

СЪД НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ
TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA
SOUDNÍ DVŮR EVROPSKÉ UNIE
DEN EUROPÆISKE UNIONS DOMSTOL
GERICHTSHOF DER EUROPÄISCHEN UNION
EUROOPA LIIDU KOHUS
ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ
COURT OF JUSTICE OF THE EUROPEAN UNION
COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPÉENNE
CÚIRT BHREITHIÚNAIS AN AONTAIS EORPAIGH
CORTE DI GIUSTIZIA DELL'UNIONE EUROPEA
EIROPAS SAVIENĪBAS TIESA



EUROPOS SĄJUNGOS TEISINGUMO TEISMAS
AZ EURÓPAI UNIÓ BÍRÓSÁGA
IL-QORTI TAL-GUSTIZZJA TAL-UNJONI EWROPEA
HOF VAN JUSTITIE VAN DE EUROPESE UNIE
TRYBUNAŁ SPRAWIEDLIWOŚCI UNII EUROPEJSKIEJ
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA
CURTEA DE JUSTIȚIE A UNIUNII EUROPENE
SÚDNY DVOR EURÓPSKEJ ÚNIE
SODIŠČE EVROPSKE UNIJE
EUROOPAN UNIONIN TUOMIOISTUIN
EUROPEISKA UNIONENS DOMSTOL

SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

31 gennaio 2013 *

«Trasporto aereo – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Nozione di “circostanze eccezionali” – Obbligo di prestare assistenza ai passeggeri in caso di cancellazione di un volo per “circostanze eccezionali” – Eruzione vulcanica all’origine della chiusura dello spazio aereo – Eruzione del vulcano islandese Eyjafjallajökull»

Nella causa C-12/11,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dalla Dublin Metropolitan District Court (Irlanda), con decisione del 10 novembre 2010, pervenuta in cancelleria il 10 gennaio 2011, nel procedimento

Denise McDonagh

contro

Ryanair Ltd,

LA CORTE (Terza Sezione),

composta dal sig. K. Lenaerts, facente funzione di presidente della Terza Sezione, dai sigg. E. Juhász, G. Arestis, T. von Danwitz e D. Šváby (relatore), giudici,

avvocato generale: sig. Y. Bot

cancelliere: sig.ra R. Șereș, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all’udienza del 9 febbraio 2012,

considerate le osservazioni presentate:

– per la sig.ra McDonagh, da J. Hennessy, solicitor;

* Lingua processuale: l’inglese.

- per la Ryanair Ltd, da G. Berrisch, Rechtsanwalt, M. Hayden, Senior Counsel, e R. Aylward, Barrister-at-Law;
- per il governo tedesco, da T. Henze e J. Kemper, in qualità di agenti;
- per il governo francese, da G. de Bergues e M. Perrot, in qualità di agenti;
- per il governo polacco, da M. Szpunar, in qualità di agente;
- per il governo del Regno Unito, da S. Ossowski, in qualità di agente;
- per il Parlamento europeo, da L.G. Knudsen e A. Troupiotis, in qualità di agenti;
- per il Consiglio dell'Unione europea, da E. Karlsson e A. De Elera, in qualità di agenti;
- per la Commissione europea, da K. Simonsson e N. Yerrell, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 22 marzo 2012,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione e sulla validità degli articoli 5, paragrafo 1, lettera b), e 9 del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (GU L 46, pag. 1).
- 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra la sig.ra McDonagh e la Ryanair Ltd (in prosieguo: la «Ryanair») in merito al rifiuto, da parte di quest'ultima, di prestare alla prima l'assistenza prevista dall'articolo 5, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004 a seguito dell'eruzione del vulcano islandese Eyjafjallajökull, che è stata all'origine dell'annullamento del suo volo e più in generale della chiusura di una parte dello spazio aereo europeo.

Contesto normativo

Il diritto internazionale

3 La convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, è stata firmata dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 e approvata a suo nome con la decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001 (GU L 194, pag. 38; in prosieguo: la «convenzione di Montreal»).

4 L'ultimo capoverso del preambolo della convenzione di Montreal dispone quanto segue:

«Convinti che l'azione collettiva degli Stati intesa all'ulteriore armonizzazione e codificazione di alcune norme che regolano il trasporto aereo internazionale (...) rappresenti il mezzo più idoneo a realizzare il giusto equilibrio degli interessi».

