato nel senso che, nei casi in cui i passeggeri vengano imbarcati in un momento notevolmente differito (22 ore) su un volo con un numero modificato (numero di volo originario con aggiunta del codice "A"), su cui sia imbarcata soltanto una parte – seppur rilevante – dei passeggeri inizialmente prenotati, oltre, però, ad altri viaggiatori, si configuri una "cancellazione del volo" anziché un "ritardo".

In caso di risposta affermativa alla [seconda] questione (...):

- 3) Se l'art. 5, n. 3, del **regolamento (...)** **n. 261/2004** debba essere interpretato nel senso che un problema tecnico dell'aeromobile e le derivanti modifiche dell'orario dei voli costituiscano circostanze eccezionali (che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso)».
- 26 Con ordinanza del presidente della Corte 19 ottobre 2007 i procedimenti C-402/07 e C-432/07 sono stati riuniti ai fini della fase scritta e orale del procedimento nonché della sentenza.

Sulle questioni pregiudiziali

- 27 I ricorrenti nelle cause principali chiedono ai giudici del rinvio di condannare, rispettivamente, la Condor e l'Air France a pagare la compensazione pecuniaria prevista dall'art. 7 del **regolamento n. 261/2004** in quanto tali compagnie li hanno trasportati agli aeroporti di destinazione con ritardi, rispettivamente, di 25 e 22 ore rispetto all'orario di arrivo previsto. La Condor e l'Air France affermano che tali ricorrenti non hanno diritto ad alcuna compensazione in quanto, da una parte, i voli in oggetto non sono stati cancellati bensì ritardati e, dall'altra, il **regolamento n. 261/2004** prevede il diritto alla compensazione solo in caso di cancellazione del volo. Inoltre, tali compagnie fanno valere che l'arrivo ritardato di tali voli era imputabile a inconvenienti tecnici dell'aeromobile, i quali rientrano nella nozione di «circostanze eccezionali» ai sensi dell'art. 5, n. 3, del **regolamento n. 261/2004**, il che li esenterebbe dall'obbligo di versare una compensazione pecuniaria.
- 28 Ciò premesso, per fornire ai giudici del rinvio una risposta utile occorre intendere le questioni sottoposte come sostanzialmente dirette a chiarire:
- se un ritardo del volo debba essere considerato alla stregua di una cancellazione del volo ai sensi degli artt. 2, lett. l), e 5 del **regolamento n. 261/2004** quando tale ritardo è prolungato;
 - se gli artt. 5, 6 e 7 del **regolamento n. 261/2004** vadano interpretati nel senso che i passeggeri di voli ritardati possono essere assimilati ai passeggeri di voli cancellati ai fini

dell'applicazione del diritto alla compensazione pecuniaria previsto dall'art. 7 di tale regolamento, e

- se un problema tecnico all'aeromobile rientri nella nozione di «circostanze eccezionali» a norma dell'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004.

Sulla prima parte delle questioni pregiudiziali, vertente sulla nozione di ritardo

