

Seminario | Modulo Jean Monnet 2025



AIR-CARE

AIR transport law, Consumers And
other Related issues in Europe

Project No. 101085150 - ERASMUS-JMO-2022-MODULE



**Cofinanziato
dall'Unione europea**

Questa presentazione è stata realizzata nell'ambito del progetto AIR-CARE, finanziato dall'Unione europea. Le opinioni espresse appartengono, tuttavia, al solo o ai soli autori e non riflettono necessariamente le opinioni dell'Unione europea o dell'Agenzia esecutiva europea per l'istruzione e la cultura (EACEA). Né l'Unione europea né l'EACEA possono esserne ritenute responsabili.

This presentation has been created within the project "AIR-CARE", funded by the European Union. Views and opinions expressed are however those of the author(s) only and do not necessarily reflect those of the European Union or the European Education and Culture Executive Agency (EACEA). Neither the European Union nor EACEA can be held responsible for them.

28 gennaio 2025 (II)

Prof.ssa Cinzia PERARO (UNIBG)

Il Regolamento sulla tutela dei passeggeri aerei:
norme e casi.



Il Regolamento sulla tutela dei passeggeri aerei: norme e procedure

Testo <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=celex:32004R0261>

Orientamenti 2024 <https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2024/5687/oj>

<https://www.enac.gov.it/passeggeri/diritti-dei-passeggeri>

https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/passenger-rights/air/index_it.htm

OBIETTIVO DEL REGOLAMENTO

Esso punta a garantire un **elevato livello di protezione** istituendo regole comuni in materia di compensazione e assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato.

REGOLAMENTO UE DIRETTAMENTE APPLICABILE

(NORME MATERIALI + SALVO RINVIO A DIRITTO NAZIONALE +
PROCEDURE)

Oggetto (art. 1)

Il presente regolamento stabilisce, alle condizioni in esso specificate, i **diritti minimi** dei passeggeri

compensazione
pecuniaria

rimborso o volo
alternativo

assistenza

in caso di:

negato imbarco

cancellazione
del volo

ritardo del volo

qualsiasi nazionalità

Ambito di applicazione (art. 3, par. 1)

Il presente regolamento si applica:

a) ai **passengeri** in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato;

b) ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo a destinazione di un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato, salvo se i suddetti passeggeri hanno ricevuto benefici o una compensazione pecuniaria e assistenza nel paese terzo in questione, **qualora il vettore aereo operante il volo in questione sia un vettore comunitario**.

Qui non specifica vettore UE o NON

➔ **VOLO da UNO STATO UE**

➔ **VOLO da UNO STATO TERZO a UNO STATO UE**
+ SE NO ASSISTENZA NEL PAESE TERZO
+ **VETTORE AEREO OPERANTE IL VOLO è COMUNITARIO**

Sede in qualsiasi SM

(art. 2) "**vettore comunitario**": un vettore aereo munito di **valida licenza di esercizio rilasciata da uno Stato membro** ai sensi delle disposizioni del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aere.

Ambito di applicazione: Quale vettore? Quale tratta?

Vettore UE	Vettore non UE
Volo da UE a UE	Volo da UE a UE
Volo da UE a NON UE	Volo da UE a NON UE
Volo da NON UE a UE	

Condizioni (art. 3, par. 2)

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,

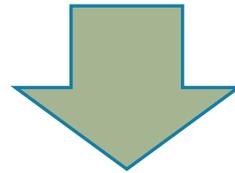
- al più tardi quarantacinque minuti prima dell'ora di partenza pubblicata; ○

b) siano stati **trasferiti** da un vettore aereo o da un operatore turistico dal volo per il quale possedevano una prenotazione ad un altro volo, indipendentemente dal motivo.

Esclusioni (art. 3, par. 3)

Il presente regolamento non si applica

- ai passeggeri che viaggiano gratuitamente
- o che viaggiano ad una tariffa ridotta non accessibile, direttamente o indirettamente, al pubblico.



Tuttavia esso si applica ai passeggeri titolari di biglietti emessi nel quadro di un programma Frequent Flyer o di altri programmi commerciali dei vettori aerei o degli operatori turistici.

cfr. Sentenza della Corte 16 gennaio 2025, causa C-516/23, *Qatar Airways*

L'articolo 3, paragrafo 3, prima frase, prima alternativa, del regolamento (CE) n. 261/2004 dev'essere interpretato nel senso che:

un passeggero non viaggia gratuitamente, ai sensi di tale disposizione, quando, per effettuare la propria prenotazione, abbia dovuto pagare esclusivamente tasse sul trasporto aereo e diritti.

L'articolo 3, paragrafo 3, prima frase, seconda alternativa, del regolamento n. 261/2004

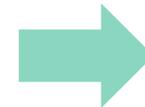
un passeggero non viaggia a una tariffa ridotta non direttamente o indirettamente accessibile al pubblico, ai sensi di tale disposizione, quando abbia prenotato il suo biglietto nell'ambito di una campagna promozionale, limitata nel tempo nonché in termini di quantità di biglietti proposti, e rivolta a una categoria professionale determinata.

Specificazione (art. 3, par. 5)

Il presente regolamento si applica ad ogni **vettore aereo operativo** che trasporta i passeggeri di cui ai paragrafi 1 e 2.

Allorché **un vettore aereo operativo che non abbia stipulato un contratto** con il passeggero ottempera agli obblighi previsti dal presente regolamento, si considera che esso agisce **per conto** della persona che ha stipulato un contratto con tale passeggero.

(art. 2) "**vettore aereo operativo**": un vettore aereo che opera o intende operare un volo nell'ambito di un contratto con un passeggero o per conto di un'altra persona, fisica o giuridica, che abbia concluso un contratto con tale passeggero;

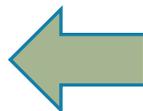


Il vettore aereo operativo è sempre **responsabile** anche nei casi in cui il biglietto sia stato venduto da un altro vettore aereo!

Negato imbarco (art. 4)

*Overbooking
vs no-show*

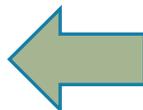
Obbligo del vettore



Diritti del passeggero rinunciataro
(benefici + assistenza, rimborso o
volo alternativo)



Facoltà del vettore



Diritti del passeggero NON rinunciataro
(compensazione + assistenza, rimborso o
volo alternativo e vitto/alloggio)



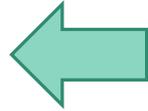
1. Qualora possa ragionevolmente prevedere di dover negare l'imbarco su un volo, il vettore aereo operativo fa in primo luogo appello ai volontari disposti a rinunciare alla prenotazione in cambio di benefici da concordare tra il passeggero interessato e il vettore aereo operativo. I volontari beneficiano 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**.

Cancellazione del volo (art. 5)

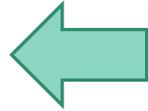
Diritti del passeggero
(assistenza, rimborso o volo
alternativo art. 8)



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

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

Diritti del passeggero
(assistenza vitto/alloggio art. 9, par.
1, lett. a) e par. 2)



b) è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 9, **paragrafo 1, lettera a), e dell'articolo 9, paragrafo 2,**

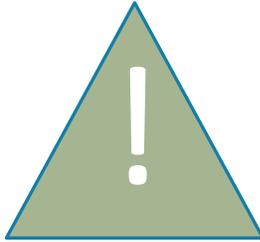
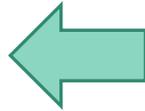
Diritti del passeggero
(assistenza vitto/alloggio art. 9, par.
1, lett. b) e c)



nonché, *in caso di volo alternativo* quando l'orario di partenza che si può ragionevolmente prevedere per il nuovo volo è rinvitato di almeno un giorno rispetto all'orario di partenza previsto per il volo cancellato, l'assistenza di cui all'articolo 9, **paragrafo 1, lettere b) e c), e**



Diritti del passeggero
(compensazione art. 7)



- **NO** quando informati ALMENO 2 settimane prima della partenza;
- **NO** quando informati 2 settimane//7 gg prima della partenza
+ offerto nuovo volo entro le 2 ore prima della partenza originaria e arrivo entro 4 ore dopo arrivo originario
- **NO** quando informati MENO di 7 gg prima della partenza + offerto nuovo volo entro 1 ora prima della partenza originaria con arrivo entro 2 ore dopo arrivo originario

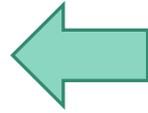
c) spetta la **compensazione pecuniaria** del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7, **a meno che**:

i) siano stati informati della cancellazione del volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto; **oppure**

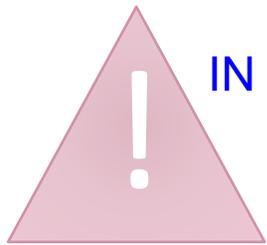
ii) siano stati informati della cancellazione del volo nel periodo compreso tra due settimane e sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di due ore prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di quattro ore dopo l'orario d'arrivo previsto; **oppure**

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.

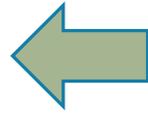
Diritti del passeggero
(informazioni su alternative)



2. Insieme alla cancellazione del volo, i passeggeri sono informati delle eventuali alternative di trasporto possibili.

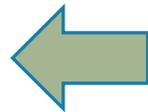


NO COMPENSAZIONE
IN CASO DI CIRCOSTANZE
ECCEZIONALI



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.

Onere del vettore
(dimostrare che ha informato il
passeggero)



4. L'onere della prova, per quanto riguarda se e quando il passeggero è stato avvertito della cancellazione del volo, incombe al vettore aereo operativo.

Ritardo (art. 6)

+2 ore
VOLO UE / PAESE TERZO < 1500 km

+3 ore
VOLO UE / UE > 1500 km
VOLO UE / PAESE TERZO 1500-3500km

+4 ore
Altri VOLI UE / PAESE TERZO

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 1500 km; o

b) di **tre o più ore** per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1500 km e per tutte le altre tratte aeree comprese tra 1500 e 3500 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),

Obblighi del vettore ←

Diritti del passeggero
(assistenza) ←

RINVIO > 24 ORE ←

RITARDO > 5 ORE ←

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 rinvio 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.