5 Ai sensi dell'articolo 29 della suddetta convenzione:

«Nel trasporto di passeggeri, bagaglio e merci, ogni azione di risarcimento per danni promossa a qualsiasi titolo, in base alla presente convenzione o in base a un contratto o ad atto illecito o per qualsiasi altra causa, può essere esercitata unicamente alle condizioni e nei limiti di responsabilità previsti dalla presente convenzione, fatta salva la determinazione delle persone legittimate ad agire e dei loro rispettivi diritti. Tale azione non dà luogo ad alcuna riparazione a titolo punitivo, esemplare o comunque non risarcitorio».

Il diritto dell'Unione

6 I considerando 1, 2, 14 e 15 del regolamento n. 261/2004 enunciano quanto segue:

(1) L'intervento della Comunità nel settore del trasporto aereo dovrebbe mirare, tra le altre cose, a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri. Andrebbero inoltre tenute in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale.

(2) Il negato imbarco, la cancellazione del volo o i ritardi prolungati sono causa di gravi disagi e fastidi per i passeggeri.

(...)

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

(15) Dovrebbe essere considerata una circostanza eccezionale il caso in cui l'impatto di una decisione di gestione del traffico aereo in relazione ad un particolare aeromobile in un particolare giorno provochi un lungo ritardo, un ritardo che comporti un pernottamento o la cancellazione di uno o più voli per detto aeromobile, anche se tutte le ragionevoli misure sono state adottate dal vettore aereo interessato per evitare ritardi o cancellazioni».

7 L'articolo 5 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Cancellazione del volo», così recita:

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

- a) è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 8;
- b) è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), e dell'articolo 9, paragrafo 2, nonché, in caso di volo alternativo quando l'orario di partenza che si può ragionevolmente prevedere per il nuovo volo è rinviato 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);
- 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;
 - 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;
 - iii) siano stati informati della cancellazione del volo meno di sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto.

(...)

3. Il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7, se può dimostrare che la cancellazione del volo

è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

(...)».

8 L'articolo 8 di tale regolamento definisce le modalità dell'assistenza prestata ai passeggeri dal vettore aereo, in relazione al loro diritto a rimborso o al riavviamento.

9 L'articolo 9 dello stesso regolamento, rubricato «Diritto ad assistenza», è formulato nei seguenti termini:

«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.

(...)».

10 Sotto la rubrica «Risarcimenti supplementari», l'articolo 12, paragrafo 1, dello stesso regolamento stabilisce che «[i]l 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».

11 L'articolo 16 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Violazioni», così dispone:

«1. Ogni Stato membro designa l'organismo responsabile dell'applicazione del presente regolamento per quanto riguarda i voli in partenza dagli aeroporti situati nel suo territorio o i voli provenienti da un paese terzo e diretti in tali aeroporti. Se del caso, tale organismo adotta tutte le misure necessarie per garantire che siano rispettati i diritti dei passeggeri. Gli Stati membri informano la Commissione circa l'organismo designato a norma del presente paragrafo.

(...)

3. Le sanzioni stabilite dagli Stati membri per violazioni del presente regolamento sono effettive, proporzionate e dissuasive».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

