Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Grande Sezione)

23 ottobre 2012*

«Trasporto aereo — Regolamento (CE) n. 261/2004 — Articoli 5-7 — Convenzione di Montreal — Articoli 19 e 29 — Diritto a compensazione pecuniaria in caso di ritardo del volo — Compatibilità»

Nelle cause riunite C-581/10 e C-629/10,

aventi ad oggetto le domande di pronuncia pregiudiziale proposte alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dall'Amtsgericht Köln (Germania) e dalla High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Regno Unito), con decisioni, rispettivamente, del 3 novembre e del 10 agosto 2010, pervenute in cancelleria il 13 e il 24 dicembre 2010, nei procedimenti

Emeka Nelson,

Bill Chinazo Nelson,

Brian Cheimezie Nelson

contro

Deutsche Lufthansa AG (C-581/10),

e

The Queen, su istanza di:

TUI Travel plc,

British Airways plc,

easyJet Airline Company Ltd,

International Air Transport Association

contro

Civil Aviation Authority (C-629/10),

* Lingue processuali: il tedesco e l'inglese.

LA CORTE (Grande Sezione),

composta dal sig. V. Skouris, presidente, dal sig. K. Lenaerts, vicepresidente, dai sigg. A. Tizzano, G. Arestis, J. Malenovský (relatore), dalla sig.ra M. Berger, presidenti di sezione, dai sigg. E. Juhász, A. Borg Barthet, J.-C. Bonichot, D. Šváby e dalla sig.ra A. Prechal, giudici,

avvocato generale: sig. Y. Bot

cancelliere: sig.ra A. Impellizzeri, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 20 marzo 2012,

considerate le osservazioni presentate:

— per la Deutsche Lufthansa AG, da Ch. Giesecke, Rechtsanwalt;

— per la TUI Travel plc, la British Airways plc, la easyJet Airline Company Ltd e l'International Air Transport Association, da L. Van den Hende, solicitor, e D. Anderson, QC;

— per la Civil Aviation Authority, da A. Shah, QC;

— per il governo tedesco, da T. Henze e J. Kemper, in qualità di agenti;

— per il governo del Regno Unito, da M.S. Ossowski, in qualità di agente, assistito da D. Beard, QC;

— per il governo francese, da G. de Bergues e M. Perrot, in qualità di agenti;

— per il governo polacco, da M. Szpunar nonché da K. Bożekowska-Zawisza e M. Kamejsza, in qualità di agenti;

— 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 K.-P. Wojcik nonché da N. Yerrell, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 15 maggio 2012,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Le domande di pronuncia pregiudiziale vertono sull'interpretazione e sulla validità degli articoli 5-7 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 La domanda relativa alla causa C-581/10 è stata presentata nell'ambito di una controversia tra, da un alto, il sig. Nelson e la sua famiglia (in prosieguo, congiuntamente: i «membri della famiglia Nelson») e, dall'altro, la compagnia aerea Deutsche Lufthansa AG (in prosieguo: la «Lufthansa»), concernente il

diniego, da parte di tale compagnia, di offrire una compensazione pecuniaria ai suddetti passeggeri, che hanno raggiunto l'aeroporto di destinazione con un ritardo di 24 ore rispetto all'orario di arrivo originariamente previsto.

3 La domanda relativa alla causa C-629/10 è stata presentata nell'ambito di una controversia tra, da una parte, la TUI Travel plc, la British Airways plc, la easyJet Airline Company Ltd e l'International Air Transport Association (in prosieguo, congiuntamente: la «TUI Travel e a.») e, dall'altra, la Civil Aviation Authority, concernente il diniego, da parte di quest'ultima, di garantire loro che non avrebbe interpretato il regolamento n. 261/2004 nel senso che esso impone alle compagnie aeree l'obbligo di offrire una compensazione pecuniaria ai passeggeri in caso di ritardo del volo.

Contesto normativo

Il diritto internazionale

4 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»).

5 Gli articoli 17-37 della Convenzione di Montreal costituiscono il Capo III della medesima, intitolato «Responsabilità del vettore ed entità del risarcimento per danni».

6 L'articolo 19 di tale convenzione, intitolato «Ritardo», prevede quanto segue:

«Il vettore è responsabile del danno derivante da ritardo nel trasporto aereo di passeggeri, bagagli o merci. Tuttavia il vettore non è responsabile per i danni da ritardo se dimostri che egli stesso e i propri dipendenti e incaricati hanno adottato tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle».

7 L'articolo 22, paragrafo 1, della suddetta convenzione limita la responsabilità del vettore, in caso di danno a passeggeri derivante da ritardo, alla somma di 4 150 diritti speciali di prelievo per passeggero. Il paragrafo 5 del medesimo articolo prevede, in sostanza, che detto limite non si applica qualora il danno derivi da un'azione o da un'omissione del vettore, dei suoi dipendenti o dei suoi incaricati, che agiscono nell'esercizio delle loro funzioni, posta in essere con l'intento di causare un danno oppure temerariamente e con la consapevolezza che probabilmente ne deriverà un danno.

8 L'articolo 29 della medesima convenzione, intitolato «Fondamento della richiesta risarcitoria», è formulato nel modo seguente:

«Nel trasporto di passeggeri, bagagli 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

9 I considerando 1-4 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.

(3) Malgrado il regolamento (CEE) n. 295/91 del Consiglio, del 4 febbraio 1991, che stabilisce norme comuni relative ad un sistema di compensazione per negato imbarco nei trasporti aerei di linea [(GU L 36, pag. 5)], abbia istituito un regime di base per la protezione dei passeggeri, il numero di persone non consenzienti a cui viene negato l'imbarco continua ad essere eccessivamente elevato, come pure il numero di persone il cui volo viene cancellato senza preavviso o subisce ritardi prolungati.