- 29 Il regolamento n. 261/2004 non contiene una definizione di «ritardo del volo». Tuttavia, questa nozione può essere precisata alla luce del contesto nel quale si inserisce.
- 30 A tale proposito occorre in primo luogo ricordare che il «volo», ai sensi del regolamento n. 261/2004, consiste in un'operazione di trasporto aereo realizzata da un vettore aereo che fissa il suo itinerario (sentenza 10 luglio 2008, causa C-173/07, Emirates Airlines, Racc. pag. I-5237, punto 40). Pertanto, l'itinerario costituisce un elemento fondamentale del volo, in quanto quest'ultimo è effettuato in conformità ad un programma previamente stabilito dal vettore.
- 31 Risulta poi dall'art. 6 del regolamento n. 261/2004 che il legislatore comunitario ha accolto una nozione di «ritardo del volo» considerata unicamente riguardo all'orario di partenza previsto e che implica di conseguenza che, successivamente all'ora di partenza, gli altri elementi che incidono sul volo devono rimanere immutati.
- 32 Pertanto, un volo è «ritardato», nell'accezione di cui all'art. 6 del regolamento n. 261/2004, se viene effettuato in conformità alla programmazione originariamente prevista e se l'orario di partenza effettivo viene ritardato rispetto all'orario di partenza previsto.
- 33 In secondo luogo occorre rilevare che, a norma dell'art. 2, lett. I), del regolamento n. 261/2004, diversamente dal ritardo del volo, la cancellazione è la conseguenza della mancata effettuazione di un volo originariamente previsto. Se ne evince che, a tale riguardo, i voli cancellati ed i voli ritardati costituiscono due categorie di voli ben distinte. Da tale regolamento, pertanto, non risulta che un volo ritardato possa essere qualificato come «volo cancellato» per il solo motivo che la durata del ritardo si è prolungata, foss'anche in misura significativa.
- 34 Di conseguenza un volo ritardato, a prescindere dalla durata del ritardo e quand'anche essa sia stata significativa, non può essere considerato cancellato quando comporta una partenza in conformità alla programmazione originariamente prevista.
- 35 Ciò considerato, quando i passeggeri vengono trasportati su un volo il cui orario di partenza è ritardato rispetto all'orario di partenza inizialmente previsto, il volo può essere qualificato come «cancellato» solo se il vettore aereo provvede al trasporto dei passeggeri su un altro volo la cui programmazione originaria differisce da quella del volo originariamente previsto.
- 36 Quindi, in linea di principio, si può parlare di una cancellazione quando il volo inizialmente previsto e ritardato si riversa in un altro volo, ossia quando la programmazione del volo originario è abbandonata e i passeggeri di quest'ultimo si uniscono a quelli di un volo a sua volta programmato, indipendentemente dal volo per il quale i passeggeri in tal modo trasferiti avevano effettuato la loro prenotazione.
- 37 Per contro, in linea di principio, non si può giungere alla conclusione che si è verificato un ritardo o una cancellazione di un volo in base all'indicazione d'un «ritardo» o d'una «cancellazione» apparsa sul tabellone elettronico dell'aeroporto o comunicata dal personale del vettore aereo. Allo stesso modo, in linea di principio, la circostanza che i passeggeri ritirino i bagagli o ottengano nuove carte d'imbarco non rappresenta un elemento decisivo. Tali circostanze, infatti, non sono collegate alle caratteristiche oggettive del volo in quanto tale. Esse possono essere imputabili ad errori di qualificazione o a fattori verificatisi nell'aeroporto coinvolto o, ancora, possono risultare necessarie in considerazione della durata dell'attesa e dell'esigenza, per i passeggeri coinvolti, di passare una notte in albergo.
- 38 In linea di principio non è determinante neppure la circostanza che la composizione del gruppo di passeggeri originariamente titolari di una prenotazione sia sostanzialmente identica a quella del gruppo successivamente trasportato. Infatti, dato che il ritardo rispetto all'orario di partenza originariamente previsto si prolunga, il numero di passeggeri che compongono il primo di questi gruppi può diminuire perché a taluni di loro è stato offerto di essere condotti a destinazione con un altro volo e altri passeggeri hanno rinunciato, per motivi personali, ad utilizzare il volo ritardato.

Per converso, atteso che sul volo originariamente previsto possono essersi liberati alcuni posti, nulla impedisce al vettore, prima del decollo dell'aereo il cui volo è ritardato, di ammettere passeggeri supplementari.

- 39 Alla luce di quanto precede occorre risolvere la prima parte delle questioni sottoposte dichiarando che gli artt. 2, lett. l), 5 e 6 del **regolamento n. 261/2004** devono essere interpretati nel senso che un volo ritardato, a prescindere dalla durata del ritardo e quand'anche essa sia stata significativa, non può essere considerato cancellato quando è realizzato in conformità alla programmazione originariamente prevista dal vettore aereo.