- 12 L'11 febbraio 2010 la sig.ra McDonagh ha prenotato presso la Ryanair un volo in partenza da Faro (Portogallo) e diretto a Dublino (Irlanda) per il 17 aprile 2010, per un importo di EUR 98. Il 20 marzo 2010 ha avuto inizio l'eruzione del vulcano Eyjafjallajökull, in Islanda. Il 14 aprile 2010 esso è entrato in una fase esplosiva, proiettando una nube di ceneri vulcaniche nel cielo europeo. Il 15 aprile 2010 le autorità responsabili del traffico aereo hanno deciso la chiusura dello spazio aereo di diversi Stati membri, a causa dei rischi corsi dagli aeromobili.
- 13 Il 17 aprile 2010 il volo della sig.ra McDonagh è stato cancellato a causa della chiusura dello spazio aereo irlandese. I voli della Ryanair tra l'Europa continentale e l'Irlanda sono ripresi il 22 aprile 2010 e la sig.ra McDonagh ha potuto fare ritorno a Dublino soltanto il 24 aprile 2010.
- 14 Durante il periodo compreso tra il 17 e il 24 aprile 2010, la Ryanair non ha prestato assistenza alla ricorrente nel procedimento principale secondo le modalità previste dall'articolo 9 del regolamento n. 261/2004.
- 15 La sig.ra McDonagh ha citato in giudizio la Ryanair dinanzi al giudice del rinvio al fine di ottenere un rimborso per un importo di EUR 1 129,41, pari alle spese da essa sostenute durante tale periodo per pasti, bevande, sistemazione in albergo e trasporti.
- 16 La Ryanair, dal canto suo, sostiene che la chiusura dello spazio aereo di una parte dell'Europa a seguito dell'eruzione del vulcano Eyjafjallajökull non rientra nelle «circostanze eccezionali» di cui al regolamento n. 261/2004, ma costituisce «circostanza assolutamente eccezionale», che la esime non solo dal suo obbligo di compensazione pecuniaria, ma anche dal suo obbligo di prestare assistenza di cui agli articoli 5 e 9 di tale regolamento.
- 17 Nutrendo dubbi quanto alla possibilità di limitare, in circostanze come quelle del procedimento principale, l'obbligo di prestare detta assistenza, e considerando che la Corte non si è ancora pronunciata su tale questione, la Dublin Metropolitan District Court ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:
 - «1) Se circostanze quali le chiusure dello spazio aereo europeo a seguito dell'eruzione del vulcano Eyjafjallajökull in Islanda, che hanno causato estese e prolungate interruzioni del traffico aereo, vadano al di là delle “circostanze eccezionali” ai sensi del regolamento n. 261/2004.

- 2) In caso di risposta affermativa alla questione sub 1, se in tali circostanze sia esclusa, ai sensi degli articoli 5 e 9 [del regolamento n. 261/2004], la responsabilità per l'obbligo di fornire assistenza.
- 3) In caso di risposta negativa alla questione sub 2, se gli articoli 5 e 9 [del regolamento n. 261/2004] siano invalidi in quanto violano i principi di proporzionalità e di non discriminazione, il principio di un "giusto equilibrio degli interessi", sancito dalla convenzione di Montreal, e gli articoli 16 e 17 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea [in prosieguo: la "Carta"].
- 4) Se l'obbligo di cui agli articoli 5 e 9 [del regolamento n. 261/2004] debba essere interpretato nel senso che contiene una limitazione implicita, quale un limite temporale e/o monetario, alla fornitura di assistenza nei casi in cui la cancellazione del volo sia causata da "circostanze eccezionali".
- 5) In caso di risposta negativa alla questione sub 4, se gli articoli 5 e 9 [del regolamento n. 261/2004] siano invalidi in quanto violano i principi di proporzionalità e di non discriminazione, il principio di un "giusto equilibrio degli interessi", sancito dalla convenzione di Montreal, e gli articoli 16 e 17 della [Carta]».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla ricevibilità

- 18 Il Consiglio dell'Unione europea sostiene essenzialmente che le questioni sono irricevibili in quanto irrilevanti per la controversia oggetto del procedimento principale, dal momento che, in caso di cancellazione del volo, a prescindere da quale ne sia la causa, i passeggeri non possono far valere, dinanzi a un giudice nazionale, l'inosservanza da parte di un vettore aereo del suo obbligo di prestare assistenza previsto dagli articoli 5, paragrafo 1, lettera b), e 9 del regolamento n. 261/2004 al fine di ottenere da questi un rimborso.
- 19 A questo proposito, va ricordato che, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004, in caso di cancellazione di un volo, ai passeggeri coinvolti è offerta da parte del vettore aereo, alle condizioni ivi previste, l'assistenza in termini di spese di ristorazione, di pernottamento in albergo e di comunicazione prevista dall'articolo 9 del suddetto regolamento.
- 20 La Corte ha già avuto occasione di precisare che, quando un vettore aereo viene meno agli obblighi ad esso incombenti in forza del suddetto articolo 9, un passeggero può legittimamente far valere un diritto alla compensazione pecuniaria sulla base degli elementi di cui alle stesse disposizioni (v., in tal senso, sentenza del 13 ottobre 2011, Sousa Rodríguez e a., C-83/10, non ancora pubblicata nella Raccolta, punto 44), senza che tale domanda possa essere intesa come finalizzata

ad ottenere il risarcimento, calcolato in forma individualizzata, del danno derivante dalla cancellazione del volo in questione alle condizioni previste, in particolare, dall'articolo 22 della convenzione di Montreal (v., in tal senso, sentenza Sousa Rodríguez e a., cit., punto 38).