(4) La Comunità dovrebbe pertanto migliorare le norme di protezione stabilite da detto regolamento, sia per rafforzare i diritti dei passeggeri sia per provvedere affinché, nell'ambito di un mercato liberalizzato, i vettori aerei operino secondo condizioni armonizzate.

(…)

(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».

10 L'articolo 2 di tale regolamento, intitolato «Definizioni», prevede quanto segue:

«Ai sensi del presente regolamento, si intende per:

(…)

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

11 L'articolo 5 di detto regolamento, 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;

(…)

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

(…)

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

(…)

3. Il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7, se può dimostrare che la cancellazione del volo è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

(…)».

12 L'articolo 6 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Ritardo», è formulato come segue:

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

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

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

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

il vettore aereo operativo presta ai passeggeri:

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

ii) quando l'orario di partenza che si può ragionevolmente prevedere è rinviato di almeno un giorno rispetto all'orario di partenza precedentemente previsto, l'assistenza di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e c); e

iii) quando il ritardo è di almeno cinque ore, l'assistenza prevista nell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a).

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

13 L'articolo 7 di tale regolamento, intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria», stabilisce quanto segue:

«1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, i passeggeri ricevono una compensazione pecuniaria pari a:

a) 250 EUR per tutte le tratte aeree inferiori o pari a 1 500 chilometri;

b) 400 EUR per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1 500 chilometri e per tutte le altre tratte comprese tra 1 500 e 3 500 chilometri;

c) 600 EUR per le tratte aeree che non rientrano nelle lettere a) o b).

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

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

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

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

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

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

(…)».

14 Ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, del suddetto regolamento:

«Quando è fatto riferimento al presente articolo, al passeggero è offerta la scelta tra:

a)

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

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

b) il riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, non appena possibile, o

c) il riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, ad una data successiva di suo gradimento, a seconda delle disponibilità di posti».

Procedimenti principali e questioni pregiudiziali

La causa C-581/10

15 I membri della famiglia Nelson hanno effettuato una prenotazione su un volo della Lufthansa in partenza da Francoforte sul Meno (Germania) e diretto a Lagos (Nigeria) in data 27 luglio 2007, nonché sul volo di ritorno LH 565 da Lagos a Francoforte sul Meno in data 27 marzo 2008. L'ora del decollo di detto volo di ritorno era prevista per le 22:50. Il 27 marzo 2008 i membri della famiglia Nelson sono giunti in orario all'aeroporto di Lagos, ma il volo di ritorno non ha avuto luogo all'ora prevista ed essi sono stati alloggiati in albergo. Il 28 marzo 2008, alle 16:00, sono stati condotti dall'albergo all'aeroporto. Il decollo del volo LH 565 ha infine avuto luogo all'1:00 del 29 marzo 2008 con un apparecchio sostitutivo che la Lufthansa aveva fatto arrivare da Francoforte sul Meno, con lo stesso numero di volo ed essenzialmente con gli stessi passeggeri. L'aereo è atterrato a Francoforte sul Meno alle 7:10, ossia con più di 24 ore di ritardo rispetto all'orario di arrivo originariamente previsto.

16 In seguito a tale volo, i membri della famiglia Nelson hanno adito il giudice del rinvio, chiedendo in particolare che la Lufthansa, a causa del ritardo, fosse condannata a versare a ciascuno la somma di EUR 600, interessi non compresi, in base agli articoli 5, paragrafo 1, lettera c), e 7 del regolamento n. 261/2004.

17 Al riguardo, la Lufthansa ha sostenuto che, dal momento che il volo è stato effettuato, non può trattarsi di una cancellazione ai sensi dell'articolo 2, lettera l), del regolamento n. 261/2004, ma si tratterebbe di un ritardo per il quale detto regolamento non prevede alcun diritto a compensazione pecuniaria.

18 Il giudice del rinvio ha sospeso il giudizio in attesa della decisione della Corte nelle cause riunite che hanno dato luogo alla sentenza del 19 novembre 2009, Sturgeon e a. (C-402/07 e C-432/07, Racc. pag. I-10923). Il procedimento ha ripreso il suo corso a seguito di tale sentenza.

19 Alla luce di tale sentenza, la Lufthansa ha sostenuto, da un lato, che il diritto alla compensazione pecuniaria riconosciuto dalla Corte a favore di passeggeri di voli ritardati non è conciliabile con il regime risarcitorio previsto dalla Convenzione di Montreal. Dall'altro, essa ha fatto valere che la Corte, nella citata sentenza Sturgeon e a., ha ecceduto i limiti della propria competenza.

20 In tali circostanze, l'Amtsgericht Köln ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se il diritto alla compensazione pecuniaria, previsto all'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, costituisca una riparazione a titolo non risarcitorio ai sensi dell'articolo 29, seconda frase, della [Convenzione di Montreal].

2) Quale sia il rapporto tra il diritto alla compensazione pecuniaria, fondato sull'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, cui possono avere diritto, in applicazione della [citata sentenza Sturgeon e a.], i passeggeri che giungono alla loro destinazione finale tre ore o più dopo l'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo e il diritto al risarcimento del danno da ritardo, previsto all'articolo 19 della Convenzione di Montreal, tenuto conto dell'esclusione, ai sensi dell'articolo 29, seconda frase, della medesima convenzione, della riparazione a titolo non risarcitorio.

3) Come sia conciliabile il criterio interpretativo posto alla base della citata sentenza Sturgeon e a., che consente di estendere il diritto alla compensazione pecuniaria di cui all'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 ai casi di ritardo, con il criterio interpretativo applicato dalla Corte al medesimo regolamento nella sentenza del 10 gennaio 2006, IATA e ELFAA (C-344/04, Racc. pag. I-403)».