Diritto a compensazione pecuniaria (art. 7)

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 1500 chilometri;
- b) 400 EUR per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1500 chilometri e per tutte le altre tratte comprese tra 1500 e 3500 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.

250 euro

VOLO UE/STATO TERZO \leq 1500 km

400 euro

VOLO UE/UE > 1500 km

VOLO UE/STATO TERZO 1500-3500 km

600 euro

ALTRI VOLI

> Risarcimento dei danni in modo standardizzato

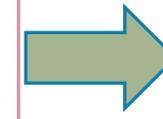
2. Se ai passeggeri è offerto di raggiungere la loro destinazione finale imbarcandosi su un volo alternativo a norma dell'articolo 8, il cui orario di arrivo non supera:

- a) di due ore, per tutte le tratte aeree pari o inferiori a 1500 km; o
- b) di tre ore, per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1500 km e per tutte le altre tratte aeree comprese fra 1500 e 3500 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.

3. La compensazione pecuniaria di cui al paragrafo 1 è **pagata** in contanti, mediante trasferimento bancario elettronico, con versamenti o assegni bancari, o, previo accordo firmato dal passeggero, con buoni di viaggio e/o altri servizi.

4. Le distanze di cui ai paragrafi 1 e 2 sono misurate secondo il **metodo** della rotta ortodromica.



META' COMPENSAZIONE

Rispetto all'orario di arrivo originario, il nuovo orario di arrivo non supera

2 ore

VOLO UE/STATO TERZO =/< 1500 km

3 ore

VOLO UE/UE > 1500 km

VOLO UE/STATO TERZO 1500-3500 km

4 ore

ALTRI VOLI

Diritto a rimborso o all'imbarco su un volo alternativo (art. 8)

1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, al passeggero è offerta la **scelta** tra:

a) - il **rimborso** entro sette giorni, secondo quanto previsto nell'articolo 7, paragrafo 3, del prezzo pieno del biglietto, allo stesso prezzo al quale è stato acquistato, per la o le parti di viaggio non effettuate e per la o le parti di viaggio già effettuate se il volo in questione è divenuto inutile rispetto al programma di viaggio iniziale del passeggero, nonché, se del caso:

- un volo di ritorno verso il punto di partenza iniziale, non appena possibile;

b) l'imbarco su un **volo alternativo** verso la destinazione finale, in *condizioni di trasporto comparabili*, non appena possibile; o

c) l'imbarco su un **volo alternativo** verso la destinazione finale, in *condizioni di trasporto comparabili*, ad una data successiva di suo gradimento, a seconda delle disponibilità di posti.

- a) Rimborso + volo di ritorno
- b) Primo volo alternativo possibile
- c) Volo alternativo successivo

Nb. Sentenza della Corte 16 gennaio 2025, causa C-516/23, *Qatar Airways*

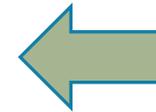
L'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004 dev'essere interpretato nel senso che:

non richiede, ai fini della sua applicazione, **l'esistenza di un nesso temporale tra il volo cancellato e il volo di riavviamento desiderato da un passeggero**,

potendo un siffatto riavviamento verso la destinazione finale essere richiesto in condizioni di trasporto comparabili a una data successiva, a seconda delle disponibilità di posti.

2. Il paragrafo 1, lettera a), si applica **anche ai passeggeri** i cui voli rientrano in un servizio "**tutto compreso**", ad esclusione del diritto al rimborso qualora tale diritto sussista a norma della direttiva 90/314/CEE.

3. Qualora una città o regione sia servita da **più aeroporti** ed un vettore aereo operativo offra ad un passeggero l'imbarco su un volo per un aeroporto di destinazione diverso da quello prenotato dal passeggero, **le spese di trasferimento** del passeggero dall'aeroporto di arrivo all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione o ad un'altra destinazione vicina, concordata con il passeggero, **sono a carico del vettore aereo operativo.**



Obbligo del vettore di pagare il trasferimento

Diritto ad assistenza (art. 9)

1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, il passeggero ha diritto a titolo gratuito:

a) a **pasti e bevande** in congrua relazione alla durata dell'attesa;

b) alla sistemazione in **albergo**:

- qualora siano necessari uno o più pernottamenti, o
- qualora sia necessario un ulteriore soggiorno, oltre a quello previsto dal passeggero;

c) al **trasporto** tra l'aeroporto e il luogo di sistemazione (albergo o altro).

2. Inoltre, il passeggero ha diritto ad effettuare a titolo gratuito **due chiamate** telefoniche o messaggi via telex, fax o posta elettronica.

(+ v. art. 11)

3. Nell'applicare il presente articolo il vettore aereo operativo presta particolare attenzione ai **bisogni delle persone** con mobilità ridotta e dei loro accompagnatori, nonché ai bisogni dei **bambini** non accompagnati.

Sistemazione in classe superiore o inferiore (art. 10)

1. Se un vettore aereo operativo sistema un passeggero in una classe superiore a quella corrispondente al biglietto aereo acquistato, **non** può esigere alcun **pagamento** supplementare.

2. Se un vettore aereo operativo sistema un passeggero in una classe inferiore a quella corrispondente al biglietto aereo acquistato, **rimborsa** entro sette giorni, secondo le modalità di cui all'articolo 7, paragrafo 3,

a) il 30 % del prezzo del biglietto per tutte le tratte aeree pari o inferiori a 1500 km; ○

b) il 50 % del prezzo del biglietto per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1500 km, esclusi i collegamenti fra il territorio europeo degli Stati membri e i dipartimenti francesi d'oltre mare, e per tutte le altre tratte aeree comprese tra 1500 e 3500 km; ○

c) il 75 % del prezzo per tutte le tratte aeree che non rientrano nei casi di cui alle lettere a) o b), compresi i collegamenti fra il territorio europeo degli Stati membri e i dipartimenti francesi d'oltremare.

pagata in contanti, mediante trasferimento bancario elettronico, con versamenti o assegni bancari, o, previo accordo firmato dal passeggero, con buoni di viaggio e/o altri servizi

Risarcimenti supplementari (art. 12)

1. Il presente regolamento lascia impregiudicati i diritti del passeggero ad un **risarcimento supplementare**. Il risarcimento concesso ai sensi del presente regolamento può essere detratto da detto risarcimento.

[Compensazione ex art. 7]

2. Fatti salvi principi e norme pertinenti del diritto nazionale, inclusa la giurisprudenza, il paragrafo 1 non si applica ai passeggeri che hanno rinunciato volontariamente ad una prenotazione ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1.

(Considerando 22) Gli Stati membri dovrebbero assicurare e controllare che i loro vettori aerei rispettino il presente regolamento nonché designare un organismo appropriato per l'espletamento di tali compiti. Il controllo non dovrebbe pregiudicare il diritto per i passeggeri e i vettori aerei di chiedere un legittimo risarcimento nelle competenti sedi giurisdizionali secondo le procedure del diritto nazionale.

ATT.NE per i risarcimenti ulteriori si applicano limiti Conv. Montreal 1999

The limits will be revised as follows:

- 1. The limit for death or bodily injury will increase from 128,821 SDRs to **151,880 SDRs** (about US\$202,500) (originally 100,000 SDRs in 2003).*
- 2. The limit for delay in passenger transport will rise from 5,346 SDRs to **6,303 SDRs** (about US\$8,400) (originally 4,150 SDRs in 2003).*
- 3. The limit for destruction, loss, damage, or delay of baggage will increase from 1,288 SDRs to **1,519 SDRs** (about US\$2,000) (originally 1,000 SDRs in 2003).*
- 4. The limit for destruction, loss, damage, or delay of cargo will rise from 22 SDRs to **26 SDRs per kilogram** (about US\$35) (originally 17 SDRs in 2003).*

È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede dell'ICAO, poiché i limiti di responsabilità aggiornati avranno **carattere vincolante** ai sensi del diritto internazionale conformemente all'articolo 21 e all'articolo 22, paragrafi 1, 2 e 3, della convenzione di Montreal e poiché la **convenzione di Montreal costituisce parte integrante dell'ordinamento giuridico dell'Unione.**

<https://www.icao.int/Newsroom/Pages/International-air-travel-liability-limits-set-to-increase,-enhancing-customer-compensation-.aspx> Lettera ICAO

28.06.2024

Si applicano dal 28.12.2024

Decisione (UE) 2024/2592 del Consiglio, del 26 settembre 2024, relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in risposta alla lettera di Stato spedita dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) per quanto riguarda la revisione dei limiti di responsabilità effettuata dall'ICAO a norma dell'articolo 24 della convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale (convenzione di Montreal) – non contraria

2024 Revised Limits of Liability Under the Montreal Convention 1999

Pursuant to the 2024 review of the limits of liability conducted by ICAO under Article 24 of the *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*, done at Montreal on 28 May 1999 (Doc 9740) (Montreal Convention 1999), the revised limits of liability established under Articles 21 and 22 of the said Convention in Special Drawing Rights (SDRs), effective as of 28 December 2024, are as set out in the fourth column of the following table:

<i>Montreal Convention 1999</i>	<i>Original limit (SDRs)</i>	<i>Revised limit (SDRs) as of 28 December 2019</i>	<i>Revised limit (SDRs) as of 28 December 2024</i>
Article 21	100 000	128 821	151 880
Article 22, paragraph 1	4 150	5 346	6 303
Article 22, paragraph 2	1 000	1 288	1 519
Article 22, paragraph 3	17	22	26

Euro 188.764,67

Euro 7.833,71

Euro 1.887,90

Euro 32,31

❖ **Diritto di regresso (art. 13)**

richiesta di rimborso vettore aereo operativo < oppure > operatore turistico o qualunque altra persona con cui abbia stipulato un contratto

❖ **Obbligo di informare i passeggeri in merito ai loro diritti (art. 14)**

❖ **Obblighi del vettore non possono essere non possono essere oggetto di restrizioni o rinuncia (art. 15)**

❖ **Violazioni del presente regolamento (art. 16):** in ogni SM un organismo responsabile (> ENAC), riceve reclami, impone sanzioni (effettive, proporzionate e dissuasive)

In sintesi	Negato imbarco art. 4	Ritardo rispetto all'orario di partenza art. 5	Cancellazione art. 6
Compensazione (art. 7)	quando non consenziente		sempre, ma no quando circostanze eccezionali
Assistenza rimborso o volo alternativo (art. 8)	quando rinunciatario	quando ritardo di 5 ore	sempre
Assistenza rimborso o volo alternativo e vitto/alloggio (art. 9)	quando non rinunciatario	quando partenza rinvitata di 1 giorno	quando volo alternativo rinviato di 1 giorno
Risarcimento supplementare (art. 12)	sempre, ma no quando rinunciatario	sempre	sempre

Compensa-
zione in caso
di ritardo
prolungato
all'arrivo?