- 21 Infatti, una domanda come quella di cui al procedimento principale mira ad ottenere dal vettore aereo il rispetto per equivalente del suo obbligo di prestare assistenza derivante dagli articoli 5, paragrafo 1, lettera b), e 9 del regolamento n. 261/2004, che, come è bene ricordare, si colloca a monte del dispositivo previsto dalla convenzione di Montreal (v. sentenze del 22 dicembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Racc. pag. I-11061, punto 32, nonché del 23 ottobre 2012, Nelson e a., C-581/10 e C-629/10, non ancora pubblicata nella Raccolta, punto 57).
- 22 La circostanza, sottolineata a questo proposito dal Consiglio, secondo cui ciascuno Stato membro designa un organismo responsabile dell'applicazione del regolamento n. 261/2004 che, se del caso, adotta tutte le misure necessarie per garantire che siano rispettati i diritti dei passeggeri e a cui ciascun passeggero può presentare reclamo contro le violazioni di tale regolamento, ai sensi dell'articolo 16 dello stesso, non è tale da compromettere il diritto del passeggero a tale rimborso.
- 23 Infatti, tale articolo non può essere interpretato nel senso che esso riserva ai soli organismi nazionali responsabili dell'applicazione del regolamento n. 261/2004 il compito di sanzionare il mancato rispetto da parte dei vettori aerei del loro obbligo di prestare assistenza di cui agli articoli 5, paragrafo 1, lettera b), e 9 di tale regolamento.
- 24 Di conseguenza, si deve concludere che un passeggero può far valere, dinanzi a un giudice nazionale, il mancato rispetto da parte di un vettore aereo del suo obbligo di prestare assistenza previsto dagli articoli 5, paragrafo 1, lettera b), e 9 del regolamento n. 261/2004, al fine di ottenere da questi il rimborso delle spese di cui esso avrebbe dovuto farsi carico in base alle suddette disposizioni.
- 25 Pertanto, dal momento che le questioni sono rilevanti per la decisione della controversia, la domanda di pronuncia pregiudiziale è ricevibile.

Nel merito

Sulla prima questione

- 26 Con la prima questione, il giudice del rinvio chiede essenzialmente se l'articolo 5 del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che circostanze come la chiusura di una parte dello spazio aereo europeo a seguito dell'eruzione del vulcano Eyjafjallajökull costituiscono «circostanze eccezionali» ai sensi di tale regolamento, che non esimono i vettori aerei dal loro obbligo di prestare assistenza previsto dagli articoli 5, paragrafo 1, lettera b), e 9 del regolamento

n. 261/2004 o invece, a causa della loro speciale entità, vanno al di là di tale nozione, liberando quindi i vettori aerei da tale obbligo.

- 27 Innanzitutto, va rilevato che la nozione di «circostanze eccezionali» non rientra tra quelle definite dall'articolo 2 del regolamento n. 261/2004 o da altre disposizioni di tale regolamento, sebbene un elenco non esaustivo di tali circostanze emerga dai considerando 14 e 15 dello stesso.
- 28 In questo quadro, secondo la giurisprudenza costante la determinazione del significato e della portata dei termini per i quali il diritto dell'Unione non fornisce alcuna definizione va operata conformemente al loro senso abituale nel linguaggio corrente, tenendo conto al contempo del contesto in cui essi sono utilizzati e degli scopi perseguiti dalla normativa di cui essi fanno parte (sentenza Wallentin-Hermann, cit., punto 17).
- 29 Secondo il linguaggio corrente, l'espressione «circostanze eccezionali» designa letteralmente circostanze «fuori dalla norma». Nel settore del trasporto aereo, essa designa un evento che non è inerente al normale esercizio dell'attività del vettore in questione e sfugge al suo effettivo controllo per la sua natura o per la sua origine (sentenza Wallentin-Hermann, cit., punto 23). In altri termini, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 34 delle sue conclusioni, sono tali tutte le circostanze che sfuggono al controllo del vettore aereo, indipendentemente dalla loro natura e gravità.
- 30 Il regolamento n. 261/2004 non contiene alcun elemento che permetta di concludere nel senso che esso riconosce, al di là delle «circostanze eccezionali» menzionate all'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento, una categoria distinta di eventi «particolarmente eccezionali» che comporterebbe per il vettore aereo la liberazione da tutti i propri obblighi, compresi quelli derivanti dall'articolo 9 del suddetto regolamento.
- 31 Inoltre, quanto al contesto e agli scopi perseguiti dall'articolo 5 del regolamento n. 261/2004, che stabilisce gli obblighi che incombono al vettore aereo in caso di cancellazione di un volo, va ricordato, da un lato, che quando si verificano circostanze eccezionali il paragrafo 3 del suddetto articolo esime il vettore aereo soltanto dal suo obbligo di compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7 del suddetto regolamento. Il legislatore dell'Unione ha quindi ritenuto che l'obbligo di prestare assistenza ai sensi dell'articolo 9 dello stesso regolamento gravi sul vettore aereo a prescindere da quale sia l'evento che ha causato la cancellazione del volo. D'altra parte, emerge chiaramente dai considerando 1 e 2 del regolamento n. 261/2004 che esso mira a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri e tiene in considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale, poiché la cancellazione del volo è causa di gravi disagi per i passeggeri (sentenze cit. Wallentin-Hermann, punto 18, nonché Nelson e a., punto 72).

