

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE  
YVES BOT  
presentate il 19 aprile 2012 ([1](#))

**Causa C-22/11**

**Finnair Oyj**  
**contro**  
**Timy Lassooy**

[domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Korkein oikeus (Finlandia)]

«Trasporto aereo – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Compensazione dei passeggeri in caso di negato imbarco – Nozione di negato imbarco – Esclusione della qualificazione di negato imbarco – Cancellazione di un volo a causa di uno sciopero nello Stato di partenza – Riorganizzazione dei voli successivi al volo cancellato – Diritto alla compensazione pecuniaria dei passeggeri di tali voli»

1. Con la presente domanda di pronuncia pregiudiziale la Corte è invitata ad interpretare, per la prima volta, la nozione di «negato imbarco» di cui all'articolo 2, lettera j), del regolamento (CE) n. 261/2004 ([2](#)). Tale disposizione definisce il negato imbarco come il rifiuto di trasportare passeggeri su un volo sebbene i medesimi si siano regolarmente presentati all'imbarco, salvo se vi sono ragionevoli motivi per negare loro l'imbarco, quali ad esempio motivi di salute o di sicurezza ovvero documenti di viaggio inadeguati. In caso di negato imbarco al passeggero non consenziente, questi beneficia, in virtù dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, di una compensazione forfettaria.

2. Il presente procedimento trova origine in una controversia che oppone il sig. Lassooy alla compagnia aerea Finnair Oyj ([3](#)). Il sig. Lassooy aveva prenotato un posto sul volo delle ore 11.40 in partenza da Barcellona per Helsinki il 30 luglio 2006. A seguito di uno sciopero verificatosi all'aeroporto di Barcellona (Spagna) il 28 luglio 2006, la Finnair aveva deciso di riorganizzare i propri voli previsti per i giorni 28, 29 e 30 luglio 2006 e aveva negato l'imbarco al sig. Lassooy, dando precedenza, sul volo che egli avrebbe dovuto prendere, ai passeggeri che non avevano potuto imbarcarsi sul volo di linea del 29 luglio 2006 in conseguenza del suddetto sciopero. Il sig. Lassooy invoca adesso l'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 e ritiene che la Finnair debba corrispondergli una compensazione conformemente alla disposizione in parola.

3. Il Korkein oikeus (Corte suprema, Finlandia) chiede pertanto se la nozione di «negato imbarco», di cui all'articolo 2, lettera j), del regolamento n. 261/2004, riguardi unicamente il negato imbarco per eccesso di prenotazioni («overbooking»), oppure se comprenda anche

altri casi, quali il negato imbarco per riorganizzazione dei voli a seguito di circostanze eccezionali.

4. Peraltro il giudice del rinvio chiede se la qualificazione di «negato imbarco» possa essere esclusa per motivi diversi da quelli riconducibili al passeggero, e in particolare per motivi connessi a circostanze eccezionali.

5. Nelle presenti conclusioni esporrò i motivi per i quali ritengo che la nozione di negato imbarco comprenda non soltanto il caso di «overbooking», ma anche altri motivi, ad esempio motivi di funzionamento aziendale.

6. Spiegherò poi perché, a mio avviso, l'articolo 2, lettera j), e l'articolo 4 del regolamento n. 261/2004 debbano essere interpretati nel senso che il negato imbarco non può essere ragionevolmente giustificato invocando circostanze eccezionali, dato che solo il negato imbarco di passeggeri giustificato da motivi connessi alla situazione individuale di questi ultimi può comportare l'esclusione di tale diniego dalla qualificazione di «negato imbarco». Esporrò altresì i motivi per i quali ritengo che l'articolo 4, paragrafo 3, e l'articolo 5, paragrafo 3, di detto regolamento debbano essere interpretati nel senso che un vettore aereo non può invocare circostanze eccezionali che abbiano influito su un volo per essere esonerato dal proprio obbligo di compensazione a vantaggio del passeggero cui sia stato negato l'imbarco su un volo successivo, qualora giustifichi il diniego con la riorganizzazione dello stesso volo a seguito di tali circostanze eccezionali.

7. Indicherò infine perché, a mio avviso, siffatta interpretazione non sia in conflitto con il principio di parità di trattamento.

## **I – Contesto normativo**

8. Il primo considerando del regolamento n. 261/2004 enuncia che l'intervento della Comunità europea nel settore del trasporto aereo dovrebbe mirare, tra le altre cose, a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri.