Sentenza del 19 novembre 2009, casi C-432/07 e C-432/07, Sturgeon c. Condor Flugdienst GmbH; Böck c. Air France SA

controversie che vedono contrapposti,

- Nella prima, il sig. Sturgeon e la sua famiglia vs compagnia aerea Condor Flugdienst GmbH (causa C-402/07) e,
- Nell'altra, il sig. Böck e la sig.ra Lepuschitz vs compagnia aerea Air France SA (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.**

Quesito:

in caso di ritardo prolungato rispetto all'orario di arrivo originariamente previsto si ha diritto alla compensazione?

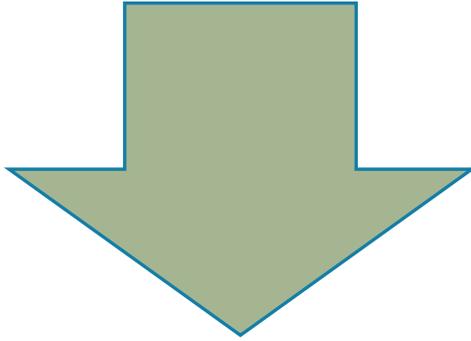
Il reg. prevede la compensazione solo in caso di cancellazione.

Quindi quando si può considerare un «volo cancellato»?

Valutazione della CG

- 1) definizione di «**ritardo del volo**»: manca nel reg.; nel reg. il ritardo viene considerato solo con riferimento all'orario di partenza (v. art. 6);
 - 1) definizione di «**cancellazione**», che è la conseguenza della mancata effettuazione di un volo originariamente previsto.
- i voli cancellati ed i voli ritardati costituiscono due categorie di voli ben distinte. Dal reg. 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.

➤ occorre constatare che i **passengeri di voli ritardati** possono reclamare il diritto alla **compensazione pecuniaria** previsto dall'art. 7 del reg. 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.**



il sig. Sturgeon e la sua famiglia vs compagnia aerea Condor e il sig. Böck vs compagnia aerea Air France SA avevano il diritto alla compensazione pecuniaria.

Sentenza 25 gennaio 2024, causa C-474/22, *Laudamotion GmbH* contro *flightright GmbH*

Ritardo prolungato del volo, mancata presentazione del passeggero, compensazione?

- domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Bundesgerichtshof (**Corte federale di giustizia, Germania**),
- sull'interpretazione dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), e degli articoli da 5 a 7 del regolamento (CE) n. 261/2004
- nell'ambito di una controversia tra la **Laudamotion GmbH, vettore aereo tedesco**, e la **flightright GmbH, società tedesca di assistenza legale** alla quale un passeggero del trasporto aereo ha ceduto i suoi diritti nei confronti della Laudamotion, in merito a una compensazione pecuniaria richiesta in conseguenza del ritardo prolungato di un volo per il quale tale passeggero disponeva di una prenotazione confermata.

Procedimento principale

10 Un passeggero del trasporto aereo disponeva di una prenotazione confermata presso la Laudamotion (**vettore tedesco**) per un **volo da Düsseldorf (Germania)** a **Palma di Maiorca (Spagna)**, previsto per il 26 giugno 2018.

Ritenendo che **il ritardo annunciato di tale volo** gli avrebbe fatto perdere un appuntamento di lavoro, tale passeggero ha deciso di non imbarcarsi su detto volo, il quale è giunto a destinazione con 3 ore e 32 minuti di ritardo.

11 Detto passeggero ha **ceduto i propri diritti** alla flightright, la quale ha adito il giudice tedesco competente con domanda diretta a ottenere una compensazione pecuniaria dell'importo di EUR 250, sulla base dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 261/2004. La flightright, la cui domanda è stata respinta in primo grado, è risultata **vittoriosa in appello.**

12 Alla luce della giurisprudenza della Corte che equipara la situazione dei passeggeri di voli che hanno subito un ritardo prolungato, vale a dire un ritardo di tre ore o più all'arrivo alla loro destinazione finale, a quella dei passeggeri di voli cancellati,

il giudice d'appello ha interpretato l'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), di tale regolamento nel senso che

un passeggero che sia stato informato di un ritardo di tre ore o più prima della sua partenza può beneficiare della compensazione pecuniaria prevista agli articoli 5 e 7 di detto regolamento,

anche se non si è presentato in aeroporto.

La Laudamotion ha presentato un **ricorso per cassazione** (Revision) avverso la decisione del giudice d'appello dinanzi al Bundesgerichtshof (**Corte federale di giustizia, Germania**), giudice del rinvio.

14 Quest'ultimo giudice rileva che il **passenger interessato non si è presentato all'accettazione** al più tardi 45 minuti prima dell'ora di partenza pubblicata, *in violazione dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 261/2004*, mentre, in applicazione dell'articolo 2, lettera l), e dell'articolo 5 di tale regolamento, *tale formalità è esclusa solo in caso di cancellazione del volo.*

Tuttavia il giudice del rinvio ritiene che, data l'equiparazione del ritardo prolungato all'arrivo di un volo alla cancellazione di un volo, stabilita dalla Corte nella sentenza del 19 novembre 2009, Sturgeon e a., detto passeggero potrebbe essere dispensato da una tale formalità.

15 Detto giudice osserva **tuttavia** che la cancellazione di un volo e il ritardo prolungato di un volo presentano differenze non trascurabili.

Infatti, **in caso di cancellazione del volo, sarebbe certo** che il volo previsto non sarà effettuato, risultando quindi logico non imporre ai passeggeri di presentarsi all'accettazione al fine di far valere il loro diritto alla compensazione pecuniaria prevista agli articoli 5 e 7 del regolamento n. 261/2004.

Per contro, **anche se il ritardo di un volo apparisse probabile** prima della realizzazione del volo stesso, **potrebbero ancora non sussistere**, al più tardi 45 minuti prima dell'ora di partenza, **elementi sufficienti per concludere che il volo sarà effettuato con un ritardo di tre ore o più.**

16 **L'ordinanza del 24 ottobre 2019, *easyJet Airline* (C-756/18)**, suggerirebbe altresì che, per ottenere una compensazione pecuniaria a causa del ritardo prolungato di un volo, un passeggero che non sia stato trasportato sul volo ritardato deve, in ogni caso, essersi presentato all'accettazione, circostanza dimostrabile con la carta d'imbarco o con altro mezzo di prova.

17 Il **giudice tedesco del rinvio** ritiene che, ai fini dell'applicazione dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 261/2004, il ritardo prolungato di un volo all'arrivo non possa, in linea di principio, essere assimilato alla cancellazione di un volo.

Pertanto, un passeggero sarebbe dispensato dal presentarsi all'accettazione solo se, da un lato, il volo risultasse ritardato di tre ore o più all'arrivo e, dall'altro, sussistesse una situazione analoga a una cancellazione.

Una situazione del genere potrebbe ricorrere quando i passeggeri disponessero di elementi sufficientemente sicuri, al più tardi 45 minuti prima dell'ora di partenza pubblicata, per ritenere che il volo possa essere effettuato solo con un ritardo di tre ore o più all'arrivo a destinazione.

18 In tali circostanze, la Corte federale di giustizia ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti **questioni pregiudiziali**:

«1) Se il diritto a compensazione pecuniaria per un ritardo del volo superiore a tre ore rispetto all'orario di arrivo previsto, ai sensi degli articoli 5, 6 e 7 del regolamento [n. 261/2004], **richieda che il passeggero si presenti all'accettazione**, conformemente all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento medesimo, all'ora indicata dal vettore aereo, operatore turistico o agente di viaggio autorizzato, e **al più tardi quarantacinque minuti prima dell'ora di partenza pubblicata, oppure se nel caso di un ritardo prolungato nel senso indicato – come nel caso della cancellazione del volo – tale requisito venga meno.**

2) Qualora, ai fini del diritto a compensazione pecuniaria, non sia escluso, a causa del solo verificarsi di un ritardo prolungato come descritto supra, il requisito della presentazione all'accettazione, **se una deroga** al riguardo si applichi nel caso in cui il passeggero disponga di **elementi sufficientemente sicuri** per ritenere che il volo arrivi con un ritardo prolungato inevitabile nel senso suindicato».

La CG: Sulla prima questione

19) In via preliminare, occorre sottolineare che la **controversia principale trae origine dal ritardo di un aereo alla partenza.**

Tuttavia, il fulcro di tale controversia riguarda le **conseguenze che tale ritardo ha potuto causare.**

Il ricorrente nel procedimento principale rivendica infatti la compensazione pecuniaria a causa del probabile ritardo del volo in questione all'arrivo alla destinazione finale, che gli avrebbe impedito di arrivare in tempo a un appuntamento di lavoro previsto a Palma di Maiorca.

Orbene, poiché

- **l'articolo 6** del regolamento n. 261/2004 **riguarda solo il ritardo di un volo rispetto all'orario di partenza originariamente previsto e**

- la **compensazione pecuniaria** forfettaria alla quale un passeggero ha diritto, ai sensi dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, allorché il suo volo raggiunga la sua destinazione finale con un **ritardo di durata pari o superiore a tre ore** rispetto all'orario di arrivo previsto, [non è quindi subordinata al rispetto dei presupposti di cui a detto articolo 6](#) (sentenza del 26 febbraio 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, punti 36 e 37),

la controversia nel procedimento principale deve essere esaminata unicamente alla luce degli articoli 3, 5 e 7 di tale regolamento.