Sulla seconda parte delle questioni pregiudiziali, vertente sul diritto alla compensazione pecuniaria in caso di ritardo

- 40 L'art. 5, n. 1, del **regolamento n. 261/2004** dispone che, in caso di cancellazione del volo, ai passeggeri interessati spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'art. 7 di tale **regolamento**.
- 41 Tuttavia, dal testo del **regolamento n. 261/2004** non emerge espressamente che ai passeggeri di voli ritardati spetti un siffatto diritto. Nondimeno, come la Corte ha evidenziato nella sua giurisprudenza, ai fini dell'interpretazione di una norma di diritto comunitario si deve tener conto non soltanto della lettera della stessa, ma anche del suo contesto e degli scopi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte (v., in particolare, sentenze 19 settembre 2000, causa C-156/98, Germania/Commissione, Racc. pag. I-6857, punto 50, e 7 dicembre 2006, causa C-306/05, SGAE, Racc. pag. I-11519, punto 34).
- 42 In proposito, il dispositivo di un atto comunitario è indissociabile dalla sua motivazione e va pertanto interpretato, se necessario, tenendo conto dei motivi che hanno portato alla sua adozione (sentenza 29 aprile 2004, causa C-298/00 P, Italia/Commissione, Racc. pag. I-4087, punto 97 e giurisprudenza citata).
- 43 Ebbene, va rilevato che nonostante la possibilità di addurre le «circostanze eccezionali» che consentono ai vettori aerei di esimersi dal pagamento della compensazione pecuniaria ex art. 7 del **regolamento n. 261/2004** sia prevista unicamente dall'art. 5, n. 3, del detto **regolamento**, vertente sulla cancellazione del volo, il quindicesimo 'considerando' di tale **regolamento** recita però che siffatta giustificazione può essere altresì fatta valere quando una decisione di gestione del traffico aereo in relazione ad un particolare aeromobile in un particolare giorno provochi «un lungo ritardo [o] un ritardo [fino al giorno successivo]». Atteso che la nozione di lungo ritardo viene richiamata nel contesto delle circostanze eccezionali, occorre ritenere che il legislatore l'abbia altresì collegata al diritto alla compensazione pecuniaria.
- 44 Tale deduzione è implicitamente corroborata dalla finalità del **regolamento n. 261/2004**, posto che dai primi quattro 'considerando' di quest'ultimo, segnatamente dal primo e dal secondo, si evince che esso persegue l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione ai passeggeri degli aerei, a prescindere dal fatto che si trovino in una situazione di imbarco negato, cancellazione o ritardo del volo, poiché risultano tutti vittime di fastidi o gravi disagi assimilabili dovuti al trasporto aereo.
- 45 Questa constatazione vale a maggior ragione in considerazione del fatto che le disposizioni che conferiscono diritti ai passeggeri del traffico aereo, comprese quelle che riconoscono il diritto alla compensazione pecuniaria, devono essere interpretate estensivamente (v., in questo senso, sentenza 22 dicembre 2008, causa C-549/07, Wallentin-Hermann, non ancora pubblicata nella Raccolta, punto 17).
- 46 Alla luce di tale premessa non è ammissibile ritenere a priori che i passeggeri di voli ritardati non dispongano del diritto alla compensazione pecuniaria e non possano essere assimilati ai passeggeri di voli cancellati ai fini del riconoscimento di siffatto diritto.
- 47 Occorre altresì rilevare che, secondo un principio ermeneutico generale, un atto comunitario dev'essere interpretato, nei limiti del possibile, in modo da non rimettere in discussione la sua validità (v., in questo senso, sentenza 4 ottobre 2001, causa C-403/99, Italia/Commissione, Racc. pag. I-6883, punto 37). Analogamente, quando una norma del diritto comunitario è suscettibile di più interpretazioni, occorre privilegiare quella idonea a salvaguardare il suo effetto utile (v., in particolare, sentenze 22 settembre 1988, causa 187/87, Saarland e a., Racc. pag. 5013, punto 19, e 24 febbraio 2000, causa C-434/97, Commissione/Francia, Racc. pag. I-1129, punto 21).