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

10. Ai sensi dell'articolo 2, lettera j), del suddetto regolamento, si intende per «negato imbarco»: il rifiuto di trasportare passeggeri su un volo sebbene i medesimi si siano presentati all'imbarco nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, salvo se vi sono ragionevoli motivi per negare loro l'imbarco, quali ad esempio motivi di salute o di sicurezza ovvero documenti di viaggio inadeguati».

11. L'articolo 4 del regolamento n. 261/2004 recita come segue:

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

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

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

12. A norma dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento, il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria normalmente dovuta 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.

13. L'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), del suddetto regolamento, in combinato disposto con l'articolo 4 di quest'ultimo, prevede una compensazione forfettaria di EUR 400 per i passeggeri cui sia stato negato l'imbarco per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1 500 chilometri e per tutte le altre tratte aeree comprese tra 1 500 e 3 500 chilometri.

14. Gli articoli 8 e 9 del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 4 del medesimo, prevedono un diritto a rimborso o all'imbarco su un volo alternativo nonché un diritto ad assistenza per i passeggeri cui sia stato negato l'imbarco.

## **II – I fatti e il procedimento principale**

15. A seguito di uno sciopero del personale dell'aeroporto di Barcellona il 28 luglio 2006, il volo di linea Barcellona-Helsinki delle ore 11.40, gestito dalla Finnair, ha dovuto essere cancellato. La Finnair ha deciso di riorganizzare i propri voli affinché i passeggeri di tale volo non subissero tempi di attesa eccessivamente lunghi.

16. Pertanto tali passeggeri sono stati trasportati a Helsinki (Finlandia) il giorno dopo, 29 luglio 2006, con il volo delle 11.40 nonché lo stesso giorno con un volo delle 21.40, appositamente organizzato. In conseguenza di tale riorganizzazione, alcuni dei passeggeri che avevano acquistato il biglietto per il volo delle 11.40 del 29 luglio 2006 hanno dovuto aspettare il 30 luglio 2006 per raggiungere Helsinki con il volo di linea delle 11.40 e con un volo delle 21.40, anch'esso appositamente organizzato per la circostanza. Parimenti altri passeggeri, come il sig. Lassooy, che avevano acquistato il biglietto per il volo delle 11.40 del 30 luglio 2006 e che si erano regolarmente presentati all'imbarco, hanno raggiunto Helsinki con il volo speciale delle 21.40.

17. Ritenendo che la Finnair gli avesse negato l'imbarco ai sensi dell'articolo 4 del regolamento n. 261/2004, il sig. Lassooy ha proposto ricorso dinanzi allo Helsingin käräjäoikeus (Tribunale di prima istanza di Helsinki) diretto ad ottenere che la Finnair fosse condannata a versargli la compensazione di cui all'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), del suddetto regolamento.

18. Con decisione del 19 dicembre 2008, lo Helsingin käräjäoikeus ha respinto il ricorso del sig. Lassooy ritenendo che il suddetto regolamento prevedesse la compensazione dei passeggeri solo per il caso di negato imbarco riconducibile a «overbooking» per motivi commerciali. Il giudice in questione ha ritenuto che l'articolo 4 del regolamento n. 261/2004 non trovasse applicazione perché vi era stata una riorganizzazione dei voli. Ha considerato che il volo del sig. Lassooy fosse stato cancellato, malgrado la circostanza che il volo sia stato di fatto effettuato.

19. Il sig. Lassooy ha proposto appello dinanzi allo Helsingin hovioikeus (Corte d'appello di Helsinki). Con decisione del 31 agosto 2009, tale giudice ha constatato che la Finnair aveva negato l'imbarco al sig. Lassooy contro la sua volontà. Ha ritenuto che il volo

non fosse stato cancellato, poiché la partenza era avvenuta nell'orario indicato sulla conferma della prenotazione del sig. Lassooy e utilizzando i dati di identificazione figuranti sulla stessa. Lo Helsingin hovioikeus ha ritenuto che sia dal testo del regolamento n. 261/2004 sia dai lavori preparatori del regolamento emerge che esso è applicabile, oltre che alle situazioni di «overbooking», anche per ragioni di funzionamento aziendale all'origine di un negato imbarco. La Finnair non è quindi esonerata dalla sua responsabilità per motivi connessi a uno sciopero ed è tenuta a versare la compensazione al sig. Lassooy conformemente all'articolo 7 del suddetto regolamento. Lo Helsingin hovioikeus ha annullato la decisione del 19 dicembre 2008 e ha condannato la Finnair al pagamento di EUR 400, oltre agli interessi maturati.

20. La Finnair ha proposto ricorso per cassazione dinanzi al Korkein oikeus. Quest'ultimo nutre dubbi sull'interpretazione che va data alle disposizioni del regolamento n. 261/2004. Esso ha pertanto deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte diverse questioni pregiudiziali.