La causa C-629/10

21 La TUI Travel plc è un gruppo internazionale, operante nel settore turistico, che possiede sette compagnie aeree, tra cui la Thomson Airways avente la propria sede nel Regno Unito. La British Airways plc e la easyJet Airlines Company Ltd sono compagnie aeree che effettuano voli internazionali di linea per il trasporto di passeggeri.

22 L'International Air Transport Association è un'organizzazione commerciale internazionale che riunisce circa 230 compagnie aeree che rappresentano il 93% del traffico internazionale di linea.

23 La Civil Aviation Authority è l'autorità nazionale indipendente per l'aviazione civile nel Regno Unito. Le sue attività comprendono la regolamentazione economica, la politica sullo spazio aereo, la regolamentazione in materia di sicurezza e la protezione dei consumatori. Essa è responsabile dell'applicazione della normativa aerea nel Regno Unito.

24 La TUI Travel e a. hanno richiesto alla Civil Aviation Authority di confermare che quest'ultima non avrebbe interpretato il regolamento n. 261/2004 nel senso che esso impone alle compagnie aeree l'obbligo di risarcire i passeggeri in caso di ritardo del volo. La Civil Aviation Authority non ha accolto tale richiesta, dichiarando di essere vincolata dagli effetti della citata sentenza Sturgeon e a.

25 Di conseguenza, la TUI Travel e a. hanno adito il giudice del rinvio onde contestare la posizione della Civil Aviation Authority.

26 Ritenendo che gli argomenti della TUI Travel e a. non fossero privi di fondamento, la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se gli articoli 5-7 del [regolamento n. 261/2004] debbano essere interpretati nel senso che impongono il pagamento della compensazione pecuniaria prevista all'articolo 7 [di tale regolamento] ai passeggeri il cui volo abbia subito un ritardo ai sensi dell'articolo 6 [del suddetto regolamento] ed eventualmente in quali circostanze.

2) In caso di risposta negativa alla prima questione, se gli articoli 5-7 del [regolamento n. 261/2004] siano invalidi, in tutto o in parte, per violazione del principio della parità di trattamento.

3) In caso di risposta affermativa alla prima questione, se gli articoli 5-7 del [regolamento n. 261/2004] siano invalidi, in tutto o in parte, per

a) incompatibilità con la Convenzione di Montreal,

b) violazione del principio di proporzionalità, e/o

c) violazione del principio della certezza del diritto.

4) In caso di risposta affermativa alla prima questione e di risposta negativa alla terza questione, quali siano eventualmente i limiti degli effetti temporali della sentenza che sarà pronunciata in via pregiudiziale dalla Corte nella presente causa.

5) In caso di risposta negativa alla prima questione, quale effetto debba essere eventualmente attribuito alla [citata sentenza Sturgeon e a.] tra il 19 novembre 2009, data della sua pronuncia, e la data della sentenza che sarà pronunciata in via pregiudiziale dalla Corte nella presente causa».

27 Con ordinanza del presidente della Corte del 30 novembre 2011, le cause C-581/10 e C-629/10 sono state riunite ai fini della fase orale e della sentenza.

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione nella causa C-629/10, ossia l'esistenza del diritto alla compensazione pecuniaria ai sensi del regolamento n. 261/2004 in caso di ritardo del volo e le condizioni alle quali tale compensazione è dovuta

28 Con la prima questione nella causa C-629/10, il giudice del rinvio chiede in sostanza se, e in caso di risposta affermativa a quali condizioni, i passeggeri di voli ritardati abbiano diritto alla compensazione pecuniaria ai sensi del regolamento n. 261/2004.

29 Al riguardo, occorre rilevare che né l'articolo 7 né alcun'altra disposizione di detto regolamento prevedono espressamente un siffatto diritto.

30 Ciò premesso, dall'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), punto iii), del regolamento n. 261/2004 emerge che hanno diritto ad una compensazione forfettaria, alle condizioni specificate nella predetta disposizione, i passeggeri il cui volo sia stato cancellato senza preavviso o quelli che ne ricevono comunicazione meno di sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e ai quali il vettore aereo non è in grado di proporre un volo alternativo che parte non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e raggiunge la destinazione finale meno di due ore dopo l'orario di arrivo previsto (v. sentenza Sturgeon e a., cit., punto 57).

31 Pertanto, l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), punto iii), del suddetto regolamento attribuisce al vettore aereo un certo margine di discrezionalità nel proporre un volo alternativo al passeggero di un volo cancellato in extremis, senza l'obbligo di corrispondergli una compensazione pecuniaria. Conformemente a tale disposizione, il vettore ha la facoltà di proporgli un volo alternativo la cui durata sia superiore a quella del volo cancellato. Tuttavia, anche se il vettore si avvale pienamente di entrambe le possibilità che gli vengono concesse dalla suddetta disposizione, vale a dire quella che gli consente di anticipare di un'ora la partenza del predetto passeggero e di differire il suo arrivo di meno di due ore, la durata complessiva del volo alternativo proposto non deve essere, in ogni caso, pari o superiore a tre ore rispetto alla durata prevista del volo annullato. A partire da tale limite, il passeggero interessato sarà obbligatoriamente risarcito.

32 Per contro, nessuna disposizione di detto regolamento concede espressamente una compensazione forfettaria ai passeggeri che apprendono in extremis prima del loro volo, o nel corso stesso di tale volo, che quest'ultimo subirà un ritardo prolungato, e che essi giungeranno alla loro destinazione finale tre ore o più dopo l'orario di arrivo originariamente previsto.

33 Al riguardo, occorre ricordare che il principio della parità di trattamento 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 (sentenza Sturgeon e a., cit., punto 48 e giurisprudenza ivi citata).

