

CORTE DI GIUSTIZIA DELL'UNIONE EUROPEA – SEZIONE VIII  
7 SETTEMBRE 2017, CAUSA C-559/16 \*

Pres. J. Malenovský, Rel. M. Safjan

*Birgit Bossen, Anja Bossen, Gudula Gräßmann*  
*c. Brussels Airlines SA/NV*

**Trasporto aereo di persone – Ritardo – Nozione di «distanza» ai sensi dell'art. 7, par. 1, del regolamento (CE) n. 261/2004 – Determinazione dell'importo della compensazione pecuniaria di cui all'art. 7, par. 1, del regolamento (CE) n. 261/2004**

*L'art. 7, par. 1, del regolamento (CE) n. 261/2004 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, deve essere interpretato nel senso che la nozione di «distanza» include, in caso di collegamenti aerei con una o più coincidenze, solamente la distanza tra il luogo del primo decollo e la destinazione finale, da stabilire secondo il metodo della rotta ortodromica, e ciò a prescindere dalla distanza di volo effettivamente percorsa.*

**LA DECISIONE:**

La controversia in esame verte sull'interpretazione dell'art. 7, par. 1, 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.

Nel caso di specie tre passeggeri avevano prenotato, presso la Brussels Airlines, un biglietto aereo per recarsi da Roma (Italia) ad Amburgo (Germania), con uno scalo intermedio in coincidenza a Bruxelles (Belgio).

\* Per il testo integrale della sentenza, tratto dal sito ufficiale della Corte di Giustizia UE, v. [www.giureta.unipa.it/osservatorio/Corte\\_UE\\_C559\\_16\\_2017.pdf](http://www.giureta.unipa.it/osservatorio/Corte_UE_C559_16_2017.pdf).

La sentenza è stata osservata da Arianna Rapagnetta, studentessa della Facoltà di Giurisprudenza dell'Università degli studi di Teramo, con la collaborazione e l'intervento della dott.ssa Giuseppina Rosato, Dottoranda di ricerca in Scienze giuridiche nell'Università di Sassari.



In tale contesto il volo da Roma, con destinazione Bruxelles, ha subito un ritardo che non ha permesso alle ricorrenti di prendere la relativa coincidenza, le stesse sono state in seguito imbarcate sul successivo volo per Amburgo, atterrando con un ritardo di tre ore e cinquanta minuti, rispetto all'orario inizialmente previsto per l'arrivo a destinazione.

In seguito a tali fatti le passeggere si erano rivolte al Tribunale circoscrizionale di Amburgo al fine di ricevere una compensazione pecuniaria ai sensi dell'art. 7, par. 1, del regolamento (CE) n. 261/2004, ottenendo 250 euro ciascuna per il disagio subito.

Posto che la Brussels Airlines aveva già versato a ciascuna passeggera euro 250 a titolo di compensazione pecuniaria, queste chiedevano di poter accedere al secondo scaglione di compensazione previsto dall'art. 7, par. 1, del regolamento (CE) n. 261/2004, perché ritenevano errato il calcolo effettuato dal Tribunale di Amburgo per giustificare il *quantum* della compensazione.

Infatti le ricorrenti sostengono di aver diritto ad una maggiore somma, in ragione del fatto che la tratta aerea percorsa non doveva essere calcolata alla luce della mera distanza tra Roma ed Amburgo, pari a 1.173 km, e che si inserisce nel primo scaglione della norma (250 euro per tutte le tratte aeree inferiori o pari a 1500 chilometri), perché occorreva computare anche la tratta relativa allo scalo intermedio effettuato a Bruxelles, per il quale il conteggio sarebbe salito a 1.656 km, motivando una compensazione di euro 400, come previsto dall'art. 7, par. 1, del regolamento (CE) n. 261/2004 per le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1500 chilometri.

A tal proposito il Tribunale circoscrizionale di Amburgo ha sospeso il procedimento principale per chiedere alla Corte di Giustizia «Se l'articolo 7, paragrafo 1, secondo periodo, del regolamento (CE) n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che la nozione di "distanza" includa solamente la distanza diretta, da stabilire secondo il metodo della rotta ortodromica, tra il luogo di partenza e l'ultima destinazione e ciò a prescindere dalla distanza di volo effettivamente percorsa».

Per fornire risposta al quesito in parola la Corte ha preliminarmente affermato che, le ricorrenti, avendo subito un ritardo all'arrivo, avevano certamente diritto alla compensazione pecuniaria ai sensi dell'art. 7, par. 1, del regolamento (CE) n. 261/2004. In ragione di ciò si intendeva procedere nell'analisi del giudizio al solo fine di chiarire l'entità della somma di loro spettanza.

I giudici europei si sono occupati della questione loro sottoposta analizzando il testo dell'art. 7, par. 1, del regolamento (CE) n. 261/2004, ai sensi del quale i passeggeri ricevono una compensazione pecuniaria variabile da euro 250 a euro 600, a seconda della tratta aerea percorsa, tenuto conto dell'ultima destinazione

e fermo restando che il par. 4 della stessa norma evidenzia come siffatta distanza debba essere calcolata con il metodo della rotta ortodromica.

A tale riguardo si evidenzia una incongruenza relativamente alla circostanza per cui sebbene l'art. 5 del regolamento, in materia di cancellazione del volo, faccia rinvio al menzionato art. 7, non può dirsi altrettanto dell'art. 6 in tema di ritardo.

Tuttavia, la Corte ha ricordato che «tutti gli atti dell'Unione devono essere interpretati in conformità con l'insieme del diritto primario, compreso il principio della parità di trattamento che richiede che situazioni paragonabili non siano trattate in maniera diversa e che situazioni diverse non siano trattate in maniera uguale, salvo che siffatto trattamento non sia obiettivamente giustificato».