20 Pertanto, si deve considerare che, con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede, **in sostanza**,

se l'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che, per beneficiare della compensazione pecuniaria prevista all'articolo 5, paragrafo 1, e all'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento in caso di ritardo del volo di tre ore o più rispetto all'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo, *un passeggero deve essersi presentato in tempo utile all'accettazione.*

21 Dall'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), e paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 261/2004 risulta che tale **regolamento si applica ai passeggeri** in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del Trattato a condizione, in primo luogo, che tali passeggeri dispongano di una **prenotazione confermata sul volo** in questione e, in secondo luogo, che essi **si presentino in tempo utile all'accettazione**, salvo in caso di cancellazione del volo ai sensi dell'articolo 5 di detto regolamento.

Poiché **queste due condizioni sono cumulative**, la presenza di un passeggero all'accettazione non può presumersi per il fatto che tale passeggero disponga di una prenotazione confermata sul volo in questione.

Occorre precisare che **l'effetto utile di tale articolo 3, paragrafo 2, lettera a), richiede** che i passeggeri si presentino in tempo utile all'aeroporto, più precisamente presso un rappresentante del vettore aereo operativo, al fine di essere trasportati verso la destinazione prevista, anche se essi si sono già registrati online prima di recarsi all'aeroporto.

22 Nel caso di specie, le questioni sollevate dal giudice del rinvio si basano sulla premessa che **il passeggero interessato non si è presentato all'accettazione in tempo utile**.

In tali circostanze, l'applicabilità del regolamento n. 261/2004 presuppone che, nell'ambito dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), di tale regolamento, il ritardo prolungato di un volo all'arrivo alla destinazione finale, vale a dire il ritardo di una durata pari o superiore a tre ore, sia assimilato alla cancellazione del volo, ai sensi dell'articolo 5 di tale regolamento.

23 Al riguardo occorre rilevare, in primo luogo, che **la Corte ha già dichiarato** che gli articoli 5 e 7 del regolamento n. 261/2004, letti alla luce del principio della parità di trattamento, dovevano essere interpretati nel senso che **i passeggeri di voli ritardati** possono,

- da un lato, essere **equiparati ai passeggeri di voli cancellati** ai fini dell'applicazione del diritto a compensazione pecuniaria previsto all'articolo 7, paragrafo 1, di detto regolamento e,
- dall'altra, invocare tale diritto a **compensazione** pecuniaria 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 loro vettore aereo [...].

24 Nella sentenza del 19 novembre 2009, Sturgeon e a. (C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punti 49, 52 e 60), la Corte aveva paragonato il tipo e la gravità dei disagi e dei danni subiti da un passeggero di un volo cancellato, che aveva dovuto attendere che gli venisse offerto un volo alternativo, con quelli subiti da un passeggero il cui volo era stato ritardato.

Quest'ultimo aveva quindi dovuto attendere che l'aeromobile fosse pronto per il decollo e si era necessariamente presentato all'accettazione poiché si era imbarcato.

I passeggeri, in questi due tipi di situazioni, **avevano quindi dovuto pazientare al fine di giungere alla loro destinazione finale**, cosicché essi avevano innegabilmente subito un **danno consistente in una perdita di tempo**, il quale può essere riparato, tenuto conto del suo carattere irreversibile, solo mediante una compensazione pecuniaria.

Tali passeggeri, che avevano subito danni analoghi, non potevano, conformemente al principio della parità di trattamento, essere trattati in modo diverso.

25 L'elemento cruciale che ha indotto la Corte ad assimilare (in *Sturgeon*) il ritardo prolungato di un volo all'arrivo alla cancellazione di un volo attiene al fatto che **i passeggeri di un volo con ritardo prolungato subiscono, al pari dei passeggeri di un volo cancellato,** un **danno** che si concretizza in una **perdita di tempo irreversibile, pari o superiore a tre ore**, che può essere risarcito unicamente con una compensazione pecuniaria (...).

Pertanto, in caso di cancellazione di un volo o di ritardo prolungato di un volo all'arrivo alla sua destinazione finale, il diritto alla compensazione pecuniaria previsto all'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 è intrinsecamente connesso all'esistenza di tale perdita di tempo pari o superiore a tre ore.

26 Orbene, **un passeggero che non si è recato all'aeroporto**, come sembra essere il caso del ricorrente nel procedimento principale, in quanto disponeva di elementi sufficienti per concludere che il volo sarebbe arrivato alla sua destinazione finale solo con un ritardo prolungato, non ha, con tutta probabilità, subito una siffatta perdita di tempo.

27 Va infatti ricordato che **la perdita di tempo non è un danno generato da un ritardo, ma costituisce un disagio**, al pari di altri disagi inerenti alle situazioni di negato imbarco, di cancellazione del volo e di ritardo prolungato e che accompagnano tali situazioni, come la mancanza di comfort, la temporanea privazione di mezzi di comunicazione normalmente disponibili (....) o il fatto di non poter condurre in modo continuativo i propri affari personali, familiari, sociali o professionali (....).

28 A tal riguardo, poiché **la perdita di tempo** che dà luogo alla compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 è **subita in modo identico da tutti i passeggeri** di voli ritardati, è possibile porvi rimedio mediante una **misura standardizzata**, senza che sia necessario procedere a una qualsivoglia valutazione della situazione individuale di ciascun passeggero coinvolto. Pertanto, siffatta misura può essere **applicata immediatamente** (...).

29 In secondo luogo occorre sottolineare che *ai punti da 33 a 36 e 39 della sentenza del 19 novembre 2009, Sturgeon e a., confermata in particolare dalla sentenza del 21 dicembre 2021, Corendon Airlines*, **la Corte ha constatato che i voli cancellati e i voli ritardati costituiscono due categorie di voli ben distinte**, poiché, ai sensi dell'articolo 2, lettera l), di tale regolamento, **la cancellazione, diversamente dal ritardo del volo, è la conseguenza della mancata effettuazione di un volo originariamente previsto.**

30 Orbene, **quando un volo subisce un ritardo prolungato, se ne prevede l'esecuzione**, di modo che le operazioni di accettazione devono essere effettuate. **Ne consegue che i passeggeri di un volo ritardato non possono essere dispensati dall'obbligo di presentarsi all'accettazione**, espressamente previsto all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 261/2004.

31 Dalle considerazioni che precedono risulta quindi che, nell'ambito dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), di tale regolamento, **il ritardo prolungato di un volo all'arrivo alla sua destinazione finale non può essere assimilato alla cancellazione di un volo.**

Quando ritardo: occorre andare in aeroporto!

32 Infine, va precisato che il danno causato da un mancato appuntamento di lavoro deve essere considerato come un **danno individuale**, attinente alla situazione propria del passeggero interessato, e non può quindi essere risarcito mediante la concessione della compensazione pecuniaria prevista all'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento, che mira a risarcire, in modo uniforme e immediato, solo i danni che sono pressoché identici per tutti i passeggeri interessati (...).

33 **Tuttavia**, un tale danno individuale può essere compensato con un «**risarcimento supplementare**» ai sensi **dell'articolo 12** del regolamento n. 261/2004, il quale presuppone che la domanda sia fondata sul diritto nazionale o sul diritto internazionale [...].

34) Alla luce dei motivi che precedono, occorre rispondere alla prima questione dichiarando che **l'articolo 3, paragrafo 2, lettera a)**, del reg. n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che,

per beneficiare della compensazione pecuniaria di cui all'articolo 5, paragrafo 1, e all'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento in caso di ritardo prolungato del volo, ossia di un ritardo di tre ore o più rispetto all'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo,

un passeggero del trasporto aereo **deve essersi presentato in tempo utile all'accettazione** o, se si è già registrato online, deve essersi presentato in tempo utile all'aeroporto **presso un rappresentante del vettore aereo operativo.**

Sulla seconda questione

35 Tenuto conto della risposta fornita alla prima questione, non occorre rispondere alla seconda questione, in quanto è **indifferente** che il passeggero abbia disposto di elementi **sufficientemente sicuri** che suggerissero che il volo sarebbe arrivato alla sua destinazione finale solo con un ritardo prolungato.



Nel caso di specie

Il passeggero interessato **NON** ha diritto alla compensazione perché non si era presentato in aeroporto.

Inutile dimostrare «il rischio» che si sarebbe verificato il ritardo di più di tre ore.

La Corte federale di giustizia tedesca accoglierà il ricorso del vettore *Laudamotion*.

Sentenza 25 gennaio 2024, causa C-54/23, WY contro *Laudamotion GmbH, Ryanair DAC*

Ritardo prolungato, prenotazione del volo alternativo, compensazione?

- domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Bundesgerichtshof (**Corte federale di giustizia, Germania**),
- verte sull'interpretazione degli articoli 3 e da 5 a 7 del regolamento (CE) n. 261/2004
- nell'ambito di una controversia tra, da un lato, **WY, un passeggero** del trasporto aereo e, dall'altro, la **Laudamotion GmbH e la Ryanair DAC**, vertente sul **rifiuto di tali due vettori aerei** di versare una compensazione pecuniaria a detto passeggero a seguito di un ritardo, all'arrivo, di un volo per il quale quest'ultimo disponeva di una prenotazione confermata.

Procedimento principale

- WY ha prenotato presso la Ryanair un **volo** andata e ritorno tra Dusseldorf (Germania) e Palma di Maiorca (Spagna), previsto per il 31 ottobre 2019.
- Essendo stato informato dalla Laudamotion, il vettore aereo operativo, che la **partenza** del volo di andata sarebbe stata **ritardata di sei ore**, **tale passeggero ha prenotato autonomamente un volo alternativo per onorare un appuntamento di lavoro previsto a Palma di Maiorca.**
- Grazie a tale volo alternativo, egli è infine giunto a destinazione con un ritardo di meno di tre ore rispetto all'orario di arrivo previsto del volo originario.
- Il suddetto passeggero, che afferma di essersi presentato tempestivamente all'accettazione per il volo originario, **ha chiesto**, in particolare, **alla Laudamotion una compensazione pecuniaria** dell'importo di EUR 250.
- Egli ha inoltre chiesto alla Ryanair informazioni sull'importo delle tasse non utilizzate e il versamento dello stesso.