34 Orbene, i passeggeri di voli ritardati e quelli di voli cancellati devono essere considerati in situazioni paragonabili ai fini della compensazione pecuniaria prevista dal regolamento n. 261/2004, poiché tali passeggeri subiscono un disagio simile, ossia una perdita di tempo pari o superiore a tre ore rispetto alla programmazione originaria del loro volo (v. sentenza Sturgeon e a., cit., punto 54).

35 Inoltre, i passeggeri di entrambi i gruppi sono privati in concreto della possibilità di riorganizzare liberamente il proprio spostamento, dato che si trovano di fronte ad un inconveniente grave nell'imminenza del volo o durante lo stesso oppure alla cancellazione di siffatto volo che dà luogo eventualmente all'offerta di un volo alternativo. Così, se per un motivo o per l'altro essi sono assolutamente costretti a raggiungere la loro destinazione finale in un determinato momento, non possono in alcun modo evitare la perdita di tempo relativa alla nuova situazione, dal momento che non dispongono in proposito di alcun margine di manovra.

36 Tali osservazioni sono del resto avvalorate dal considerando 3 in fine del regolamento n. 261/2004, che – dando atto, in particolare, del numero eccessivamente elevato di passeggeri il cui volo viene cancellato senza preavviso e che subisce ritardi prolungati – evidenzia implicitamente l'equivalenza tra i disagi subiti da questi due gruppi di passeggeri.

37 In tali circostanze e tenuto conto del fatto che lo scopo perseguito dal regolamento n. 261/2004 è di rafforzare la tutela di tutti i passeggeri del trasporto aereo, i passeggeri di voli ritardati di tre ore o più non possono essere trattati in modo diverso rispetto a quelli che beneficiano della compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), punto iii), di tale regolamento, poiché siffatta disparità di trattamento fra questi due gruppi non è debitamente giustificata alla luce degli obiettivi perseguiti dal medesimo regolamento (v. sentenza Sturgeon e a., cit., punti 59 e 60).

38 Orbene, per ovviare a tale disparità, è necessario interpretare il regolamento n. 261/2004 nel senso che i passeggeri di voli che subiscono ritardi prolungati possono beneficiare della stessa compensazione pecuniaria prevista per i passeggeri di voli cancellati, ossia quella di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), punto iii), di detto regolamento (v. sentenza Sturgeon e a., cit., punto 61).

39 Ciò premesso, occorre aggiungere che con l'adozione del regolamento n. 261/2004 il legislatore intendeva altresì bilanciare gli interessi dei passeggeri del traffico aereo e quelli dei vettori aerei. Istituendo alcuni diritti a favore di tali passeggeri egli ha al contempo disposto, al considerando 15 e all'articolo 5, paragrafo 3, di detto regolamento, che i vettori aerei non siano tenuti al versamento di una compensazione pecuniaria se possono dimostrare che la cancellazione del volo o il ritardo prolungato sono dovuti a circostanze eccezionali che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso, ossia circostanze che sfuggono all'effettivo controllo del vettore aereo (sentenza Sturgeon e a., punto 67).

40 Alla luce delle precedenti considerazioni, occorre rispondere alla prima questione nella causa C-629/10 che gli articoli 5-7 del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che i passeggeri di voli ritardati hanno diritto ad una compensazione pecuniaria in forza di detto regolamento quando, a causa di siffatti voli, subiscono una perdita di tempo pari o superiore a tre ore, vale a dire quando giungono alla loro destinazione finale tre ore o più dopo l'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo. Tuttavia, un siffatto ritardo non dà diritto ad una compensazione pecuniaria a favore dei passeggeri se il vettore aereo è in grado di dimostrare che il ritardo prolungato è dovuto 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.

Sulla prima e sulla seconda questione nella causa C-581/10 nonché sulla terza questione, lettera a), nella causa C-629/10, ossia la validità degli articoli 5-7 del regolamento n. 261/2004 alla luce della Convenzione di Montreal

41 Con la prima e la seconda questione nella causa C-581/10 e con la terza questione, lettera a), nella causa C-629/10, i giudici del rinvio chiedono in sostanza se gli articoli 5-7 del regolamento n. 261/2004 siano validi alla luce dell'articolo 29, seconda frase, della Convenzione di Montreal, qualora siano interpretati nel senso che i passeggeri di voli ritardati, che raggiungono la loro destinazione finale tre ore o più dopo l'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo, hanno diritto alla compensazione pecuniaria in forza del suddetto detto regolamento.

42 La Lufthansa, la TUI Travel e a. nonché i governi tedesco e del Regno Unito sostengono che se dovesse concedere il diritto alla compensazione pecuniaria ai passeggeri di voli ritardati, detto regolamento sarebbe contrario allo stesso dettato dell'articolo 29, seconda frase, della Convenzione di Montreal, il quale prevede un'azione di risarcimento per danni, segnatamente in caso di danno derivante da ritardo nel trasporto aereo, e subordina il principio del risarcimento di tali passeggeri a condizioni e limiti precisi che non vengono soddisfatti dalle disposizioni pertinenti del regolamento n. 261/2004.

43 Per contro, la Lufthansa, la TUI Travel e a. nonché tali governi non contestano affatto la compatibilità del diritto alla compensazione pecuniaria ai sensi del regolamento n. 261/2004 con l'articolo 29, seconda frase, della Convenzione di Montreal per quanto riguarda i passeggeri di voli cancellati e i passeggeri ai quali sia stato negato l'imbarco.

44 Al riguardo, dal combinato disposto, in particolare, degli articoli 8, paragrafo 1, lettera b), e 7, paragrafo 2, del regolamento n. 261/2004 emerge tuttavia che un negato imbarco con volo alternativo oppure un volo cancellato con volo alternativo possono comportare, da un lato, un ritardo nel trasporto aereo di passeggeri e, dall'altro, il risarcimento dei passeggeri che hanno subito siffatto ritardo.