- 48 In proposito, tutti gli atti comunitari devono essere interpretati in conformità con l'insieme del diritto primario, compreso il principio della parità di trattamento, il quale esige che situazioni paragonabili non siano trattate in maniera diversa e che situazioni diverse non siano trattate in maniera uguale, salvo che ciò non risulti obiettivamente giustificato (sentenze 14 dicembre 2004, causa C-210/03, *Swedish Match*, Racc. pag. I-11893, punto 70, nonché 10 gennaio 2006, causa C-344/04, *IATA e ELFAA*, Racc. pag. I-403, punto 95).
- 49 Considerato che l'obiettivo perseguito dal regolamento n. 261/2004 è di accrescere la tutela dei passeggeri del traffico aereo risarcendo taluni danni causati agli interessati in occasione di viaggi aerei, le fattispecie rientranti in tale regolamento devono essere comparate segnatamente in funzione del tipo e della gravità dei diversi danni e disagi subiti dai passeggeri coinvolti (v., in questo senso, sentenza *IATA e ELFAA*, cit., punti 82, 85, 97 e 98).
- 50 Nel caso di specie occorre paragonare la situazione di passeggeri di voli ritardati a quella di passeggeri di voli cancellati.
- 51 A questo riguardo va ricordato che il regolamento n. 261/2004 mira a risarcire i danni in modo standardizzato ed immediato ed attraverso diverse forme di intervento oggetto di regimi relativi al negato imbarco, alla cancellazione e al ritardo prolungato di un volo (v., in questo senso, sentenza *IATA e ELFAA*, cit., punto 43).
- 52 Mediante tali interventi il regolamento n. 261/2004 intende rimediare, tra l'altro, al danno cagionato ai passeggeri interessati e rappresentato da una perdita di tempo che, considerato il suo carattere irreversibile, può essere risarcita unicamente con una compensazione pecuniaria.
- 53 Orbene, in proposito occorre constatare che tale danno viene patito sia dai passeggeri di voli cancellati sia dai passeggeri di voli ritardati qualora, prima di giungere a destinazione, subiscano un viaggio di durata maggiore rispetto a quanto originariamente stabilito dal vettore aereo.
- 54 Di conseguenza, occorre dichiarare che i passeggeri il cui volo è stato cancellato e quelli vittima di un ritardo del volo subiscono un danno analogo, consistente in una perdita di tempo, e si trovano pertanto in situazioni paragonabili ai fini dell'applicazione del diritto alla compensazione pecuniaria previsto dall'art. 7 del regolamento n. 261/2004.
- 55 Più precisamente, la situazione dei passeggeri di voli ritardati non si distingue affatto da quella dei passeggeri di voli cancellati a cui sia stato offerto di partire con un volo alternativo ai sensi dell'art. 5, n. 1, lett. c), iii), del regolamento n. 261/2004, e che possono essere informati della cancellazione del volo, in extremis, nel momento stesso in cui giungono all'aeroporto (v. sentenza 9 luglio 2009, causa C-204/08, *Rehder*, non ancora pubblicata nella Raccolta, punto 19).
- 56 Infatti, da un lato, tali due categorie di passeggeri sono informate, in linea di massima, nello stesso momento dell'inconveniente che rende più difficoltoso il loro trasporto aereo. Dall'altro, sebbene vengano condotte alla loro destinazione finale, la raggiungono successivamente all'ora inizialmente prevista e, pertanto, subiscono un'analogo perdita di tempo.
- 57 In tale situazione, i passeggeri cui è offerto un volo alternativo ai sensi dell'art. 5, n. 1, lett. c), iii), del regolamento n. 261/2004 hanno diritto alla compensazione pecuniaria di cui all'art. 7 di tale regolamento quando il vettore non offre loro un volo alternativo che parte non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e raggiunge la destinazione finale meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto. A tali passeggeri viene così conferito il diritto alla compensazione pecuniaria quando subiscono una perdita di tempo pari o superiore a tre ore rispetto alla durata che era stata originariamente prevista dal vettore.
- 58 Per contro, qualora ai passeggeri di voli ritardati non fosse conferito il diritto alla compensazione pecuniaria, essi sarebbero trattati in modo meno favorevole sebbene abbiano subito, all'occorrenza, un'analogo perdita di tempo, di tre ore o più, in occasione del loro viaggio.
- 59 Ebbene, non vi è alcuna considerazione oggettiva idonea a giustificare una siffatta differenza di trattamento.
- 60 Poiché i danni subiti dai passeggeri del traffico aereo in caso di cancellazione o di ritardo prolungato sono analoghi, non è ammissibile, a pena di violare il principio della parità di trattamento, trattarli in modo differente. Ciò è vero a maggior ragione quando si consideri la

finalità perseguita dal [regolamento n. 261/2004](#), ossia accrescere la tutela di tutti i passeggeri dei vettori aerei.