### III – Le questioni pregiudiziali

21. Il Korkein oikeus ha sottoposto alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

- «1) Se il regolamento (...) n. 261/2004, ed in particolare l'articolo 4, debba interpretarsi nel senso che la sua applicazione è limitata solo al negato imbarco su un volo derivante da prenotazioni in eccesso rispetto ai posti disponibili (“overbooking”) effettuate per motivi commerciali o se il regolamento sia applicabile anche al negato imbarco su un volo dovuto a motivi diversi, come ad esempio problemi inerenti al funzionamento aziendale.
- 2) Se il disposto dell'articolo 2, lettera j), del regolamento debba interpretarsi nel senso che i ragionevoli motivi ivi menzionati si limitano solo a fattori connessi ai passeggeri oppure se il negato imbarco sul volo sia ammissibile per altri motivi. Qualora [tale] regolamento sia interpretabile nel senso che l'imbarco su un volo può essere ragionevolmente negato anche per motivi diversi da quelli connessi ai passeggeri, se il regolamento stesso debba interpretarsi nel senso che l'imbarco su un volo può essere ragionevolmente negato anche a causa di riprogrammazioni dei voli avvenute in conseguenza delle circostanze eccezionali menzionate al quattordicesimo ed al quindicesimo considerando del [suddetto] regolamento.
- 3) Se il regolamento [n. 261/2004] vada interpretato nel senso che un vettore aereo può essere esonerato dalla sua responsabilità in forza dell'articolo 5, paragrafo 3 [di quest'ultimo], oltre che per la cancellazione del volo dovuta a circostanze eccezionali, anche nei confronti di passeggeri di voli successivi per il motivo che ha tentato col suo modus operandi di ripartire le conseguenze negative di un volo cancellato per circostanze eccezionali le quali hanno colpito la sua attività – come uno sciopero – tra una cerchia di passeggeri più ampia del gruppo di passeggeri del volo cancellato, riorganizzando i voli successivi in modo che nessun volo per alcun passeggero subisca un eccessivo ritardo. Se, in altri termini, un vettore aereo possa invocare circostanze eccezionali, sotto il profilo considerato, anche verso passeggeri di un volo cronologicamente successivo il cui viaggio non è stato direttamente influenzato dall'evento in questione. Se, quanto a ciò, costituisca una differenza rilevante il fatto che la posizione del passeggero ed il diritto a compensazione siano valutati a norma dell'articolo 4 del regolamento, relativo al negato imbarco sul volo, o a norma dell'articolo 5, relativo alla cancellazione del volo».

### IV – Analisi

*A – Osservazioni preliminari*

22. Per fornire una risposta chiara al giudice del rinvio, propongo di trattare le questioni nel modo seguente.

23. La prima questione riguarda la nozione di «negato imbarco» di cui all'articolo 2, lettera j), del regolamento n. 261/2004. Più precisamente, il giudice del rinvio chiede in sostanza se tale disposizione debba essere interpretata nel senso che la nozione di cui trattasi si riferisca unicamente al negato imbarco derivante da prenotazioni in eccesso oppure si applichi anche ad altri casi, quali il negato imbarco per causa di riorganizzazione dei voli.

24. La seconda e la terza questione, a mio avviso, sono collegate. Infatti, con le due questioni in parola, il giudice del rinvio invita la Corte, in realtà, ad esprimersi sull'incidenza che il verificarsi di circostanze eccezionali può avere sul regime di compensazione e di assistenza di cui all'articolo 4 del regolamento n. 261/2004.

25. Con la seconda questione, pertanto, il giudice del rinvio intende accertare in sostanza se l'articolo 2, lettera j), del regolamento debba essere interpretato nel senso che la qualificazione di «negato imbarco» possa essere esclusa solo per motivi connessi al passeggero che ha subito tale diniego o se altri motivi, quale la riorganizzazione dei voli dovuta a circostanze eccezionali, possano essere ammessi ai fini di un'esclusione siffatta.

26. Poi, con la prima parte della terza questione, il giudice del rinvio si interroga sulla portata degli effetti della cancellazione di un volo dovuta a circostanze eccezionali. Infatti esso chiede in sostanza se l'esonero dall'obbligo di compensazione in caso di cancellazione di un volo dovuta a circostanze eccezionali, come quella prevista all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento, possa essere esteso ai casi di negato imbarco su un volo successivo quando il vettore aereo giustifica il diniego con la riorganizzazione del volo a seguito di dette circostanze eccezionali.