45 Pertanto, con la loro argomentazione, la Lufthansa, la TUI Travel e a. nonché i suddetti governi rimettono indirettamente in discussione lo stesso diritto alla compensazione pecuniaria come previsto dal regolamento n. 261/2004 e, in definitiva, la compatibilità degli articoli 5-7 di tale regolamento con la Convenzione di Montreal.

46 Orbene, al punto 45 della citata sentenza IATA e ELFAA, la Corte ha dichiarato che non risulta né dagli articoli 19, 22 e 29 né da alcun'altra disposizione della Convenzione di Montreal che gli autori di quest'ultima abbiano inteso sottrarre i vettori aerei a qualsiasi forma di intervento diversa da quelle previste da tali disposizioni, in particolare a quelle che potrebbero essere previste dalle autorità pubbliche per risarcire, in modo uniforme e immediato, i danni costituiti dai disagi dovuti ai ritardi nel trasporto aereo dei passeggeri, senza che questi ultimi debbano sopportare gli inconvenienti relativi all'esercizio di azioni di risarcimento per danni dinanzi agli organi giurisdizionali.

47 Anche se l'oggetto delle questioni pregiudiziali vertenti sulla compatibilità con la Convenzione di Montreal si limitasse alle misure di assistenza e di presa in carico standardizzate e immediate di cui all'articolo 6 del regolamento n. 261/2004, la Corte non ha escluso che al di fuori dell'ambito di applicazione della Convenzione di Montreal possano collocarsi altre misure, come la compensazione pecuniaria di cui all'articolo 7 del suddetto regolamento.

48 Quest'ultima misura è stata esaminata in concreto nella citata sentenza Sturgeon e a., in cui la Corte ha precisato, da un lato, che la perdita di tempo costituisce un disagio previsto dal regolamento n. 261/2004, al pari di altri disagi ai quali devono porre rimedio le misure previste da tale regolamento. Dall'altro, essa ha constatato che a tale disagio deve essere posto rimedio mediante una compensazione pecuniaria a favore dei passeggeri interessati ai sensi di detto regolamento (v., in tal senso, sentenza Sturgeon e a., cit., punti 52 e 61).

49 Occorre al riguardo precisare che, al pari dei disagi menzionati nella citata sentenza IATA e ELFAA, una perdita di tempo non può essere qualificata come «danno derivante da ritardo» ai sensi dell'articolo 19 della Convenzione di Montreal e, per tale motivo, essa si colloca al di fuori dell'ambito di applicazione dell'articolo 29 della medesima convenzione.

50 Infatti, l'articolo 19 di tale convenzione implica, in particolare, che il danno derivi da un ritardo, che sussista un nesso di causalità tra il ritardo e il danno e che il danno sia individualizzato in ragione dei diversi tipi di pregiudizio subiti dai vari passeggeri.

51 Orbene, innanzi tutto, una perdita di tempo non è un danno derivante da ritardo, ma costituisce un disagio al pari di altri disagi inerenti alle situazioni di negato imbarco, di cancellazione del volo e di ritardo prolungato che accompagnano tali situazioni, come l'assenza di comodità o il fatto di essere temporaneamente privati di mezzi di comunicazione normalmente disponibili.

52 Inoltre, la perdita di tempo è subita in modo identico da tutti i passeggeri di voli ritardati e, di conseguenza, è possibile porvi rimedio mediante una misura standardizzata, senza che sia necessario procedere ad una qualsivoglia valutazione della situazione individuale di ciascun passeggero coinvolto. Pertanto, siffatta misura può essere applicata immediatamente.

53 Infine, non sussiste necessariamente un nesso di causalità tra il ritardo effettivo, da un lato, e la perdita di tempo considerata come rilevante per stabilire la sussistenza del diritto alla compensazione pecuniaria ai sensi del regolamento n. 261/2004 o per calcolare l'importo di quest'ultima, dall'altro.

54 Infatti, il particolare obbligo di compensazione pecuniaria, imposto dal regolamento n. 261/2004, non risulta da qualsiasi ritardo effettivo, ma deriva solo da quello che comporta una perdita di tempo pari o superiore a tre ore rispetto all'orario di arrivo originariamente previsto. Peraltro, mentre la durata del ritardo costituisce di norma un fattore di aumento della probabilità di danni più gravi, la compensazione forfettaria concessa in forza di detto regolamento rimane, al riguardo, invariata in

quanto la durata del ritardo effettivo superiore a tre ore non viene presa in considerazione per calcolare l'importo della compensazione pecuniaria dovuta ai sensi dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004.

55 Alla luce di ciò, la perdita di tempo che un ritardo del volo comporta, che costituisce un disagio ai sensi del regolamento n. 261/2004 e non è qualificabile come «danno derivante da ritardo» ai sensi dell'articolo 19 della Convenzione di Montreal, non può rientrare nell'ambito di applicazione dell'articolo 29 della suddetta convenzione.

56 Di conseguenza, l'obbligo derivante dal regolamento n. 261/2004 e diretto a risarcire i passeggeri di voli in ritardo prolungato risulta compatibile con l'articolo 29 della Convenzione di Montreal.

57 Occorre inoltre constatare che l'obbligo di compensazione pecuniaria derivante dal regolamento n. 261/2004 è complementare all'articolo 29 della Convenzione di Montreal, in quanto esso si colloca a monte del dispositivo previsto da tale articolo (v., in tal senso, sentenza IATA e ELFAA, cit., punto 46).