Sulla scorta di tale rilievo la Corte ha statuito che «i passeggeri di voli ritardati di tre o più ore e i passeggeri di voli cancellati e imbarcati su un volo alternativo a condizioni che non rispettano i limiti previsti dall'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), punto iii), del regolamento (CE) n. 261/2004 devono essere considerati in situazioni paragonabili, in quanto subiscono un disagio simile, che costituisce la base della loro compensazione pecuniaria».

Ciò posto deve ritenersi che il regolamento (CE) n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che i passeggeri di voli che subiscono ritardi di tre o più ore devono beneficiare della stessa compensazione pecuniaria prevista per i passeggeri di voli cancellati, imbarcati su un volo alternativo a condizioni che non rispettano i limiti previsti all'art. 5, par. 1, lett. c), punto iii), del regolamento (CE) n. 261/2004, perché queste due categorie di passeggeri devono essere trattate in maniera uguale, sia in relazione all'insorgenza stessa del diritto alla compensazione pecuniaria, sia per quanto riguarda il *quantum* della stessa.

Di conseguenza, secondo la Corte, questa è l'argomentazione che deve guidare l'interpretazione dell'art. 7, par. 1, come pure quella dell'art. 5, par. 1, lett. c), punto iii), del regolamento (CE) n. 261/2004.

Non resta che riflettere sul presupposto della compensazione, evidenziando che le norme appena richiamate non distinguono il caso del passeggero che giunga a destinazione per il tramite di un volo diretto oppure mediante un volo con coincidenze.

Ecco perché si ritiene che una simile distinzione non possa essere utilizzata neppure per il calcolo dell'importo della compensazione pecuniaria.

La Corte ha sostenuto che i diversi scaglioni dell'importo della compensazione pecuniaria debbano essere intesi come connessi all'entità del disagio che i passeggeri coinvolti subiscono nelle ipotesi di cui all'art. 7, par. 1, lett. a) b) e c), del regolamento (CE) n. 261/2004.

Su di esse i giudici europei, già in passato, avevano affermato che la causa giustificativa della compensazione è la cancellazione *in extremis* del volo, circo-

stanza per la quale i passeggeri risultano in concreto privi della possibilità di riorganizzare liberamente il proprio spostamento.

L'entità di un simile disagio non sembra possa dipendere dal fatto che i passeggeri raggiungono la loro destinazione finale tramite un volo diretto, oppure mediante un volo con coincidenze.

Per cui, nella determinazione dell'importo della compensazione pecuniaria, occorre conteggiare la sola distanza tra il luogo del primo decollo e la destinazione finale, a prescindere da eventuali voli in coincidenza.

In conclusione, per la Corte, i passeggeri di un volo che giunga a destinazione in ritardo, a prescindere dal fatto che il volo fosse diretto o prevedesse diversi voli in coincidenza, devono ottenere la stessa compensazione che spetta ai passeggeri di voli cancellati.

Infatti, in relazione al disagio subito, si ritiene che la sua entità non possa essere ancorata al fatto che il passeggero raggiunga la destinazione finale con un volo diretto, oppure con un volo in coincidenza, anche se questo ultimo comporta un aumento effettivo della tratta aerea percorsa.

Più in particolare, la Corte ha precisato che il fondamento della compensazione pecuniaria si rinviene nel disagio patito del passeggero, identificabile nella perdita di tempo pari o superiore a tre ore rispetto alla pianificazione iniziale del viaggio.

#### NORMATIVA DI RIFERIMENTO:

Normativa Europea:

Art. 2, lett. h), del regolamento (CE) n. 261/2004  
«Definizioni»

«Ai sensi del presente regolamento, si intende per:

h) “destinazione finale”: la destinazione indicata sul biglietto esibito al banco di accettazione o, in caso di coincidenza diretta, la destinazione dell'ultimo volo; i voli alternativi in coincidenza disponibili non sono presi in considerazione se viene rispettato l'orario di arrivo originariamente previsto».

Art. 5, par. 1, lett. c), del regolamento (CE) n. 261/2004  
«Cancellazione del volo»

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

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».

Art. 6, del regolamento (CE) n. 261/2004

«Ritardo»

«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),

il vettore aereo operativo presta ai passeggeri:

- i) l'assistenza prevista nell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), e nell'articolo 9, paragrafo 2; e  
ii) quando l'orario di partenza che si può ragionevolmente prevedere è rinviato di almeno un giorno rispetto all'orario di partenza precedentemente previsto, l'assistenza di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e c); e  
iii) quando il ritardo è di almeno cinque ore, l'assistenza prevista nell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a).

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

Art. 7, del regolamento (CE) n. 261/2004

«Diritto a compensazione pecuniaria»

«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.

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».

#### BIBLIOGRAFIA MINIMA:

1. M. Brignardello, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato*, Torino, 2013;
2. M. Deiana (a cura di), *Studi su: negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo nel trasporto aereo*, Cagliari, 2005;
3. L. Masala, E.G. Rosafio (a cura di), *Trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, Milano, 2006;
4. E.G. Rosafio, *Il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo nel trasporto aereo di persone: il regolamento n. 261/2004/CE*, in *Giust. civ.*, II, 2004, 469;
5. R. Tranquilli Leali, E. G. Rosafio, (a cura di), *Il trasporto aereo tra normativa comunitaria ed uniforme*, Milano, 2011;
6. L. Tullio, *Interventi interpretativi della Corte di giustizia europea sul Reg. (CE) n. 261/2004*, in *Dir. trasp.*, 2009, 369;
7. C. Vadalà, *Gli interventi della Corte di giustizia Ue nell'interpretazione del reg. Ce n. 261/2004 a tutela del passeggero aereo*, in *Riv. dir. nav.*, 2011, 729.