- 32 Orbene, un'interpretazione secondo cui circostanze come quelle di cui al procedimento principale non rientrano, in particolare a causa della loro origine e della loro entità, nell'ambito della nozione di «circostanze eccezionali» ai sensi del regolamento n. 261/2004, sarebbe contraria non solo al significato di tale nozione nel linguaggio corrente, ma anche agli scopi del suddetto regolamento.
- 33 Tale interpretazione comporterebbe infatti che i vettori aerei siano tenuti a prestare assistenza ai sensi dell'articolo 9 del regolamento n. 261/2004 a passeggeri che si trovano, a causa della cancellazione di un volo, in una situazione di disagio limitato, mentre passeggeri che si trovano, come la ricorrente nel procedimento principale, in una situazione di particolare bisogno in quanto costretti a rimanere per diversi giorni in un aeroporto, ne verrebbero privati.
- 34 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alla prima questione che l'articolo 5 del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che circostanze come la chiusura di una parte dello spazio aereo europeo a seguito dell'eruzione del vulcano Eyjafjallajökull costituiscono «circostanze eccezionali» ai sensi di tale regolamento, che non esimono i vettori aerei dal loro obbligo di prestare assistenza previsto dagli articoli 5, paragrafo 1, lettera b), e 9 del suddetto regolamento.
- 35 Dalla risposta data alla prima questione deriva che non occorre rispondere alle questioni seconda e terza.

Sulle questioni quarta e quinta

- 36 Con le sue questioni quarta e quinta, che è opportuno esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede essenzialmente se gli articoli 5, paragrafo 1, lettera b), e 9 del regolamento n. 261/2004 debbano essere interpretati nel senso che, in caso di cancellazione di un volo per «circostanze eccezionali» come quelle di cui al procedimento principale, l'obbligo di prestare assistenza ai passeggeri previsto da tali disposizioni subisca limitazioni, a livello temporale o pecuniario, e, in caso di risposta negativa, se le suddette disposizioni così interpretate siano invalide in relazione ai principi di proporzionalità e di non discriminazione, al principio di «giusto equilibrio degli interessi» di cui alla convenzione di Montreal e agli articoli 16 e 17 della Carta.
- 37 A questo proposito, occorre rilevare che, in caso di cancellazione del volo per l'intervento di «circostanze eccezionali», il legislatore dell'Unione ha voluto modificare gli obblighi dei vettori aerei previsti dall'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004.
- 38 Secondo il considerando 15 e l'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento, il vettore aereo, in deroga alle disposizioni del paragrafo 1 dello stesso articolo, è liberato infatti dal suo obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri a norma dell'articolo 7 del suddetto regolamento, se può dimostrare che la cancellazione è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero potute

evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso, ossia circostanze che sfuggono all'effettivo controllo del vettore aereo (sentenza Nelson e a., cit., punto 39).