- La **domanda** di WY contro la Laudamotion è stata **respinta** sia in primo grado sia in appello.
- Il **giudice d'appello** ha ritenuto che, sebbene il volo originario fosse arrivato con più di tre ore di ritardo, **la Laudamotion non fosse tenuta** a versare la compensazione pecuniaria richiesta,
 - poiché WY non aveva utilizzato tale volo ed era arrivato alla destinazione finale con meno di tre ore di ritardo.
 - A questo proposito, **sarebbe irrilevante che il volo alternativo sia stato prenotato autonomamente dal passeggero.**
 - Pertanto, WY non avrebbe subito alcun disagio per non aver utilizzato il volo originario.
 - D'altra parte, egli avrebbe diritto, **sulla base del diritto civile tedesco, al rimborso del volo alternativo** che egli ha autonomamente prenotato.

- WY ha quindi proposto un **ricorso per cassazione** (Revision) dinanzi alla Corte federale di giustizia, Germania, giudice del rinvio. Tale giudice ritiene che l'esito di tale ricorso dipenda dall'interpretazione dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004.
- Il **giudice del rinvio osserva** che, secondo la giurisprudenza della Corte, la compensazione pecuniaria prevista in queste due ultime disposizioni va a beneficio del passeggero del trasporto aereo che subisca una perdita di tempo di tre ore o più all'arrivo alla sua destinazione finale.
- Di conseguenza, tale compensazione non dovrebbe essere corrisposta a un passeggero il cui volo rischia di subire un ritardo prolungato e che, di conseguenza, prenota autonomamente un volo alternativo che gli consente di arrivare alla destinazione finale con meno di tre ore di ritardo rispetto all'orario di arrivo previsto del volo originario.

- ***Dall'ordinanza del 24 ottobre 2019, easyJet Airline (C-756/18, EU:C:2019:902, punti 33 e seguenti)*** si potrebbe dedurre che il diritto a una compensazione pecuniaria per il ritardo prolungato di un volo è, in linea di principio, riconosciuto **solo ai passeggeri che hanno utilizzato il volo in questione** e che sono effettivamente giunti alla loro destinazione finale con un ritardo di almeno tre ore.
- Il fatto che il **vettore aereo**, come nel caso di specie, **non** abbia adempiuto all'obbligo di offrire un **volo alternativo** che avrebbe consentito ai passeggeri di evitare di subire il ritardo annunciato del volo originario, sarebbe, al riguardo, irrilevante.

- Il **giudice del rinvio** rileva che, certamente, *dalla sentenza dell'11 giugno 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, punto 61)*, risulta che, in caso di ritardo prolungato o di cancellazione di un volo, **un vettore aereo è tenuto**, in particolare, a proporre al passeggero un eventuale volo alternativo diretto o indiretto operato dal vettore stesso o da un altro vettore aereo e che arrivi con un ritardo inferiore a quello del volo successivo del vettore interessato,
 - **a meno che** la realizzazione di un simile volo alternativo non costituisse per quest'ultimo un sacrificio insostenibile tenuto conto della capacità della sua impresa nel momento in questione.
- Ciò premesso, **l'inosservanza di tale obbligo non può di per sé dare diritto a una compensazione pecuniaria** ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004. Infatti, questa disposizione consentirebbe di ottenere una compensazione non per qualsiasi tipo di disagio, ma solo in caso di una perdita di tempo di almeno tre ore.
- Il disagio subito dal passeggero di cui trattasi nel procedimento principale non costituirebbe quindi un disagio grave, ai sensi di tale regolamento.

- Tale giudice ritiene **tuttavia** possibile **considerare la situazione in modo diverso** alla luce **dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c)**, del regolamento n. 261/2004 che, in caso di cancellazione del volo, **prevede una compensazione pecuniaria a favore dei passeggeri se non viene loro offerto un volo alternativo con perdita di tempo inferiore a tre ore.**
- Infatti, **se prima ancora del momento entro cui il passeggero deve presentarsi all'accettazione esistono elementi sufficienti** per concludere che l'arrivo del volo alla destinazione finale avverrà con un ritardo di almeno tre ore rispetto all'orario inizialmente previsto, **non si può esigere** da tale passeggero, ai fini della compensazione pecuniaria, **che egli si presenti in tempo utile** all'accettazione o che intraprenda effettivamente il viaggio.
- Inoltre, anche l'ora di arrivo di detto passeggero alla destinazione finale sarebbe a tal fine irrilevante.

In tali circostanze, il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti **questioni pregiudiziali**:

«1) **Se il diritto alla compensazione pecuniaria** per un ritardo del volo di almeno tre ore ai sensi degli articoli 5, 6 e 7 del regolamento [n. 261/2004] **sia escluso**, in linea generale, **qualora il passeggero, in caso di rischio di ritardo prolungato, utilizzi un volo alternativo prenotato autonomamente** e raggiunga così la destinazione finale con un ritardo inferiore a tre ore

o se, in tale situazione, un diritto alla **compensazione pecuniaria sia comunque riconoscibile qualora il passeggero, già prima dell'ora entro cui deve presentarsi all'accettazione, disponga di elementi sufficientemente sicuri** per ritenere che la destinazione finale sarà raggiunta con un ritardo di almeno tre ore.

2) Nel caso in cui occorra rispondere alla prima questione nel senso da ultimo indicato: se il diritto a **compensazione pecuniaria** per un ritardo del volo di almeno tre ore ai sensi degli articoli 5, 6 e 7 del regolamento [n. 261/2004], **richieda** che il **passeggero si presenti all'accettazione** in tempo utile conformemente all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), di tale regolamento».

Sulla prima questione

16 In via preliminare, va rilevato che, con la sua prima questione, il giudice del rinvio si interroga sull'interpretazione degli **articoli 5, 6 e 7** del regolamento n. 261/2004.

A tal riguardo, se è vero che la controversia nel procedimento principale **trae origine dal ritardo di un aereo alla partenza**, **l'oggetto di tale controversia riguarda le conseguenze che tale ritardo ha potuto causare all'arrivo.**

Il ricorrente nel procedimento principale rivendica infatti una compensazione pecuniaria **a causa del probabile ritardo** all'arrivo alla destinazione finale del volo in questione, che gli avrebbe impedito di arrivare in tempo a un appuntamento di lavoro previsto a Palma di Maiorca.

Orbene, l'articolo 6 (ritardo) di tale regolamento riguarda unicamente il ritardo di un volo rispetto all'orario di partenza inizialmente previsto.

Ne risulta che **la compensazione** pecuniaria forfettaria (art. 7) che spetta a un passeggero, .., allorché il suo volo raggiunga la sua destinazione finale con un ritardo di tre ore o più rispetto all'orario di arrivo previsto, **non è subordinata al rispetto delle condizioni enunciate al suddetto articolo 6.**

17 Inoltre, dalla domanda di pronuncia pregiudiziale **risulta che il ricorrente** nel procedimento principale **può esigere, sulla base del diritto tedesco, il rimborso delle spese del trasporto alternativo** da lui autonomamente prenotato,

cosicché tale questione riguarda solo il diritto di tale ricorrente nel procedimento principale al riconoscimento della compensazione forfettaria

ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, e dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, per il ritardo prolungato di un volo.

18) .. il giudice del rinvio chieda sostanzialmente

se l'articolo 5, paragrafo 1, e l'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 debbano essere interpretati nel senso che

può beneficiare del diritto a compensazione pecuniaria, ai sensi di tali disposizioni, un passeggero del trasporto aereo

che, a causa di un rischio di ritardo prolungato all'arrivo alla destinazione finale del volo per il quale dispone di una prenotazione confermata, o in presenza di indizi sufficienti di un siffatto ritardo,

abbia prenotato autonomamente un volo alternativo e abbia raggiunto la destinazione finale con un meno di tre ore di ritardo rispetto all'orario di arrivo inizialmente previsto del volo originario.

19 Come risulta da giurisprudenza costante, ... i **passengeri di voli ritardati** possono, da un lato, essere **equiparati ai passeggeri di voli cancellati** ai fini dell'applicazione del diritto a **compensazione pecuniaria**e, dall'altro, far valere tale diritto a compensazione pecuniaria quando a causa di un volo ritardato subiscono una perdita di tempo pari o superiore a tre ore ...

20 I passeggeri dei voli in tal modo ritardati patiscono infatti, analogamente ai passeggeri il cui volo originario sia stato cancellato, una **perdita di tempo irreversibile** e, di conseguenza, un **disagio analogo**. Orbene, tale disagio si concretizza, per quanto riguarda i voli ritardati, all'arrivo alla destinazione finale, cosicché la valutazione di un ritardo dev'essere effettuata, ai fini della compensazione pecuniaria prevista all'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, rispetto all'orario di arrivo previsto a tale destinazione (...).

21 L'elemento cruciale che ha indotto la Corte ad assimilare il ritardo prolungato di un volo all'arrivo alla cancellazione di un volo attiene al fatto che

i passeggeri di un volo con un ritardo prolungato subiscono, al pari dei passeggeri di un volo cancellato, un **danno che si concretizza in una perdita di tempo irreversibile**, pari o superiore a tre ore, che può essere risarcito unicamente con una compensazione pecuniaria (...).

Pertanto, in caso di cancellazione di un volo o di ritardo prolungato di un volo all'arrivo alla sua destinazione finale, il diritto a compensazione pecuniaria ..è intrinsecamente connesso all'esistenza di detta perdita di tempo pari o superiore a tre ore.

22 Ne consegue che **un passeggero** del trasporto aereo che non abbia utilizzato il volo per il quale disponeva di una prenotazione confermata e, **grazie a un volo alternativo da lui autonomamente prenotato**, sia **arrivato alla destinazione finale con meno di tre ore di ritardo** rispetto all'orario di arrivo inizialmente previsto dal vettore aereo, **non ha subito una tale perdita** di tempo e **non** può quindi beneficiare di detto **diritto a compensazione pecuniaria**.