27. Infine, con la seconda parte della terza questione, ritengo che il giudice del rinvio chieda se non sussista disparità di trattamento fra i passeggeri il cui volo sia stato cancellato e quelli cui sia stato negato l'imbarco, dal momento che i primi, conformemente all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, non riceverebbero alcuna compensazione in caso di circostanze eccezionali, mentre i secondi godrebbero del diritto a una compensazione in forza dell'articolo 4 dello stesso regolamento.

*B – Sulle questioni pregiudiziali*

28. Esaminando il contenuto della nozione di «negato imbarco» ai sensi dell'articolo 2, lettera j), del regolamento n. 261/2004, la Corte ha l'opportunità di pronunciarsi sulla portata dell'articolo 4, paragrafo 3, di tale regolamento, a norma del quale un passeggero cui sia stato negato l'imbarco contro la sua volontà ha il diritto di essere indennizzato dal vettore aereo e di essere assistito conformemente agli articoli da 7 a 9 del suddetto regolamento.

29. Secondo una giurisprudenza consolidata, ai fini dell'interpretazione di una norma del diritto dell'Unione, 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 (4).

30. La nozione di negato imbarco è definita all'articolo 2, lettera j), del regolamento n. 261/2004 come «il rifiuto di trasportare passeggeri su un volo sebbene i medesimi si siano presentati all'imbarco nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2 [(5)], salvo se vi sono ragionevoli motivi per negare loro l'imbarco, quali ad esempio motivi di salute o di sicurezza ovvero documenti di viaggio inadeguati».

31. La semplice lettura dell'articolo 2, lettera j), del regolamento n. 261/2004 non consente di accertare se la nozione di negato imbarco comprenda unicamente i casi di «overbooking». È quindi alla luce del contesto di tale disposizione e degli obiettivi perseguiti dal regolamento in parola che occorre verificare quale sia stata l'intenzione del legislatore dell'Unione.

32. Il suddetto regolamento mira a sostituire il regolamento (CEE) n. 295/91 (6). Infatti, nella proposta di regolamento (7), la Commissione europea indicava che il regolamento n. 295/91 non sempre dissuadeva i vettori aerei dall'abuso di queste pratiche di negato imbarco e cancellazione del volo, né prevedeva incentivi intesi a instaurare un equilibrio tra il vantaggio che ne ricavano sul piano economico e il costo per i passeggeri. Di conseguenza, sarebbero ancora troppi i passeggeri vittime di queste pratiche (8).

33. L'obiettivo annunciato con l'adozione del regolamento n. 261/2004 era di colmare le lacune del regolamento n. 295/91 e di ridurre il ricorso alla pratica del negato imbarco, spingendo i vettori aerei a trovare volontari disposti a rinunciare alla prenotazione in cambio di compensazioni piuttosto che a negare ai passeggeri l'imbarco contro la loro volontà (9).

34. Con il regolamento n. 261/2004 il legislatore dell'Unione ha voluto attuare, quindi, norme rigorose e dissuasive nei confronti dei vettori aerei.

35. Per garantire la piena efficacia a tali norme, la nozione di negato imbarco dev'essere interpretata estensivamente e non può limitarsi all'«overbooking». Ciò risulta chiaramente dai lavori preparatori per l'adozione del regolamento. Infatti, secondo il legislatore dell'Unione, la pratica del negato imbarco è da attribuirsi a due motivi. Il primo è la necessità di trasferire su un volo successivo i passeggeri che non possono prendere il volo sul quale hanno prenotato a causa di problemi operativi quali l'arrivo tardivo o la cancellazione dei voli di corrispondenza, o la sostituzione di un aeromobile in avaria con un aeromobile di minore capienza. I passeggeri trasferiti generano, così, una domanda di posti imprevista, che talvolta impone di negare l'imbarco ai passeggeri del volo successivo. Il secondo motivo che comporta la pratica dell'«overbooking» è il «no-show» (passeggeri che non si presentano alla partenza di un volo per il quale hanno confermato la prenotazione) (10).

36. La necessità di interpretare estensivamente la nozione di «negato imbarco» discende altresì dall'obiettivo perseguito dal regolamento n. 261/2004. Ricordo infatti che quest'ultimo mira a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri aerei, e il negato imbarco comporta difficoltà e disagi gravi per detti passeggeri (11). A tal proposito, nella citata sentenza *Sturgeon e a.*, la Corte ha giudicato che le disposizioni che conferiscono diritti ai passeggeri del traffico aereo, comprese quelle che riconoscono il diritto alla compensazione pecuniaria, devono essere interpretate estensivamente (12).