58 Ne consegue che tale obbligo di compensazione pecuniaria non osta di per sé a che i passeggeri coinvolti, qualora il medesimo ritardo causi loro anche danni individuali che diano diritto a indennizzo, possano comunque intentare le azioni dirette ad ottenere il risarcimento del danno su base individuale alle condizioni previste dalla Convenzione di Montreal (v., in tal senso, sentenza IATA e ELFAA, cit., punti 44 e 47).

59 A tal proposito la Corte ha constatato, interpretando l'articolo 12 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Risarcimenti complementari», che tale articolo è destinato a completare l'applicazione delle misure previste dal citato regolamento, di modo che i passeggeri siano risarciti del danno complessivo subito a causa dell'inadempimento, da parte del vettore aereo, dei suoi obblighi contrattuali. Tale disposizione consente quindi al giudice nazionale di condannare il vettore aereo a risarcire il danno occasionato ai passeggeri dall'inadempimento del contratto di trasporto aereo sulla base di un fondamento giuridico diverso dal regolamento n. 261/2004, vale a dire, segnatamente, alle condizioni previste dalla Convenzione di Montreal o dal diritto nazionale (sentenza del 13 ottobre 2011, Sousa Rodríguez e a., C-83/10, Racc. pag. I-9469, punto 38).

60 Tenuto conto di quanto precede, occorre constatare che dall'esame della prima e della seconda questione nella causa C-581/10 nonché della terza questione, lettera a), nella causa C-629/10 non è emerso alcun elemento idoneo a inficiare la validità degli articoli 5-7 del regolamento n. 261/2004.

Sulla terza questione nella causa C-581/10 e sulla terza questione, lettera c), nella causa C-629/10, ossia la validità degli articoli 5-7 del regolamento n. 261/2004 alla luce del principio della certezza del diritto

61 Con la terza questione nella causa C-581/10 e con la terza questione, lettera c), nella causa C-629/10, i giudici del rinvio chiedono in sostanza se gli articoli 5-7 del regolamento n. 261/2004, come interpretati dalla citata sentenza Sturgeon e a., siano validi alla luce del principio della certezza del diritto.

62 La TUI Travel e a. nonché il governo del Regno Unito sostengono che interpretare il regolamento n. 261/2004 nel senso che imponga un obbligo di compensazione pecuniaria a favore dei passeggeri di voli ritardati contravverrebbe a tale principio. Detta interpretazione sarebbe incompatibile, da un lato, con la citata sentenza IATA e ELFAA, da cui deriverebbe che, in siffatte ipotesi, non sussiste alcun obbligo di versare una compensazione pecuniaria. Dall'altro, essa non terrebbe conto dell'intenzione

del legislatore dell'Unione, nonché del chiaro tenore letterale di tale regolamento, da cui emergerebbe che è necessario versare una compensazione pecuniaria solo in caso di negato imbarco e di cancellazione di voli.

63 Tale argomento deve essere disatteso alla luce delle osservazioni precedentemente formulate nella presente sentenza.

64 In particolare, per quanto riguarda innanzi tutto il rapporto tra le citate sentenze IATA e ELFAA nonché Sturgeon e a., dai punti 46-48 della presente sentenza emerge che non sussiste alcun conflitto tra queste due sentenze, in quanto la seconda applica principi elaborati dalla prima.

65 Dai punti 30-39 della presente sentenza deriva inoltre che l'interpretazione del regolamento n. 261/2004 nel senso che impone l'obbligo di compensazione pecuniaria per i ritardi prolungati, non disattende la volontà del legislatore dell'Unione.

66 Per quanto attiene infine alla chiarezza degli obblighi imposti ai vettori aerei, occorre ricordare che il principio della certezza del diritto esige che i singoli possano conoscere senza ambiguità i loro diritti e obblighi e regolarsi di conseguenza (v. sentenze del 9 luglio 1981, Gondrand e Garancini, 169/80, Racc. pag. 1931, punto 17, del 13 febbraio 1996, Van Es Douane Agenten, C-143/93, Racc. pag. I-431, punto 27, nonché del 14 aprile 2005, Belgio/Commissione, C-110/03, Racc. pag. I-2801, punto 30).

67 Orbene, tenuto conto degli obblighi derivanti dal principio della parità di trattamento, i vettori aerei non possono trarre argomento dal principio della certezza del diritto per affermare che l'obbligo di risarcire i passeggeri ad essi imposto, in caso di ritardo del volo, dal regolamento n. 261/2004, sino a concorrenza degli importi dallo stesso previsti, violi quest'ultimo principio.

68 Inoltre, come ha rilevato l'avvocato generale al punto 46 delle sue conclusioni, sin dalla pronuncia della citata sentenza Sturgeon e a., i passeggeri i cui voli siano stati ritardati e i vettori aerei potevano conoscere, senza ambiguità, il momento a partire dal quale, rispettivamente, i primi possono chiedere il versamento di una compensazione pecuniaria e i secondi sono tenuti a versare tale compensazione. La fissazione di un chiaro limite temporale consente altresì di evitare che i tribunali nazionali valutino in modo diverso la nozione di ritardo prolungato, il che comporterebbe, eventualmente, una situazione di incertezza del diritto.

69 Di conseguenza, occorre constatare che dall'esame della terza questione nella causa C-581/10 e della terza questione, lettera c) nella causa C-629/10 non è emerso alcun elemento idoneo a inficiare la validità degli articoli 5-7 del regolamento n. 261/2004.

Sulla terza questione, lettera b), nella causa C-629/10, ossia il principio di proporzionalità

70 Con la terza questione, lettera b), nella causa C-629/10, il giudice del rinvio chiede in sostanza se gli articoli 5-7 del regolamento n. 261/2004 siano validi alla luce del principio di proporzionalità, qualora siano interpretati nel senso che i passeggeri il cui volo sia stato ritardato hanno diritto alla compensazione pecuniaria in forza di tale regolamento.