- 61 Pertanto, occorre constatare che i passeggeri di voli ritardati possono reclamare il diritto alla compensazione pecuniaria previsto dall'art. 7 del [regolamento n. 261/2004](#) quando, a causa di tali voli, subiscono una perdita di tempo pari o superiore a tre ore, ossia quando giungono alla loro destinazione finale tre ore o più dopo l'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo.
- 62 Tale soluzione è peraltro conforme al quindicesimo 'considerando' del [regolamento n. 261/2004](#). Infatti, come dichiarato al punto 43 di questa sentenza, occorre ritenere che, mediante tale 'considerando', il legislatore abbia collegato anche la nozione di «ritardo prolungato» al diritto alla compensazione pecuniaria. Ebbene, è d'uopo rilevare che tale nozione corrisponde ad un ritardo dal quale il legislatore fa discendere determinate conseguenze giuridiche. Posto che l'art. 6 di tale [regolamento](#) ammette già siffatte conseguenze nel caso di taluni voli ritardati di due ore, il quindicesimo 'considerando' del detto [regolamento](#) copre necessariamente ritardi di tre ore o più.
- 63 Occorre precisare che l'importo della compensazione pecuniaria dovuta ad un passeggero ai sensi dell'art. 7, n. 1, del [regolamento n. 261/2004](#) può essere ridotto del 50% se sono presenti le condizioni stabilite dal n. 2 di tale articolo. Sebbene quest'ultima disposizione menzioni unicamente l'ipotesi dell'imbarco su un volo alternativo, va constatato che la riduzione dell'importo della compensazione pecuniaria prevista dipende unicamente dal ritardo in cui sono incorsi i passeggeri, per cui nulla impedisce di applicare mutatis mutandis tale disposizione alle compensazioni versate ai passeggeri di voli ritardati. Ne consegue che l'importo della compensazione pecuniaria dovuta al passeggero di un volo ritardato che giunge alla destinazione finale tre ore o più dopo l'orario d'arrivo originariamente previsto può essere ridotto del 50%, ai sensi dell'art. 7, n. 2, lett. c), del [regolamento n. 261/2004](#), quando il ritardo, per un volo che non rientra nell'art. 7, n. 2, lett. a) e b), rimanga inferiore a quattro ore.
- 64 La conclusione tratta al punto 61 di questa sentenza non è inficiata dalla circostanza che l'art. 6 del [regolamento n. 261/2004](#) prevede per i passeggeri di voli ritardati differenti forme di assistenza a norma degli artt. 8 e 9 di tale [regolamento](#).
- 65 Infatti, come la Corte ha già rilevato, il [regolamento n. 261/2004](#) contempla diverse forme di intervento per risarcire, in modo uniforme e immediato, i differenti danni rappresentati dai disagi dovuti ai ritardi nel trasporto aereo dei passeggeri (v., in questo senso, sentenza IATA e ELFAA, cit., punti 43 e 45).
- 66 Tali misure sono autonome, nel senso che perseguono finalità diverse e sono intese a rimediare a danni distinti cagionati dai detti ritardi.
- 67 Ciò premesso, occorre ricordare che con l'adozione del [regolamento n. 261/2004](#) il legislatore intendeva altresì bilanciare gli interessi dei passeggeri del traffico aereo e quelli dei vettori aerei. Istituito taluni diritti a favore di tali passeggeri egli ha al contempo disposto, al quindicesimo 'considerando' e all'art. 5, n. 3, del [regolamento](#), che i vettori aerei non siano tenuti al versamento di una compensazione pecuniaria se possono dimostrare che la cancellazione del volo o il ritardo prolungato sono dovuti a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso, ossia circostanze che sfuggono all'effettivo controllo del vettore aereo.
- 68 Occorre ancora rilevare che gli obblighi assolti in forza del [regolamento n. 261/2004](#) non compromettono il diritto di tali vettori di chiedere il risarcimento a qualsiasi soggetto che abbia cagionato il ritardo, compresi i terzi, 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 detti obblighi. Inoltre, non appare irragionevole che essi siano sopportati immediatamente, fatto salvo il diritto al risarcimento sopramenzionato, dai vettori aerei a cui i passeggeri interessati sono legati da un contratto di trasporto che dà loro diritto a un volo che non dovrebbe essere né cancellato né ritardato (sentenza IATA e ELFAA, cit., punto 90).
- 69 Alla luce di quanto precede occorre risolvere la seconda parte delle questioni pregiudiziali dichiarando che gli artt. 5, 6 e 7 del [regolamento n. 261/2004](#) devono essere interpretati nel senso che i passeggeri di voli ritardati possono essere assimilati ai passeggeri di voli cancellati ai fini dell'applicazione del diritto alla compensazione pecuniaria e che essi possono pertanto reclamare il diritto alla compensazione pecuniaria previsto dall'art. 7 di tale [regolamento](#) quando, a causa di un volo ritardato, subiscono una perdita di tempo pari o superiore a tre ore, ossia quando giungono