37. Orbene, ammettere che nella nozione di negato imbarco siano compresi soltanto i casi di «overbooking» avrebbe per conseguenza di privare di qualsiasi protezione i passeggeri che si trovano nella situazione del sig. Lassooy.

38. Ricordo infatti che il sig. Lassooy, nel procedimento principale, si è regolarmente presentato all'imbarco, che gli è stato negato a seguito della decisione presa dalla Finnair di riorganizzare i voli e di dare la precedenza ai passeggeri il cui volo era stato cancellato due giorni prima a causa di uno sciopero. Il volo per il quale il sig. Lassooy aveva una prenotazione ha avuto luogo all'ora e nel giorno previsti.

39. Pertanto, se considerassimo che al sig. Lassooy non sia stato negato l'imbarco, egli non potrebbe invocare l'articolo 4 del regolamento n. 261/2004 né le disposizioni di detto regolamento relative alla cancellazione e neppure quelle relative al ritardo. Così un

passaggero che si trova nella stessa situazione del sig. Lassooy, poiché il vettore aereo ha deciso unilateralmente di riorganizzare i suoi voli, non rientrerebbe in nessuna delle categorie per le quali sono previste misure di protezione nei confronti dei passeggeri aerei che subiscono difficoltà e disagi gravi. Il vettore aereo non sarebbe tenuto a versargli alcuna compensazione per il pregiudizio causato né tanto meno, e soprattutto, a fornirgli assistenza, vale a dire a provvedere alle esigenze immediate, sul posto, del passeggero in questione. Quest'ultimo sarebbe abbandonato a se stesso, il che sarebbe del tutto contrario all'obiettivo perseguito dal suddetto regolamento che è, lo ricordo, quello di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri aerei.

40. Inoltre ciò potrebbe avere come conseguenza anche quella di spingere taluni vettori aerei a eludere le disposizioni del regolamento n. 261/2004 e di sottrarsi ai propri obblighi, a disprezzo della volontà del legislatore dell'Unione che ha, giustamente, ritenuto necessario rafforzare i diritti dei passeggeri (13). Sarebbe quindi facile per tali vettori addurre a pretesto una riorganizzazione dei loro voli o qualsiasi motivo diverso da quello dell'eccesso di prenotazioni per negare l'imbarco a un passeggero ed evitare di versargli una compensazione o anche di assisterlo.

41. Di conseguenza, alla luce di tutti gli elementi che precedono, ritengo che l'articolo 2, lettera j), del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che la nozione di negato imbarco non comprende unicamente i casi di prenotazioni in eccesso («overbooking»), ma anche altri motivi, ad esempio motivi di funzionamento aziendale.

42. Se, come credo, la nozione di negato imbarco non comprende unicamente i casi di prenotazioni in eccesso («overbooking»), occorre adesso chiedersi se una situazione come quella del sig. Lassooy possa essere esclusa dalla qualificazione di «negato imbarco», ai sensi dell'articolo 2, lettera j), del regolamento n. 261/2004, per motivi connessi alla riorganizzazione dei voli a seguito di circostanze eccezionali.

43. La Finnair ritiene infatti che i motivi che hanno portato al negato imbarco dei sig. Lassooy sul volo per il quale aveva una prenotazione fossero motivi ammissibili di negato imbarco perché connessi alla salute o alla sicurezza, conformemente alla disposizione stessa. La Finnair ritiene altresì che il negato imbarco al sig. Lassooy fosse giustificato perché il regolamento n. 261/2004 prevede di limitare la responsabilità del vettore aereo in caso di circostanze eccezionali che non avrebbe potuto evitare. Il giudice del rinvio, dal canto suo, chiede se i motivi ammissibili di negato imbarco non siano riconducibili unicamente al passeggero che subisce detto diniego.

44. Se è vero che l'impiego dell'espressione «ad esempio» all'articolo 2, lettera j), del regolamento n. 261/2004, dimostra che l'elenco dei motivi per i quali è esclusa la qualificazione di «negato imbarco» non è esaustivo, ritengo tuttavia che detti motivi debbano essere limitati ai soli motivi riconducibili alla situazione individuale del passeggero.

45. Infatti un negato imbarco ragionevolmente giustificato, ai sensi di tale disposizione, ha per conseguenza di escludere il passeggero interessato da ogni possibilità di compensazione e da qualsiasi assistenza. Trattandosi quindi di una deroga alle norme di tutela introdotte da detto regolamento e che vanno a favore dei passeggeri aerei, occorre darne un'interpretazione restrittiva, conformemente alla giurisprudenza costante della Corte (14).