71 Il principio di proporzionalità, che fa parte dei principi generali del diritto dell'Unione, richiede che gli atti delle istituzioni dell'Unione europea non superino i limiti di quanto idoneo e necessario al conseguimento degli obiettivi legittimi perseguiti dalla normativa di cui trattasi, fermo restando che, qualora sia possibile una scelta fra più misure appropriate, si deve ricorrere alla meno restrittiva e che gli inconvenienti causati non devono essere sproporzionati rispetto agli scopi perseguiti (sentenze del 12 marzo 2002, Omega Air e a., C-27/00 e C-122/00, Racc. pag. I-2569, punto 62, nonché del 12 gennaio 2006, Agrarproduktion Staebelow, C-504/04, Racc. pag. I-679, punto 35).

72 Nel caso di specie, occorre ricordare che il regolamento n. 261/2004 persegue l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione ai passeggeri degli aerei, a prescindere dal fatto che si trovino in una situazione di imbarco negato, cancellazione o ritardo prolungato del volo, poiché risultano tutti vittima di fastidi e gravi disagi assimilabili dovuti al trasporto aereo (v. sentenza Sturgeon e a., cit., punto 44).

73 La TUI Travel e a. nonché il governo del Regno Unito sostengono che, qualora il regolamento n. 261/2004 fosse interpretato nel senso che esso prevede il versamento di una compensazione pecuniaria ai passeggeri in caso di ritardo del volo, una simile interpretazione sarebbe sproporzionata rispetto agli scopi perseguiti da tale regolamento, poiché avrebbe come esito di far sopportare ai vettori aerei un onere finanziario eccessivo. Essa avrebbe inoltre un effetto sproporzionato sui passeggeri, poiché vi sarebbe il rischio che i vettori riversino il costo finanziario di tale obbligo sulle loro tariffe e che riducano il numero dei voli a corto raggio e i collegamenti con le destinazioni periferiche.

74 Tuttavia, occorre anzitutto ricordare al riguardo che la compensazione forfettaria prevista all'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 consente di porre rimedio a una perdita di tempo subita dai passeggeri senza che questi ultimi siano tenuti a provare di aver subito un danno individuale. Tale misura consente quindi di garantire ai passeggeri degli aerei un elevato livello di protezione, come inteso dal suddetto regolamento.

75 Dal momento che la perdita di tempo subita è irreversibile, oggettiva e agevolmente quantificabile (v., in particolare, sentenza Sturgeon e a., cit., punto 52), la misura consistente nel concedere a tutti i passeggeri che hanno subito tale disagio una compensazione pecuniaria immediata e forfettaria si rivela particolarmente adeguata.

76 Non vi è dubbio che tale compensazione pecuniaria comporti per i vettori aerei conseguenze finanziare certe, che, tuttavia, non possono essere considerate sproporzionate rispetto all'obiettivo dell'elevato livello di protezione dei passeggeri aerei.

77 In primo luogo, infatti, l'obbligo di compensazione pecuniaria derivante dall'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 non riguarda tutti i ritardi, ma solo i ritardi prolungati.

78 L'importo della compensazione pecuniaria, fissato in EUR 250, 400 e 600 in funzione della lunghezza dei voli considerati, può essere poi ridotto del 50%, conformemente all'articolo 7, paragrafo 2, lettera c), del regolamento n. 261/2004, qualora il ritardo rimanga, per un volo non rientrante nell'articolo 7, paragrafo 2, lettere a) e b), del suddetto regolamento, inferiore a quattro ore (sentenza Sturgeon e a., cit., punto 63).

79 Inoltre, i vettori aerei non sono tenuti al versamento della suddetta compensazione pecuniaria qualora siano in grado di dimostrare che la cancellazione del volo o il ritardo prolungato sono dovuti 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 (v. sentenza Sturgeon e a., cit., punto 67).

80 Occorre peraltro rilevare che gli obblighi assolti in forza del regolamento n. 261/2004 non compromettono il diritto di tali vettori di chiedere il risarcimento a qualsiasi soggetto che abbia cagionato il ritardo, compresi i terzi, come prevede l'articolo 13 di tale regolamento. Siffatto risarcimento è quindi idoneo ad attenuare o persino a cancellare l'onere finanziario sopportato da detti vettori a causa di tali obblighi. Inoltre, non appare irragionevole che essi siano adempiuti immediatamente, fatto salvo il diritto al risarcimento sopra menzionato, dai vettori aerei a cui i passeggeri interessati sono vincolati da un contratto di trasporto che dà loro diritto a un volo che non dovrebbe essere né cancellato né ritardato (citate sentenze IATA e ELFAA, punto 90, nonché Sturgeon e a., punto 68).

81 Dalla giurisprudenza emerge del resto che l'importanza rivestita dall'obiettivo di protezione dei consumatori, compresi quindi i passeggeri del trasporto aereo, è idonea a giustificare conseguenze economiche negative, anche considerevoli, per taluni operatori economici (v., in tal senso, sentenza dell'8 giugno 2010, Vodafone e a., C-58/08, Racc. pag. I-4999, punti 53 e 69).

82 Occorre aggiungere che, come ha rilevato l'avvocato generale al punto 60 delle sue conclusioni, in base ai dati presentati alla Corte, relativi alla frequenza dei ritardi prolungati e ai costi della suddetta compensazione pecuniaria per le compagnie aeree, la percentuale di voli il cui ritardo dà diritto alla compensazione pecuniaria in forza del regolamento n. 261/2004 è inferiore allo 0,15%.

83 Infine, non è stato presentato alla Corte alcun elemento concreto che permetta di constatare che il versamento di una compensazione pecuniaria in caso di ritardi prolungati comporterebbe un aumento delle tariffe o una riduzione del numero di voli a corto raggio e dei collegamenti con destinazioni periferiche.