23 ..., sebbene il fatto di **aver dovuto trovare autonomamente un volo alternativo** possa rappresentare un **disagio** per il passeggero del trasporto aereo interessato, un siffatto disagio non può tuttavia essere considerato «grave», ai sensi di tale regolamento, qualora tale passeggero abbia raggiunto la sua destinazione finale con meno di tre ore di ritardo rispetto all'orario di arrivo originariamente previsto (...).

24) Tenuto conto dei motivi che precedono, occorre rispondere alla prima questione che **l'articolo 5, paragrafo 1, e l'articolo 7, paragrafo 1,** del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che

non può beneficiare del diritto a compensazione pecuniaria, ai sensi di tali disposizioni, **un passeggero** del trasporto aereo che,

a causa di un rischio di ritardo prolungato all'arrivo alla destinazione finale del volo per il quale egli dispone di una prenotazione confermata, **o in presenza di indizi sufficienti di un siffatto ritardo,**

abbia prenotato autonomamente un volo alternativo e raggiunto la destinazione finale con meno di tre ore di ritardo rispetto all'orario di arrivo inizialmente previsto del volo originario.

Sulla seconda questione

25 Tenuto conto della risposta fornita alla prima questione, non è necessario esaminare la seconda questione.

Infatti, **quando il ritardo all'arrivo alla destinazione finale di un volo è di meno di tre ore** rispetto all'orario di arrivo inizialmente previsto, i passeggeri di tale volo **non possono beneficiare della compensazione pecuniaria** prevista all'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004.

È pertanto **irrilevante**, nel caso di specie, **che tali passeggeri si siano presentati o meno in tempo utile all'accettazione**, come richiesto dall'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), di tale regolamento.



Nel caso di specie

Il passeggero **NON** ha diritto alla compensazione (il nuovo volo non è arrivato in ritardo).

Può chiedere rimborso del **volo alternativo** (ex diritto applicabile).

Rimane obbligo del vettore di offrire volo alternativo (salvo casi eccezionali).

Quando il vettore
può NON
riconoscere la
compensazione
pecuniaria?

Circostanze eccezionali

Art. 5, par. 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.

Considerando 15 (v. sentenza prima)

Considerando 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**, **improvvisi carenze del volo sotto il profilo della sicurezza** e **scioperi** che si ripercuotono sull'attività di un vettore aereo operativo.

Sentenza del 31 gennaio 2013, C-12/11, McDonagh

Sentenza del 4 Maggio 2017, C-315/15, Pešková and Peška

La Corte ha riconosciuto che la chiusura di parte dello spazio aereo europeo a seguito dell'**eruzione del vulcano Eyjafjallajökull in Islanda** ha costituito una circostanza straordinaria, così come una **collisione tra un aereo e un uccello** e il tempo impiegato da un esperto debitamente autorizzato per effettuare i controlli di sicurezza necessari a seguito di tale collisione.

Situazioni
imprevedibili

Ordinanza del 14 novembre 2014, C-394/14, Siewert e a.

La Corte ha indicato che alcuni problemi tecnici possono essere considerati come circostanze straordinarie come i **difetti di fabbricazione nascosti che incidono sulla sicurezza** degli aeromobili già in servizio o i **danni causati agli aeromobili da atti di sabotaggio o di terrorismo**.



Situazioni
imprevedibili

Ordinanza della Corte (Ottava Sezione) del 3 ottobre 2022, causa C-302/22, *YS e RW c. Freebird Airlines Europe Ltd*

l'interruzione della fase di decollo di un aeromobile causata dalla **collisione** di quest'ultimo **con alcuni volatili** e risultante in una manovra di frenata d'emergenza che ha provocato il danneggiamento degli pneumatici di tale aeromobile ricade nella nozione di «**circostanza eccezionale**»



Situazioni
imprevedibili

Sentenza della Corte del 26 giugno 2019, causa C-159/18, *André Moens c. Ryanair Ltd.*

- la presenza di carburante su una pista di un aeroporto, che ha causato la chiusura di quest'ultima, e di conseguenza il ritardo prolungato di un volo in partenza da o a destinazione di tale aeroporto, rientra nella nozione di «**circostanze eccezionali**», ai sensi di tale disposizione, **qualora il carburante di cui trattasi non provenga da un aeromobile del vettore che ha effettuato tale volo.**
- la presenza di carburante su una pista di un aeroporto, che ha comportato la chiusura di tale pista, situazione il cui carattere di «circostanza eccezionale» è accertato, deve essere considerata **una circostanza che non avrebbe potuto essere evitata anche se fossero state adottate tutte le misure del caso ai sensi di tale disposizione.**

Situazioni
imprevedibili

Sentenza 13 giugno 2024, C-411/23, D. S.A. (cessionaria dei diritti di J. D) contro P. S.A. (vettore aereo americano)

(Volo da Cracovia (Polonia) a Chicago (Stati Uniti), arrivato in ritardo oltre tre ore)

L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che: l'individuazione di un **vizio occulto di progettazione del motore** di un aeromobile che deve effettuare un volo rientra nella nozione di «**circostanze eccezionali**», ai sensi di tale disposizione, anche qualora il vettore aereo fosse stato informato dell'esistenza di un vizio del genere dal produttore del motore vari mesi prima del volo di cui trattasi.

L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che: **un vettore aereo può**, a titolo di «tutte le misure del caso» che è tenuto ad attuare al fine di evitare il verificarsi e le conseguenze di una «circostanza eccezionale», ai sensi di tale disposizione, come l'individuazione di un vizio occulto di progettazione del motore di uno dei suoi aeromobili, **adottare una misura preventiva consistente nel mantenere in riserva una flotta di aeromobili sostitutivi**, a condizione che tale misura resti tecnicamente ed economicamente realizzabile in considerazione delle capacità del vettore nel momento rilevante.

Situazioni imprevedibili

Sentenza 16 maggio 2024, C-405/23, *Touristic Aviation Services Ltd (vettore aereo maltese)*

(volo in partenza dall'aeroporto di Colonia-Bonn (Germania) a destinazione dell'aeroporto di Kos (Grecia), operato dalla TAS, ritardo di 3 ore e 49 minuti all'arrivo)

L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che: il fatto che il **personale del gestore aeroportuale addetto alle operazioni di carico dei bagagli negli aerei sia in numero insufficiente** può configurare una «**circostanza eccezionale**», ai sensi di tale disposizione.

Tuttavia, per poter essere esonerato dal proprio obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri previsto all'articolo 7 di detto regolamento, **il vettore aereo** il cui volo abbia subito un ritardo prolungato a causa di una siffatta circostanza eccezionale è **tenuto a dimostrare** che tale circostanza non si sarebbe comunque potuta evitare anche se fossero state **adottate tutte le misure** del caso e che ha **attuato misure adeguate** alla situazione in grado di ovviare alle conseguenze di questa.

Situazione eccezionale, ma..

Sentenza 13 giugno 2024, C-385/23, *Finnair* (*Difetto di progettazione del serbatoio*)

L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che:

il verificarsi di un **guasto tecnico imprevisto e inedito**

che interessa un nuovo modello di aeromobile recentemente messo in servizio e

che induce il vettore aereo a cancellare un volo

rientra nella nozione di «**circostanze eccezionali**», ai sensi di tale disposizione,

qualora il costruttore dell'aeromobile riconosca, successivamente a detta cancellazione, che il guasto era causato da un vizio occulto di progettazione che riguardava tutti gli aeromobili dello stesso tipo e pregiudicava la sicurezza del volo.

Situazione eccezionale, ma..

Sentenza della Corte del 4 aprile 2019, causa C-501/17, *Germanwings GmbH c. Wolfgang Pauels*

L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004, in combinato disposto con il considerando 14 dello stesso regolamento, deve essere interpretato nel senso che

il danneggiamento di uno pneumatico di un aeromobile dovuto a un oggetto estraneo, quale un residuo, presente sulla pista di un aeroporto rientra nella nozione di «**circostanza eccezionale**», ai sensi di tale disposizione.

Tuttavia, per essere esonerato dall'obbligo di compensazione pecuniaria ai passeggeri previsto dall'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, il vettore aereo il cui volo abbia subito un ritardo prolungato a causa di una siffatta «circostanza eccezionale» è tenuto a dimostrare di essersi **avvalso di tutti i mezzi di cui disponeva**, in termini di personale, di materiale e di risorse finanziarie, al fine di evitare che la sostituzione dello pneumatico danneggiato da un oggetto estraneo, quale un residuo, presente sulla pista di un aeroporto comportasse il suddetto ritardo prolungato del volo in questione.

Situazione eccezionale, ma..

Sentenza 17 settembre 2015, C-257/14, van der Lans

La Corte ha stabilito che la **collisione di una scala d'imbarco mobile con un aeromobile**,

così come, **in linea di principio, problemi tecnici impreveduti, come un guasto o la sostituzione di un componente prematuramente difettoso**, non costituiscono circostanze eccezionali.

Le compagnie aeree non possono quindi essere esonerate dall'obbligo di risarcire i danni, dato che il funzionamento di un aereo dà inevitabilmente luogo a problemi tecnici che **non sfuggono al controllo** effettivo del vettore aereo, il quale è tenuto a garantirne la manutenzione.

Attività di manutenzione
ordinaria

Sentenza della Corte del 17 aprile 2018, C-195/17, *Helga Krüseemann e a.*

L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004, letto alla luce del considerando 14 dello stesso, dev'essere interpretato nel senso che **l'assenza spontanea di una parte significativa del personale di volo («sciopero selvaggio» - wildcat strike)**, che trae origine dall'annuncio a sorpresa, da parte di un vettore aereo operativo, di una ristrutturazione dell'impresa, a seguito di un appello diffuso non dai rappresentanti dei dipendenti dell'impresa, bensì spontaneamente dai dipendenti stessi, i quali si sono messi in congedo di malattia, non rientra nella nozione di «circostanze eccezionali» ai sensi di tale disposizione.

Non è una situazione
imprevedibile

Sentenza della Corte 11 maggio 2023, nelle cause riunite da C-156/22 a C-158/22, *TAP Portugal* (Decesso del copilota)

La cancellazione di un volo in ragione dell'improvviso decesso del copilota non esonera la compagnia aerea dall'obbligo di indennizzare i passeggeri.