- 39 A questo proposito, la Corte ha rilevato che, in circostanze del genere, il vettore aereo è liberato soltanto dal suo obbligo di compensazione pecuniaria derivante dall'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 e che, di conseguenza, il suo obbligo di prestare assistenza ai sensi dell'articolo 9 di tale regolamento permane (v., in tal senso, sentenza del 12 maggio 2011, Eglītis e Ratnieks, C-294/10, non ancora pubblicata nella Raccolta, punti 23 e 24).
- 40 Inoltre, dal testo del regolamento n. 261/2004 non risulta alcuna limitazione, né a livello temporale né a livello pecuniario, all'obbligo di prestare assistenza ai passeggeri in circostanze eccezionali come quelle di cui al procedimento principale.
- 41 Infatti, dall'articolo 9 del regolamento n. 261/2004 emerge che il complesso degli obblighi di assistenza ai passeggeri che hanno subito una cancellazione di volo grava per intero sul vettore aereo per tutto il periodo durante il quale tali passeggeri devono attendere il loro riavviamento. In tal senso, si evince chiaramente dal paragrafo 1, lettera b), di tale articolo che una sistemazione in albergo è offerta a titolo gratuito dal vettore aereo per il tempo «necessario».
- 42 Per di più, ogni diversa interpretazione che vada nel senso di riconoscere limitazioni, vuoi temporali, vuoi pecuniarie, all'obbligo del vettore aereo di prestare assistenza ai passeggeri il cui volo sia stato cancellato avrebbe come effetto quello di compromettere il raggiungimento degli scopi perseguiti dal regolamento n. 261/2004 e richiamati al punto 31 della presente sentenza, in quanto, superato il limite riconosciuto, i passeggeri sarebbero privati di ogni assistenza e dunque abbandonati a se stessi. Orbene, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 52 delle sue conclusioni, l'assistenza di tali passeggeri risulta particolarmente importante quando si verificano circostanze eccezionali che perdurano nel tempo, ed è proprio nel caso in cui l'attesa dovuta alla cancellazione di un volo è particolarmente lunga che risulta necessario assicurarsi che il passeggero il cui volo è stato cancellato abbia accesso ai prodotti e ai servizi di prima necessità, per tutta la durata dell'attesa.
- 43 Di conseguenza, e contrariamente a quanto sostenuto dalla Ryanair, dal regolamento n. 261/2004 non si può desumere che, in circostanze come quelle di cui al procedimento principale, l'obbligo di prestare assistenza ai passeggeri di cui agli articoli 5 e 9 di tale regolamento debba subire limitazioni di natura temporale o pecuniaria.
- 44 Tuttavia, occorre accertarsi del fatto che l'interpretazione accolta al punto precedente non contrasti con i principi di proporzionalità, di «giusto equilibrio degli interessi» di cui alla convenzione di Montreal e di non discriminazione

nonché con gli articoli 16 e 17 della Carta. Secondo un principio ermeneutico generale, un atto dell'Unione deve infatti essere interpretato, nei limiti del possibile, in modo da non inficiare la sua validità e in conformità con il diritto primario nel suo complesso (sentenza del 16 settembre 2010, Chatzi, C-149/10, Racc. pag. I-8489, punto 43).

- 45 Quanto, in primo luogo, al principio di proporzionalità, va ricordato che la Corte ha già avuto occasione di dichiarare, ai punti 78-92 della sua sentenza del 10 gennaio 2006, IATA e ELFAA (C-344/04, Racc. pag. I-403), che gli articoli 5-7 del regolamento n. 261/2004 non erano invalidi per violazione del principio di proporzionalità.
- 46 Orbene, nessun elemento, neppure alla luce dell'assenza di limitazioni temporali o pecuniarie all'obbligo di prestare assistenza in circostanze come quelle di cui al procedimento principale, giustifica il fatto di rimettere in discussione l'accertamento di validità effettuato dalla Corte nella suddetta sentenza.
- 47 La circostanza secondo cui l'obbligo di prestare assistenza, quale stabilito dall'articolo 9 del regolamento n. 261/2004, comporta per i vettori aerei sicure conseguenze economiche, come sostenuto dalla Ryanair, non è tale da inficiare tale affermazione, in quanto dette conseguenze non possono essere considerate sproporzionate rispetto allo scopo di un elevato livello di protezione dei passeggeri.
- 48 Infatti, l'importanza rivestita dall'obiettivo di protezione dei consumatori, compresi quindi i passeggeri del trasporto aereo, è tale da giustificare conseguenze economiche negative, anche considerevoli, per taluni operatori economici (sentenza Nelson e a., cit., punto 81 e giurisprudenza ivi citata).
- 49 Peraltro, come rilevato dall'avvocato generale ai paragrafi 58 e 60 delle sue conclusioni, i vettori aerei dovrebbero, in quanto operatori accorti, prevedere i costi legati all'adempimento, se del caso, del loro obbligo di prestare assistenza e sono inoltre liberi di scaricare i costi derivanti da tale obbligo sul prezzo dei biglietti aerei.
- 50 Ne consegue che gli articoli 5, paragrafo 1, lettera b), e 9 del regolamento n. 261/2004 non sono contrari al principio di proporzionalità.
- 51 Peraltro, un passeggero può ottenere, a titolo di compensazione pecuniaria per il mancato rispetto da parte del vettore aereo del suo obbligo di prestare assistenza di cui agli articoli 5, paragrafo 1, lettera b), e 9 del regolamento n. 261/2004, soltanto il rimborso delle somme che, alla luce delle circostanze di ciascun caso concreto, risultavano necessarie, appropriate e ragionevoli al fine di ovviare all'omissione del vettore aereo nel prestare assistenza al suddetto passeggero. Tale profilo deve essere valutato dal giudice nazionale.