46. Il negato imbarco presenta la peculiarità di riguardare un determinato passeggero, e non il volo in sé. Certo, può accadere che a diversi passeggeri sia negato l'imbarco su un medesimo volo. Tuttavia, contrariamente ai casi di cancellazione o di ritardo, il negato imbarco non ha per effetto di colpire indistintamente tutti i passeggeri. È una misura



individuale presa dal vettore aereo in modo arbitrario nei confronti di un passeggero che ha peraltro soddisfatto tutte le condizioni richieste ai fini dell'imbarco.

47. Siffatta misura individuale perde il suo carattere arbitrario solo quando il passeggero stesso commette un'irregolarità, ad esempio presentando documenti d'identità non validi, oppure quando, con il suo comportamento, mette in pericolo la sicurezza del volo e/o degli altri passeggeri, ad esempio se si trova in stato di ebbrezza o dimostra violenza. A mio avviso, in tali casi, proprio perché la decisione di non imbarcare il passeggero è imputabile a quest'ultimo, l'articolo 4 del regolamento n. 261/2004 non trova applicazione e il passeggero non può pretendere alcuna compensazione né alcuna assistenza.

48. Per contro, ritengo che, alla luce dell'obiettivo del regolamento, che è di garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri aerei, la decisione di negato imbarco fondata su motivi completamente estranei al passeggero interessato non possa avere per effetto quello di privare quest'ultimo di qualsiasi protezione. Infatti, come ho già esposto nei paragrafi da 37 a 40 delle presenti conclusioni, se escludiamo dalla qualificazione di «negato imbarco» una situazione come quella del sig. Lassooy, ciò equivarrebbe a privarlo di qualsiasi compensazione e assistenza.

49. Il verificarsi di circostanze eccezionali che comportano per il vettore aereo una riorganizzazione dei suoi voli, come nella presente causa, non è tale, a mio avviso, da rimettere in discussione siffatta analisi.

50. Innanzitutto, dal momento che il concetto di circostanze eccezionali mira a limitare, ovvero a esonerare la responsabilità del vettore aereo quando l'evento in causa non avrebbe potuto essere evitato anche se fossero state prese tutte le misure del caso (15), occorre applicarlo restrittivamente.

51. Rilevo, in secondo luogo, che il quindicesimo considerando del regolamento n. 261/2004 enuncia che «[d]ovrebbe 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* [(16)] di uno o più voli per detto aeromobile». Il legislatore dell'Unione non ha manifestamente previsto che il motivo delle circostanze eccezionali possa essere invocato da un vettore aereo in caso di negato imbarco. A tal riguardo, come ha giustamente osservato il governo finlandese, anche in caso di cancellazione o di ritardo dovuti a circostanze eccezionali, il passeggero beneficia del diritto alla prosecuzione su un altro volo e all'assistenza, in virtù degli articoli 5 e 6 del regolamento. Per contro, niente di simile è stato previsto dal legislatore dell'Unione per quanto riguarda il passeggero cui è negato l'imbarco. Come abbiamo visto, il passeggero interessato si trova privato di qualsiasi assistenza quando la sua situazione non rientra nell'ambito di applicazione dell'articolo 4 di detto regolamento. Ciò conferma, a mio avviso, che il legislatore dell'Unione non ha previsto che la qualificazione di «negato imbarco» possa essere esclusa per motivi legati al verificarsi di circostanze eccezionali.

52. Le stesse constatazioni si impongono, a mio avviso, per quanto riguarda la possibilità di estendere l'esonero dall'obbligo di compensazione per cancellazione di un volo dovuta a circostanze eccezionali al caso di negato imbarco su un volo successivo, quando il vettore aereo giustifica tale diniego con la riorganizzazione del volo stesso a seguito di tali circostanze eccezionali.

53. Del resto, aggiungerò che dal quindicesimo considerando del regolamento n. 261/2004 emerge che si è in presenza di circostanze eccezionali quando una decisione di gestione del traffico aereo riguarda *un particolare aeromobile in un particolare giorno* (17). Nella presente causa le circostanze eccezionali, vale a dire lo sciopero del personale



dall'aeroporto, riguardano solo il volo delle 11.40 del 28 luglio 2006, perché solo questo volo è stato cancellato. Se tali circostanze hanno effettivamente reso impossibile detto volo, non avendo la Finnair alcun controllo sugli eventi che hanno colpito l'aeroporto di Barcellona, la situazione è invece diversa per i voli dei giorni 29 e 30 luglio 2006, perché la Finnair era libera di dare la precedenza o meno ai passeggeri del volo del 28 luglio 2006. In alcun modo lo sciopero all'aeroporto di Barcellona di quel giorno ha avuto per effetto di costringere la Finnair a negare l'imbarco al sig. Lassooy due giorni dopo la cancellazione del volo.