Un tale decesso, per quanto tragico, **non costituisce una «circostanza eccezionale»**, ma, come ogni malattia inaspettata che può colpire un membro indispensabile dell'equipaggio, è inerente al normale esercizio dell'attività della compagnia aerea.

Non è una situazione
imprevedibile

- Il 17 luglio 2019, la TAP Portugal avrebbe dovuto operare un volo alle 6:05 del mattino da Stoccarda (Germania) a Lisbona (Portogallo).
- Lo stesso giorno, alle 4:15 del mattino, **il copilota del volo in questione è stato trovato morto nel letto della sua stanza d'albergo.**
- Sconvolto da questo evento, **l'intero equipaggio si è dichiarato non idoneo al volo, sicché il volo è stato cancellato.**
- Un equipaggio sostitutivo è partito da Lisbona alle 11:25 ed è arrivato a Stoccarda alle 15:20. I passeggeri sono stati quindi trasportati a Lisbona con un volo sostitutivo fissato per le 16:40.
- Alcuni passeggeri del volo cancellato hanno ceduto i loro diritti derivanti da tale cancellazione a società che forniscono assistenza legale ai passeggeri aerei.
- La TAP ha rifiutato di versare a tali società la compensazione pecuniaria prevista dal regolamento sui diritti dei passeggeri aerei, facendo valere che l'improvviso decesso del copilota costituiva una circostanza eccezionale che esonera il vettore aereo dal suo obbligo di compensazione pecuniaria.
- Adito della controversia, il Tribunale del Land, Stoccarda, chiede alla Corte di giustizia di interpretare il regolamento

La Corte:

- ricorda che le misure relative al personale del vettore aereo operativo, tra cui quelle relative alla pianificazione degli equipaggi e dell'orario di lavoro del personale, rientrano nel **normale esercizio delle attività del vettore aereo**.
- Dato che la gestione di un'assenza improvvisa, per malattia o decesso di uno o più membri del personale indispensabile per assicurare un volo, anche poco prima della partenza del volo stesso, **è intrinsecamente legata alla questione della pianificazione dell'equipaggio** e dell'orario di lavoro del personale, tale assenza è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo operativo e non ricade pertanto nella nozione di «circostanze eccezionali».
- Ne consegue che il vettore aereo **non è esonerato dall'obbligo di indennizzare i passeggeri**.

- La Corte precisa che, per quanto tragica e definitiva, la situazione di un decesso improvviso non è diversa, giuridicamente, da quella in cui un volo non possa essere effettuato perché un membro del personale si è ammalato improvvisamente poco prima della partenza del volo.
- Pertanto, è l'assenza stessa, e non la causa medica precisa di tale assenza, a costituire un evento inerente al normale esercizio dell'attività del vettore, di modo che quest'ultimo, nel pianificare i suoi equipaggi e gli orari di lavoro del suo personale, deve aspettarsi che tali eventi imprevisi possano verificarsi.
- La Corte aggiunge che il fatto che il membro dell'equipaggio in questione avesse pienamente rispettato le regolari visite mediche prescritte dalla normativa applicabile non può rimettere in discussione questa conclusione perché chiunque può essere colpito da una malattia o da un decesso improvvisi in qualsiasi momento.

Sentenza della Corte del 6 ottobre 2021, *Eurowings*, causa C-613/20

«non rientra nella nozione di «circostanza eccezionale» un movimento di sciopero destinato a sostenere rivendicazioni salariali e/o sociali dei lavoratori, intrapreso a seguito della chiamata di un sindacato del personale di un vettore aereo operativo per solidarietà con la chiamata lanciata contro la società madre, della quale tale vettore è una delle società figlie, effettuato da parte di una categoria di personale di tale società figlia, la cui presenza è necessaria per operare un volo e protratto oltre il termine inizialmente annunciato dal sindacato che ha proclamato lo sciopero, benché nel frattempo sia stato raggiunto un accordo con la società madre».

Non è una situazione
imprevedibile

Come calcolare l'orario di arrivo effettivo?

Sentenza del 4 settembre 2014, C-452/13, *Germanwings*

La Corte ha stabilito che **l'orario di arrivo effettivo** di un volo è il momento in cui almeno una delle porte dell'aeromobile viene aperta. È solo quando i passeggeri sono autorizzati a lasciare l'aeromobile che possono svolgere le loro attività senza interruzioni.

Sentenza del 4 Maggio 2017, C-315/15, *Pešková e Peška*

La Corte ha indicato che, quando un volo è **ritardato sia da circostanze straordinarie che da altre circostanze** di cui è responsabile la compagnia aerea, il ritardo causato dalla circostanza straordinaria deve essere dedotto dal ritardo totale del volo all'arrivo.

Se, una volta detratto tale tempo, il ritardo del volo all'arrivo ammonta a tre ore o più, i passeggeri hanno diritto a una compensazione pecuniaria.

In caso di coincidenza//connecting flights?

Sentenza del 26 febbraio 2013, C-11/11, Folkerts

La Corte ha affermato che il pagamento della compensazione non è subordinato all'esistenza di un ritardo al momento della partenza.

Affinché la compensazione sia dovuta, è **sufficiente che il passeggero abbia subito un ritardo di tre o più ore all'arrivo alla destinazione finale**, indipendentemente dal fatto che la causa del ritardo sia il volo in partenza o un'eventuale coincidenza.

Sentenza del 4 ottobre 2012, C-22/11, *Finnair*

La Corte ha inoltre affermato che la **nozione di negato imbarco** non è limitata ai soli casi di overbooking.

Pertanto, il fatto che si siano verificate circostanze straordinarie - come uno **sciopero** - *che hanno portato una compagnia aerea a riorganizzare i voli successivi a un volo cancellato*, non giustifica la compagnia aerea a negare l'imbarco ai passeggeri che hanno prenotato un posto su quei voli successivi.

Una compagnia aerea che riassegna il posto di un passeggero a una persona il cui volo è stato interessato da uno sciopero sta quindi **negando ingiustamente l'imbarco** a tale passeggero, con la conseguenza che quest'ultimo ha diritto alla compensazione.

Sentenza della Corte del 21 dicembre 2021, *Airhelp Limited* contro *Laudamotion GmbH*

controversia tra la Airhelp Limited e la Laudamotion GmbH in merito al **rifiuto** da parte di quest'ultima di versare una **compensazione pecuniaria** a taluni passeggeri aerei, nei cui diritti è subentrata la Airhelp,
a motivo dell'anticipazione del loro volo.

Fatti

Due passeggeri aerei hanno prenotato, tramite una piattaforma elettronica di prenotazione Airhelp (tedesca), un volo da Palma di Maiorca (Spagna) a Vienna (Austria), effettuato dal vettore aereo operativo Laudamotion (tedesco).

Al momento della prenotazione su tale piattaforma, detti passeggeri hanno fornito i loro indirizzi di posta elettronica privati e i loro numeri di telefono.

La succitata piattaforma ha proceduto alla prenotazione del volo per conto dei passeggeri presso la Laudamotion, generando un indirizzo di posta elettronica specifico per detta prenotazione. Tale indirizzo era l'unico indirizzo di contatto di cui disponeva la Laudamotion.

La **partenza** del volo prenotato, inizialmente prevista per il 14 giugno 2018 alle 14:40, è stata **anticipata** dal vettore aereo operativo alle 08:25 dello stesso giorno, il che corrisponde a un **anticipo di oltre sei ore**.

La **Airhelp**, alla quale i due passeggeri hanno ceduto i loro eventuali diritti a una compensazione pecuniaria ai sensi del regolamento n. 261/2004, ha proposto un ricorso dinanzi al Bezirksgericht Schwechat (Tribunale circoscrizionale di Schwechat, Austria).

- Essa ha sostenuto che il vettore aereo operativo era debitore della somma totale di EUR 500 per i due passeggeri ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), di tale regolamento a motivo dell'anticipazione del volo in questione di oltre sei ore, di cui i passeggeri erano stati **informati soltanto quattro giorni prima** della partenza prevista, ossia il 10 giugno 2018, tramite la piattaforma di prenotazione.

La **Laudamotion (vettore)** ha contestato la fondatezza della domanda della Airhelp con la motivazione che l'anticipazione del volo di cui trattasi sarebbe stata comunicata, in tempo utile, il 23 e il 29 maggio 2018, all'indirizzo di posta elettronica specifico fornito dalla piattaforma di prenotazione.

- Avendo il Bezirksgericht Schwechat (Tribunale circoscrizionale di Schwechat) **respinto il ricorso della Airhelp**, quest'ultima ha interposto **appello** contro la decisione di tale giudice dinanzi al Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg, Austria), giudice del rinvio.
 - Esso si chiede, in particolare, **se l'anticipazione di un volo costituisca una «cancellazione del volo», ai sensi del regolamento n. 261/2004**, e si interroga **su quale sia la portata dell'obbligo di informazione del vettore aereo operativo**.
- A tal riguardo, il giudice del rinvio precisa di **condividere la posizione** del Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania) secondo la quale l'anticipazione significativa di un volo implica che venga meno la programmazione dell'orario di volo originario e costituisce dunque una «cancellazione del volo», ai sensi dell'articolo 2, lettera l), di detto regolamento.

Valutazione della Corte:

nozione di «**cancellazione del volo**» è definita all'articolo 2, lettera l), di tale regolamento come «la mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e sul quale sia stato prenotato almeno un posto».

La nozione di «**volo**» non è definita dal suddetto regolamento. Tuttavia, secondo costante giurisprudenza, un volo consiste, in sostanza, in un'«operazione di trasporto aereo, e costituisce, quindi, in un certo modo, un'«unità» di tale trasporto, realizzata da un vettore aereo che fissa il suo itinerario»

La Corte ha inoltre precisato, da un lato, che l'**itinerario** costituisce un elemento fondamentale del volo, in quanto quest'ultimo è effettuato in conformità ad un programma previamente stabilito dal vettore aereo (sentenza del 19 novembre 2009, Sturgeon e a., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 30).