- 52 Quanto, in secondo luogo, al principio di «giusto equilibrio degli interessi» di cui all'ultimo capoverso del preambolo della convenzione di Montreal, è sufficiente ricordare che le misure di risarcimento uniformi e immediate previste dal regolamento n. 261/2004, tra cui figura l'obbligo di prestare assistenza ai passeggeri il cui volo sia stato cancellato, non rientrano tra quelle per cui la convenzione di Montreal fissa le condizioni di esercizio (v., in tal senso, sentenza Wallentin-Hermann, cit., punto 32 e giurisprudenza ivi citata).
- 53 Pertanto, la validità delle suddette disposizioni non deve essere valutata in relazione al principio di «giusto equilibrio degli interessi» di cui alla suddetta convenzione.
- 54 Quanto, in terzo luogo, al principio generale di non discriminazione o di parità di trattamento, la Ryanair sostiene che l'obbligo di prestare assistenza previsto dagli articoli 5, paragrafo 1, lettera b), e 9 del regolamento n. 261/2004 in una situazione come quella di cui al procedimento principale imporrebbe ai vettori aerei obblighi che non gravano, in circostanze simili a quelle di cui al procedimento principale, sugli altri mezzi di trasporto disciplinati dai regolamenti (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (GU L 315, pag. 14), (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (GU L 334, pag. 1), e (UE) n. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (GU L 55, pag. 1), sebbene i passeggeri bloccati da un'interruzione diffusa e prolungata dei trasporti si trovino in una identica situazione quale che sia il loro mezzo di trasporto.
- 55 A questo proposito, va ricordato che, ai punti 93-99 della sua sentenza IATA e ELFAA, cit., la Corte ha già constatato che gli articoli 5-7 del regolamento n. 261/2004 non violano il principio di parità di trattamento.
- 56 Infatti, la situazione delle imprese intervenienti nel settore di attività dei diversi mezzi di trasporto non è paragonabile, nella misura in cui, alla luce delle loro modalità di funzionamento, delle condizioni della loro accessibilità e della ripartizione delle loro reti, le diverse modalità di trasporto non sono, quanto alle loro condizioni di utilizzazione, intercambiabili (sentenza IATA e ELFAA, cit., punto 96).
- 57 In tali circostanze, il legislatore dell'Unione ha potuto introdurre regole che prevedono un diverso livello di protezione del consumatore a seconda del settore di trasporti considerato.
- 58 Ne consegue che gli articoli 5, paragrafo 1, lettera b), e 9 del regolamento n. 261/2004 non violano il principio di non discriminazione.