alla loro destinazione finale tre ore o più dopo l'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo. Tuttavia, un siffatto ritardo non implica il diritto alla compensazione pecuniaria per i passeggeri se il vettore aereo è in grado di dimostrare che il ritardo prolungato è dovuto a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso, ossia circostanze che sfuggono all'effettivo controllo del vettore aereo.

Sulla terza questione nella causa C-432/07, vertente sulle circostanze eccezionali risultanti da un problema tecnico occorso ad un aeromobile

- 70 La Corte ha già statuito che l'art. 5, n. 3, del **regolamento n. 261/2004** deve essere interpretato nel senso che un problema tecnico occorso ad un aeromobile e che comporta la cancellazione di un volo non rientra nella nozione di «circostanze eccezionali» ai sensi di tale disposizione, a meno che detto problema derivi da eventi che, per la loro natura o la loro origine, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggono al suo effettivo controllo (sentenza Wallentin-Hermann, cit., punto 34).
- 71 Occorre trarre la medesima conclusione qualora l'art. 5, n. 3, del **regolamento n. 261/2004** sia invocato in caso di ritardo di un volo.
- 72 Pertanto, occorre risolvere la terza questione nella causa C-432/07 dichiarando che l'art. 5, n. 3, del **regolamento n. 261/2004** deve essere interpretato nel senso che un problema tecnico occorso ad un aeromobile e che comporta la cancellazione o il ritardo di un volo non rientra nella nozione di «circostanze eccezionali» ai sensi di tale disposizione, a meno che detto problema derivi da eventi che, per la loro natura o la loro origine, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggono al suo effettivo controllo.

Sulle spese

- 73 Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento 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 (Quarta Sezione) dichiara :

- 1) **Gli artt. 2, lett. I), 5 e 6 del 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, devono essere interpretati nel senso che un volo ritardato, a prescindere dalla durata del ritardo e quand'anche essa sia stata significativa, non può essere considerato cancellato quando è realizzato in conformità alla programmazione originariamente prevista dal vettore aereo.**
- 2) **Gli artt. 5, 6 e 7 del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che i passeggeri di voli ritardati possono essere assimilati ai passeggeri di voli cancellati ai fini dell'applicazione del diritto alla compensazione pecuniaria e che essi possono pertanto reclamare il diritto alla compensazione pecuniaria previsto dall'art. 7 di tale regolamento quando, a causa di un volo ritardato, subiscono una perdita di tempo pari o superiore a tre ore, ossia quando giungono alla loro destinazione finale tre ore o più dopo l'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo. Tuttavia, un siffatto ritardo non implica il diritto alla compensazione pecuniaria per i passeggeri se il vettore aereo è in grado di dimostrare che il ritardo prolungato è dovuto a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso, ossia circostanze che sfuggono all'effettivo controllo del vettore aereo.**
- 3) **L'art. 5, n. 3, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che un problema tecnico occorso ad un aeromobile e che comporta la cancellazione o il ritardo di un volo non rientra nella nozione di «circostanze eccezionali» ai sensi di tale disposizione, a meno che detto problema derivi da eventi che, per la loro**

natura o la loro origine, non sono inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggono al suo effettivo controllo.

Firme

* Lingua processuale: il tedesco.