54. La Finnair ha deciso unilateralmente di riorganizzare i voli e tale decisione non può avere per effetto di privare di qualsiasi protezione il passeggero che si è regolarmente presentato all'imbarco.

55. Certo, è vero che lo sciopero all'aeroporto non può essere imputato alla Finnair. Tuttavia, così come risulta dai lavori preparatori del regolamento n. 261/2004, il regime di compensazione e di assistenza dei passeggeri aerei attuato dal legislatore dell'Unione mira, innanzitutto, a proteggere tali passeggeri. Così il legislatore ha adottato una soluzione semplice in virtù della quale tutti gli obblighi relativi a detto regime sono a carico del vettore aereo che effettua il volo. È una soluzione pratica, dato che il vettore aereo che effettua il volo dispone di personale e di agenti negli aeroporti per venire in aiuto ai passeggeri. È un sistema diretto, semplice e quindi di facile comprensione per i passeggeri (18).

56. Se il vettore aereo ritiene di non dover subire le conseguenze di uno sciopero all'aeroporto, ha il diritto, in forza dell'articolo 13 del regolamento n. 261/2004, di chiedere un risarcimento a chiunque, inclusi i terzi, conformemente al diritto applicabile.

57. A siffatta interpretazione si potrebbe opporre il fatto che la sorte del passeggero al quale il vettore aereo ha negato l'imbarco, come nella presente causa, a seguito di circostanze eccezionali, sarebbe più favorevole rispetto a quella del passeggero il cui volo è cancellato o ritardato a seguito di tali circostanze, dal momento che il primo sarebbe compensato, ma non il secondo. Il governo finlandese è del parere che ciò potrebbe essere contrario al principio di parità di trattamento.

58. Secondo una costante giurisprudenza, il principio generale di parità di trattamento ovvero di non discriminazione richiede che situazioni paragonabili non siano trattate in maniera diversa e che situazioni diverse non siano trattate in maniera uguale, salvo obiettiva giustificazione (19). Orbene, contrariamente a quanto sostiene il governo finlandese (20), non ritengo che i passeggeri vittime di una cancellazione o di un ritardo del volo si trovino nella stessa situazione dei passeggeri cui il vettore aereo ha negato l'imbarco.

59. Infatti, al paragrafo 46 delle presenti conclusioni, abbiamo visto che il negato imbarco colpisce non già tutti i passeggeri di un volo, ma uno o più passeggeri che si sono tuttavia presentati regolarmente all'imbarco. A causa della decisione arbitraria del vettore aereo, il passeggero cui è stato negato l'imbarco non farà parte del volo per il quale aveva una prenotazione, volo che sarà effettuato conformemente alla programmazione prevista dal vettore aereo. La situazione è diversa nel caso di cancellazione o di ritardo del volo perché, in tali ipotesi, tutti i passeggeri sono interessati e colpiti allo stesso modo.

60. Quando la cancellazione o il ritardo del volo sono dovuti a circostanze eccezionali, il vettore aereo non è tenuto a versare la compensazione di cui all'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 nei limiti in cui detto vettore non abbia avuto alcun controllo sugli eventi (21). Poiché le difficoltà e i disagi subiti dai passeggeri non rientrano nella responsabilità di detto vettore, la compensazione, che soddisfa una funzione dissuasiva (22), non ha motivo di essere.

61. Per contro, non è questo il caso quando al passeggero sia negato l'imbarco, come nella presente causa, dopo una riorganizzazione dei voli decisa dal vettore aereo a seguito di circostanze eccezionali. Questa decisione del vettore aereo fa subire di per sé difficoltà e disagi a uno o più passeggeri scelti in modo del tutto aleatorio. Per tale motivo, poiché il pregiudizio sopportato è imputabile al vettore aereo, la compensazione resta dovuta al fine di dissuadere quest'ultimo dal ricorrere a siffatta pratica e di spingerlo a privilegiare il ricorso a volontari disposti a rinunciare alla loro prenotazione, conformemente all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004.

62. Pertanto, alla luce di tutti gli elementi che precedono, ritengo che l'articolo 2, lettera j), e l'articolo 4 del regolamento debbano essere interpretati nel senso che il negato imbarco non può essere ragionevolmente giustificato invocando circostanze eccezionali, dato che solo il negato imbarco giustificato da motivi connessi alla situazione individuale dei passeggeri può avere l'effetto di escludere tale diniego dalla qualificazione di negato imbarco.