Dall'altro lato, dalla **definizione** di cui all'articolo 2, lettera l), del regolamento n. 261/2004 **non discende affatto che la «cancellazione» di detto volo richieda**, ai sensi della medesima disposizione, **oltre alla mancata effettuazione del volo inizialmente previsto, l'adozione di una decisione esplicita di cancellazione** (sentenza del 13 ottobre 2011, Sousa Rodríguez e a., C-83/10, EU:C:2011:652, punto 29)

Certamente, l'articolo 2, lettera l), e l'articolo 5, paragrafo 1, di tale regolamento **non precisano il trattamento da riservare a un'anticipazione del volo.**

Tuttavia, secondo costante giurisprudenza, **l'interpretazione di una disposizione del diritto dell'Unione** deve tener conto della **lettera** della stessa, nonché del suo **contesto** e degli **scopi** perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte (*v., in tal senso, sentenza del 19 novembre 2009, Sturgeon e a., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 41 e giurisprudenza ivi citata*).

A tal proposito, per quanto riguarda il **contesto** in cui si inseriscono l'articolo 2, lettera l), e l'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, occorre rilevare che detto **regolamento si riferisce a casi di anticipazione di un volo nell'ambito dei voli alternativi** di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), ii) e iii), del summenzionato regolamento.

- Quest'ultima disposizione prevede infatti che il vettore aereo operativo sia tenuto a versare una compensazione pecuniaria al passeggero il cui volo sia stato cancellato, salvo che tale vettore lo informi della cancellazione entro i termini previsti da detta disposizione e offra al passeggero di partire con un volo alternativo non più di una o due ore, a seconda dei casi, prima dell'orario di partenza previsto, nonché di raggiungere la destinazione finale meno di quattro o due ore, a seconda dei casi, dopo l'orario di arrivo originariamente previsto.

- Ne consegue che il legislatore dell'Unione ha riconosciuto che un'anticipazione significativa di un volo può provocare gravi disagi per i passeggeri, al pari di un ritardo di un volo, dal momento che una siffatta anticipazione **fa perdere** ai medesimi la possibilità di disporre liberamente del loro **tempo** nonché di organizzare il loro viaggio o il loro soggiorno in funzione delle loro aspettative.
- Ciò si verifica in particolare nel caso in cui un passeggero, dopo aver preso tutte le precauzioni richieste, non sia in grado di imbarcarsi sull'aereo a causa dell'anticipazione del volo che ha prenotato. Ciò si verifica anche nel caso in cui il passeggero si veda costretto ad adattarsi in modo significativo al nuovo orario di partenza del proprio volo al fine di poterlo prendere.

- La Corte ha quindi dichiarato che, conformemente a tale obiettivo, le disposizioni che conferiscono diritti ai passeggeri aerei devono essere **interpretate estensivamente** (sentenza del 22 aprile 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, punto 61 e giurisprudenza ivi citata).
- Così, atteso che il regolamento n. 261/2004 è volto a **risarcire**, in modo uniforme e immediato, i **diversi danni** rappresentati dai gravi disagi nel trasporto aereo dei passeggeri (sentenza del 3 settembre 2020, Delfly, C-356/19, EU:C:2020:633, punto 25 e giurisprudenza ivi citata) e tenuto conto dei **gravi disagi** che possono essere causati ai passeggeri in circostanze come quelle di cui al punto 24 della presente sentenza, **occorre interpretare la nozione di «cancellazione del volo» nel senso che essa comprende la situazione in cui un volo è oggetto di un'anticipazione significativa.**

Al riguardo, si devono distinguere

- ❖ le situazioni in cui **l'anticipazione non ha alcuna incidenza o ha un'incidenza trascurabile** sulla possibilità per i passeggeri aerei di disporre liberamente del loro tempo
- ❖ da quelle che danno luogo a **gravi disagi** dovuti all'anticipazione significativa del volo, quali descritti ai punti 24 e 25 della presente sentenza.

- Al fine di operare una distinzione tra **un'anticipazione significativa** e **un'anticipazione trascurabile** di un volo, occorre basarsi sulle soglie di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), ii) e iii), del regolamento n. 261/2004.
- Va sottolineato che **il caso dell'anticipazione differisce da quello di un ritardo**, *per il quale la Corte ha considerato che ai passeggeri è 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* (v., in tal senso, sentenza del 19 novembre 2009, Sturgeon e a., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 57),
- giacché, a causa dell'anticipazione del volo prenotato, i passeggeri devono mobilitarsi per essere in grado di imbarcarsi sull'aereo.
- Tale differenza risulta altresì dalla circostanza che il legislatore dell'Unione, all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), iii), del regolamento n. 261/2004, ammette ritardi di meno di due ore, mentre, per quanto riguarda le anticipazioni, queste ultime non possono superare un'ora.

- Dall'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), iii), di tale regolamento emerge che **qualsiasi anticipazione inferiore o pari a un'ora può esonerare** il vettore aereo operativo dal suo obbligo di versare una compensazione pecuniaria al passeggero ai sensi dell'articolo 7 del summenzionato regolamento.
- Pertanto, **occorre considerare che un'anticipazione superiore, pari o inferiore a un'ora costituisce il riferimento per stabilire se l'anticipazione sia significativa o trascurabile** ai fini dell'applicazione dell'articolo 5 del medesimo regolamento.
- Tale interpretazione resta **rispettosa del bilanciamento degli interessi** dei passeggeri aerei e di quelli dei vettori aerei operativi che il legislatore dell'Unione ha inteso raggiungere mediante l'adozione del regolamento n. 261/2004 (v., per analogia, sentenza del 23 ottobre 2012, Nelson e a., C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, punto 39 e giurisprudenza ivi citata).

- pur consentendo ai passeggeri di ottenere una compensazione pecuniaria **per gravi disagi** in occasione di un'anticipazione significativa di un volo, **tale interpretazione dispensa i vettori aerei operativi dall'obbligo di versare una compensazione pecuniaria qualora essi informino** i passeggeri aerei dell'anticipazione del volo alle condizioni di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), da i) a iii), di detto regolamento.

Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla prima questione dichiarando che l'articolo 2, lettera l), e l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che **un volo si considera «cancellato» qualora il vettore aereo operativo anticipi il volo stesso di più di un'ora.**

Quando l'intermediario non informa??

Altra questione pregiudiziale

Il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), i), del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che

il passeggero aereo che abbia **prenotato un volo tramite un intermediario** è considerato come **informato** della cancellazione di tale volo **qualora il vettore aereo operativo abbia trasmesso l'informazione relativa a detta cancellazione all'intermediario medesimo**, tramite il quale è stato stipulato il contratto di trasporto aereo con detto passeggero, almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto, **senza che il suddetto intermediario abbia informato il passeggero di tale cancellazione entro il termine impartito da detta disposizione [2 settimane]**.

- Tale questione si basa sulla **premessa** secondo cui il passaggero non abbia autorizzato l'intermediario a ricevere l'informazione trasmessa dal vettore aereo operativo.

L'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004 stabilisce che, in caso di cancellazione del volo, ai passeggeri coinvolti spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7 di tale regolamento, a meno che siano stati informati della cancellazione del volo alle condizioni previste dalla prima disposizione menzionata.

l'articolo 5, paragrafo 4, di detto regolamento dispone che **l'onere della prova**, per quanto riguarda se e quando il passeggero è stato avvertito, entro i termini, della cancellazione del volo in questione, incombe al vettore aereo operativo.

Dalla chiara formulazione di tali disposizioni risulta che, qualora il vettore aereo operativo non sia in grado di dimostrare che il passeggero coinvolto è stato informato della cancellazione del suo volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto, detto vettore è tenuto a versare una compensazione pecuniaria conformemente all'articolo 7 del regolamento n. 261/2004.

- A tal riguardo, la Corte ha già dichiarato che un'interpretazione del genere **vale** non soltanto ove il contratto di trasporto sia stato stipulato direttamente tra il passeggero coinvolto e il vettore aereo, ma anche qualora tale contratto sia stato stipulato per il **tramite di un terzo**, quale, come nel procedimento principale, una piattaforma online (v., in tal senso, sentenza dell'11 maggio 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, punto 26).
- Infatti, come emerge tanto dall'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento n. 261/2004, quanto dai considerando 7 e 12 dello stesso, **il vettore aereo che opera o ha l'intenzione di operare un volo è l'unico responsabile della compensazione** dei passeggeri per l'inadempimento degli obblighi derivanti da tale regolamento, tra i quali, in particolare, l'obbligo di informazione di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), dello stesso (sentenza dell'11 maggio 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, punto 27).

Va tuttavia rilevato che gli **obblighi** assolti dal vettore aereo operativo in forza del regolamento n. 261/2004 non compromettono il suo diritto di **chiedere il risarcimento**, *conformemente al diritto nazionale applicabile*, a qualsiasi soggetto all'origine dell'inadempimento di tale vettore ai propri obblighi, inclusi i **terzi [intermediari]**, come previsto dall'articolo 13 di detto regolamento.

Diritto del vettore di regresso vs terzi

- Atteso che tale articolo menziona espressamente i terzi, ne deriva che **il regolamento n. 261/2004 non subordina all'esistenza di un contratto, stipulato tra il vettore aereo operativo e l'intermediario** al quale il passeggero aereo si è rivolto per prenotare il proprio volo, **il diritto di detto vettore aereo operativo di chiedere un risarcimento.**

Conclusione: Alla luce di quanto precede, l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), i), del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che

il **passaggero** aereo che abbia prenotato un volo **tramite un intermediario** è **considerato come non informato della cancellazione di tale volo**

qualora,

sebbene il vettore aereo operativo abbia trasmesso l'informazione relativa a detta cancellazione all'intermediario medesimo, tramite il quale è stato stipulato il contratto di trasporto aereo con detto passeggero, **almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto**,

il summenzionato intermediario non abbia informato il passeggero di tale cancellazione entro il termine impartito da detta disposizione e *il passeggero stesso non abbia espressamente autorizzato l'intermediario medesimo a ricevere l'informazione trasmessa dal suddetto vettore aereo operativo.*