- 59 Quanto, in quarto luogo, agli articoli 16 e 17 della Carta che garantiscono, rispettivamente, la libertà d'impresa e il diritto di proprietà, la Ryanair sostiene che l'obbligo di prestare assistenza ai passeggeri gravante sui vettori aerei in circostanze come quelle di cui al procedimento principale ha per effetto di privare questi ultimi di una parte dei proventi del loro lavoro e degli investimenti da essi effettuati.
- 60 A questo proposito, occorre ricordare, innanzitutto, che la libertà d'impresa e il diritto di proprietà non risultano essere prerogative assolute, ma vanno considerati in relazione alla loro funzione nella società (v., in tal senso, sentenza del 6 settembre 2012, *Deutsches Weintor*, C-544/10, non ancora pubblicata nella Raccolta, punto 54 e giurisprudenza ivi citata).
- 61 Inoltre, l'articolo 52, paragrafo 1, della Carta ammette la possibilità di apportare limitazioni all'esercizio dei diritti consacrati dalla stessa, nella misura in cui tali limitazioni siano previste dalla legge, rispettino il contenuto essenziale di tali diritti e libertà e, nel rispetto del principio di proporzionalità, siano necessarie e rispondano effettivamente a finalità di interesse generale riconosciute dall'Unione o all'esigenza di proteggere i diritti e le libertà altrui.
- 62 Infine, quando diversi diritti protetti dall'ordinamento giuridico dell'Unione confliggono tra loro, tale valutazione deve essere effettuata nel rispetto della necessaria conciliazione tra i requisiti connessi alla tutela di questi diversi diritti e di un giusto equilibrio tra di essi (v., in tal senso, sentenze del 29 gennaio 2008, *Promusicae*, C-275/06, Racc. pag. I-271, punti 65 e 66, nonché *Deutsches Weintor*, cit., punto 47).
- 63 Nel caso di specie, il giudice del rinvio fa riferimento agli articoli 16 e 17 della Carta. Tuttavia, si deve tener conto anche dell'articolo 38 della stessa, il quale, sulla falsariga dell'articolo 169 TFUE, tende ad assicurare, nelle politiche dell'Unione, un livello elevato di protezione dei consumatori, inclusi i passeggeri del trasporto aereo. Infatti, come ricordato al punto 31 della presente sentenza, la protezione di tali passeggeri figura tra i principali obiettivi del regolamento n. 261/2004.
- 64 Orbene, dai punti 45-49 della presente sentenza relativi al principio di proporzionalità deriva che gli articoli 5, paragrafo 1, lettera b), e 9 del regolamento n. 261/2004, come interpretati al punto 43 della presente sentenza, devono essere considerati in linea con l'esigenza di conciliare i vari diritti fondamentali coinvolti e di stabilire un giusto equilibrio tra questi.
- 65 Ne consegue che le suddette disposizioni non violano gli articoli 16 e 17 della Carta.
- 66 Di conseguenza, si deve rispondere alle questioni quarta e quinta che gli articoli 5, paragrafo 1, lettera b), e 9 del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che, in caso di cancellazione di un volo per «circostanze eccezionali» di

durata come quella di cui al procedimento principale, l'obbligo di prestare assistenza ai passeggeri previsto da tali disposizioni deve essere adempiuto e ciò non inficia la validità di tali disposizioni.

Tuttavia, un passeggero può ottenere, a titolo di compensazione pecuniaria per il mancato rispetto da parte del vettore aereo del suo obbligo di prestare assistenza di cui agli articoli 5, paragrafo 1, lettera b), e 9 del regolamento n. 261/2004, soltanto il rimborso delle somme che, alla luce delle circostanze di ciascun caso concreto, risultavano necessarie, appropriate e ragionevoli al fine di ovviare all'omissione del vettore aereo nel prestare assistenza al suddetto passeggero. Tale profilo deve essere valutato dal giudice nazionale.

Sulle spese

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

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

- 1) **L'articolo 5 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 circostanze come la chiusura di una parte dello spazio aereo europeo a seguito dell'eruzione del vulcano Eyjafjallajökull costituiscono «circostanze eccezionali» ai sensi di tale regolamento, che non esimono i vettori aerei dal loro obbligo di prestare assistenza previsto dagli articoli 5, paragrafo 1, lettera b), e 9 del regolamento n. 261/2004.**
- 2) **Gli articoli 5, paragrafo 1, lettera b), e 9 del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che, in caso di cancellazione di un volo per «circostanze eccezionali» di durata come quella di cui al procedimento principale, l'obbligo di prestare assistenza ai passeggeri previsto da tali disposizioni deve essere adempiuto e ciò non inficia la validità di tali disposizioni.**

Tuttavia, un passeggero può ottenere, a titolo di compensazione pecuniaria per il mancato rispetto da parte del vettore aereo del suo obbligo di prestare assistenza di cui agli articoli 5, paragrafo 1, lettera b), e 9 del regolamento n. 261/2004, soltanto il rimborso delle somme che, alla luce delle circostanze di ciascun caso concreto, risultavano necessarie, appropriate e ragionevoli al fine di ovviare all'omissione del

vettore aereo nel prestare assistenza al suddetto passeggero. Tale profilo deve essere valutato dal giudice nazionale.

Firme