63. Inoltre l'articolo 4, paragrafo 3, e l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento devono essere interpretati nel senso che un vettore aereo non può invocare circostanze eccezionali che abbiano inciso su un volo per essere esonerato dall'obbligo di compensazione nei confronti del passeggero cui abbia negato l'imbarco su un volo successivo, quando abbia motivato detto diniego con la riorganizzazione di tale volo a seguito delle stesse circostanze eccezionali.

64. Siffatta interpretazione non è contraria al principio di parità di trattamento.

## V – Conclusione

65. Alla luce delle considerazioni che precedono, propongo alla Corte di rispondere alle questioni pregiudiziali sottoposte dal Korkein oikeus nei termini seguenti:

- «1) L'articolo 2, lettera j), del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91, deve essere interpretato nel senso che la nozione di negato imbarco non comprende unicamente i casi di prenotazioni in eccesso (“overbooking”), ma anche altri motivi, ad esempio motivi di funzionamento aziendale.
- 2) L'articolo 2, lettera j), e l'articolo 4 del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che il negato imbarco non può essere ragionevolmente giustificato invocando circostanze eccezionali, dato che solo il negato imbarco giustificato da motivi connessi alla situazione individuale dei passeggeri può avere l'effetto di escludere tale diniego dalla qualificazione di negato imbarco.

L'articolo 4, paragrafo 3, e l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento devono essere interpretati nel senso che un vettore aereo non può invocare circostanze eccezionali che abbiano inciso su un volo per essere esonerato dall'obbligo di compensazione nei confronti del passeggero cui abbia negato l'imbarco su un volo successivo, quando abbia motivato detto diniego con la riorganizzazione di tale volo a seguito delle stesse circostanze eccezionali.

Siffatta interpretazione non è contraria al principio di parità di trattamento».

---

<sup>1</sup> – Lingua originale: il francese.

---

[2](#) – Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (GU L 46, pag. 1).

---

[3](#) – In prosieguo: la «Finnair».

---

[4](#) – V. sentenza del 19 novembre 2009, Sturgeon e a. (C-402/07 e C-432/07, Racc. pag. I-10923, punto 41 e giurisprudenza ivi citata).

---

[5](#) – Tali condizioni sono, in particolare, le seguenti: il passeggero deve disporre di una prenotazione confermata sul volo in questione e deve presentarsi all'accettazione secondo le modalità stabilite e all'ora precedentemente indicata per iscritto 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.

---

[6](#) – Regolamento del Consiglio, del 4 febbraio 1991, che stabilisce norme comuni relative ad un sistema di compensazione per negato imbarco nei trasporti di linea (GU L 36, pag. 5).

---

[7](#) – Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri del trasporto aereo in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato, presentata dalla Commissione il 21 dicembre 2001 [COM(2001) 784 def.].

---

[8](#) – Punto 5 della relazione.

---

[9](#) – V. Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, del 25 marzo 2005, in applicazione dell'articolo 251, paragrafo 2, secondo comma, del trattato CE relativa alla posizione comune approvata dal Consiglio in vista dell'adozione di un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri del trasporto aereo in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato [SEC(2003) 361 def., pag. 2].

---

[10](#) – V. punti da 7 a 9 della relazione della proposta di regolamento citata alla nota 7.

---

[11](#) – V. primo e secondo considerando del regolamento.

---

[12](#) – V. punto 45 di tale sentenza e giurisprudenza ivi citata.

---

[13](#) – V. quarto considerando del regolamento.

---

[14](#) – V. sentenza del 13 dicembre 2001, Heininger (C-481/99, Racc. pag. I-9945, punto 31). V. altresì sentenza del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, Racc. pag. I-11061, punto 17 e giurisprudenza ivi citata).

---

[15](#) – V. quattordicesimo considerando del regolamento n. 261/2004.

---

[16](#) – Il corsivo è mio.

---

[17](#) – Idem.

---

[18](#) – V. comunicazione della Commissione al Parlamento europeo del 25 marzo 2003 (cit. alla nota 9), pag. 3.

---

[19](#) – V. sentenza del 10 gennaio 2006, IATA e ELFAA (C-344/04, Racc pag. I-403, punto 95).

---

[20](#) – V. osservazioni, punto 24.

---

[21](#) – V. sentenze Wallentin-Hermann, cit. (punto 23), e Sturgeon e a., cit. (punto 67).

---

[22](#) – V. la comunicazione della Commissione al Parlamento europeo del 25 marzo 2003 (cit. alla nota 9), pag. 3.