84 Di conseguenza, occorre constatare che dall'esame della terza questione, lettera b) nella causa C-629/10 non è emerso alcun elemento idoneo a inficiare la validità degli articoli 5-7 del regolamento n. 261/2004.

Sulla seconda e sulla quinta questione nella causa C-629/10

85 Poiché tali questioni sono sollevate nell'eventualità di una risposta negativa alla prima questione nella causa C-629/10, non occorre fornire alcuna risposta al riguardo.

Sulla quarta questione nella causa C-629/10, concernente gli effetti temporali della presente sentenza

86 Con la quarta questione nella causa C-629/10, il giudice del rinvio intende sapere quali siano gli effetti temporali della presente sentenza per quanto riguarda il diritto alla compensazione pecuniaria dei passeggeri il cui volo sia stato ritardato di tre ore o più rispetto all'orario di arrivo originariamente previsto.

87 La TUI Travel e a. sostengono che nel caso in cui la Corte risponda in senso affermativo alla prima questione e in senso negativo alla terza questione, essa deve limitare l'efficacia temporale della presente sentenza in modo tale che gli articoli 5-7 del regolamento n. 261/2004 non possano essere fatti valere per fondare richieste di compensazione pecuniaria di passeggeri relative a voli ritardati risalenti a prima della data della presente sentenza, salvo per quanto attiene ai passeggeri che avevano già promosso un'azione giudiziaria al fine di ottenere, a tale data, detta compensazione pecuniaria. Infatti, nonostante la citata sentenza Sturgeon e a., le compagnie aeree e gli altri operatori interessati potrebbero ragionevolmente concludere, allo stato attuale, che l'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 non si applica ai passeggeri il cui volo è ritardato, poiché detta sentenza sarebbe in contrasto con il chiaro tenore letterale di tale regolamento nonché con la citata sentenza IATA e ELFAA.

88 Occorre ricordare al riguardo che, secondo una giurisprudenza costante, l'interpretazione di una norma di diritto dell'Unione, che la Corte fornisce nell'esercizio della competenza attribuitale dall'articolo 267 TFUE, chiarisce e precisa il significato e la portata di tale norma, nel senso in cui deve o avrebbe dovuto essere intesa e applicata sin dal momento della sua entrata in vigore. Ne deriva che la norma così interpretata può e deve essere applicata dal giudice anche a rapporti giuridici sorti e costituitisi prima della sentenza che statuisce sulla domanda d'interpretazione sempreché, d'altro canto, sussistano i presupposti per sottoporre ai giudici competenti una controversia relativa all'applicazione di detta norma (v., in particolare, sentenze del 3 ottobre 2002, Barreira Pérez, C-347/00, Racc. pag. I-8191, punto 44, e del 17 febbraio 2005, Linneweber e Akritidis, C-453/02 e C-462/02, Racc. pag. I-1131, punto 41).

89 Solo in via eccezionale, applicando il principio generale della certezza del diritto inerente all'ordinamento giuridico dell'Unione, la Corte può essere indotta a limitare la possibilità per gli interessati di far valere una disposizione da essa interpretata onde rimettere in discussione rapporti giuridici costituiti in buona fede (v., in particolare, sentenze del 23 maggio 2000, Buchner e a., C-104/98, Racc. pag. I-3625, punto 39, nonché Linneweber e Akritidis, cit., punto 42).

90 In tale contesto, incombe nondimeno alla Corte fissare un momento unico a partire dal quale avrà effetto l'interpretazione da essa fornita di una disposizione del diritto dell'Unione.

91 La Corte ha già dichiarato al riguardo che una limitazione temporale degli effetti di siffatta interpretazione può essere ammessa solo nella stessa sentenza che statuisce sull'interpretazione richiesta. Tale principio garantisce la parità di trattamento degli Stati membri e degli altri soggetti nei confronti di tale diritto e rispetta, allo stesso modo, gli obblighi derivanti dal principio della certezza del diritto (sentenza del 6 marzo 2007, Meilicke e a., C-292/04, Racc. pag. I-1835, punto 37).

92 L'interpretazione richiesta dalla High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) nella causa C-629/10 riguarda il diritto alla compensazione pecuniaria ai sensi del regolamento n. 261/2004, che è dovuta ai passeggeri del trasporto aereo quando subiscono, a causa di un ritardo del volo, una perdita di tempo pari o superiore a tre ore, vale a dire quando giungono alla loro destinazione finale tre ore o più dopo l'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo. Al riguardo, già dal punto 61 della citata sentenza Sturgeon e a., emerge che i passeggeri degli aerei hanno un siffatto diritto.

93 Orbene, è giocoforza constatare che, in quest'ultima sentenza, la Corte non ha limitato nel tempo l'efficacia dell'interpretazione del regolamento n. 261/2004 vertente sul diritto alla compensazione pecuniaria menzionato al punto precedente.

94 Pertanto, non occorre limitare nel tempo l'efficacia della presente sentenza.

Sulle spese

95 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 (Grande Sezione) dichiara:

1) Gli articoli 5-7 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, devono essere interpretati nel senso che i passeggeri di voli ritardati hanno diritto ad una compensazione pecuniaria in forza di tale regolamento quando, a causa di siffatti voli, subiscono una perdita di tempo pari o superiore a tre ore, vale a dire quando giungono alla loro destinazione finale tre ore o più dopo l'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo. Tuttavia, un siffatto ritardo non dà diritto ad una compensazione pecuniaria a favore dei passeggeri se il vettore aereo è in grado di dimostrare che il ritardo prolungato è dovuto 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.

2) Dall'esame delle questioni pregiudiziali non è emerso alcun elemento idoneo a inficiare la validità degli articoli 5-7 del regolamento n. 261/2004.

Firme