

Causa C-451/20**Domanda di pronuncia pregiudiziale****Data di deposito:**

23 settembre 2020

Giudice del rinvio:

Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg, Austria)

Data della decisione di rinvio:

25 agosto 2020

Ricorrente:

Airhelp Limited

Resistente:

Austrian Airlines AG

[OMISSIS]

Il Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg, Austria), in qualità di giudice d'appello, [OMISSIS] nella causa tra la **Airhelp Ltd**, [OMISSIS] Central Hong Kong (HK), ricorrente, [OMISSIS] e la **Austrian Airlines AG**, 1300 Vienna-Aeroporto, resistente, [OMISSIS] avente ad oggetto la somma di **EUR 300,-** [OMISSIS], nell'appello proposto dalla resistente avverso la sentenza del Bezirksgerichts Schwechat (Tribunale circoscrizionale di Schwechat, Austria) del 6 aprile 2020, [OMISSIS], ha pronunciato, a porte chiuse, la seguente

Ordinanza:

[I] Le seguenti questioni pregiudiziali sono sottoposte alla Corte di giustizia dell'Unione europea ai sensi dell'articolo 267 TFUE:

[1] Se l'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, 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 (regolamento sui diritti dei passeggeri), debba essere interpretato nel senso **che [Or. 2] il regolamento trovi applicazione anche nel caso di un collegamento aereo articolato su due voli, entrambi operati da uno (stesso) vettore aereo comunitario, qualora il punto di partenza del primo volo e il punto di arrivo del secondo volo si trovino entrambi in un paese terzo e solo il punto di arrivo del primo volo e il punto di partenza del secondo volo si trovino nel territorio di uno Stato membro.**

Nel caso di risposta affermativa alla prima questione:

[2] Se l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), punto iii), del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, 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 (regolamento sui diritti dei passeggeri) debba essere interpretato nel senso **che al passeggero spetti la compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, di detto regolamento nel caso in cui il volo offertogli in alternativa, pur dovendo raggiungere, secondo il relativo piano di volo, la propria destinazione finale entro le due ore successive all'orario di arrivo previsto del volo cancellato, non abbia poi, in realtà, mantenuto tale orario.**

[II] Il procedimento è sospeso fino alla pronuncia pregiudiziale della Corte di giustizia dell'Unione europea [OMISSIS].

M o t i v a z i o n e :

Il passeggero N***** T***** disponeva di una prenotazione confermata sul collegamento aereo che doveva essere operato dalla resistente [Or. 3]

- OS 656 da Chişinău (KIV) a Vienna (VIE) con orario di volo previsto dalle 15:55 alle 16:40 del 29 maggio 2019, e
- OS 25 da VIE a Bangkok (BKK) con orario di volo previsto dalle 23:20 del 29 maggio 201, alle 14:20 del 30 maggio 2019.

Il volo OS 656 veniva cancellato meno di sette giorni prima della partenza prevista. La resistente trasferiva quindi il passeggero sul volo TK 68 da Istanbul (IST) a BKK con orario di volo previsto dall'11:25 alle 15:00 del 30 maggio 2019. (Non è stato possibile accertare in qual modo e in quali ore il passeggero sia stato trasportato da KIV a IST). Il volo TK 68 raggiungeva BKK alle 16:47, quindi con un ritardo di 1 ora e 47 minuti.

Il passeggero avrebbe così raggiunto la propria destinazione finale BKK sul volo TK 40 minuti più tardi rispetto al volo OS 25, originariamente prenotato – nel caso in cui quest'ultimo fosse stato operato secondo gli orari previsti. Tuttavia, il ritardo effettivo del volo TK 68 rispetto all'arrivo previsto del volo OS 25 è stato di 2 ore e 27 minuti.

(Inoltre, il volo OS 25 – che non è stato cancellato, ma non poteva essere utilizzato dal passeggero a causa della cancellazione del volo precedente OS 656 – raggiungeva BKK alle 15:15, quindi con un ritardo di 55 minuti).

La distanza tra KIV e BKK è di oltre 3 500 km secondo il metodo della rotta ortodromica.

Il passeggero ha ceduto alla ricorrente il proprio diritto di cui all'articolo 7 del regolamento sui diritti dei passeggeri, la quale ha accettato la cessione.

Sulla base dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), in combinato disposto con l'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), e paragrafo 2, del regolamento sui diritti dei passeggeri, la **ricorrente** chiede la corresponsione di EUR 300,00 sostenendo, in sostanza, che il passeggero ha diritto a compensazione pecuniaria non essendogli stato offerto dalla resistente un volo alternativo [**Or. 4**] che gli consentisse di raggiungere effettivamente la propria destinazione finale BKK non oltre le due ore dall'arrivo previsto del volo OS 25. In ogni caso, sarebbe consentito alla resistente ridurre la compensazione de qua ex articolo 7, paragrafo 2, del regolamento, avendo il ricorrente raggiunto la propria destinazione finale con un ritardo non superiore a quattro ore.

La **resistente** contesta la domanda proposta ex adverso, chiedendo il rigetto del ricorso e facendo valere, in sintesi, che il passeggero non avrebbe diritto a compensazione pecuniaria in quanto il volo TK 68 è arrivato in orario alle 15:00.

Con la **sentenza** impugnata il Bezirksgericht Schwechat (Tribunale circoscrizionale di Schwechat, Germania), adito in primo grado, accoglieva la domanda. Sulla base dei fatti accertati non contestati [OMISSIS], esposti nel preambolo, esso ha ritenuto *sub specie iuris* che dalla formulazione del regolamento si evincerebbe la rilevanza [nell'ambito dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), punto iii), del regolamento sui diritti dei passeggeri] della comparazione tra l'orario di arrivo previsto del volo originario e l'orario in cui la destinazione finale sia stata effettivamente raggiunta con il volo alternativo. Un vettore aereo sarebbe quindi esonerato dal pagamento di una compensazione pecuniaria solo nel caso in cui il passeggero raggiunga effettivamente la propria destinazione finale con il volo sostitutivo offerto con un ritardo non superiore a due ore rispetto a quanto originariamente previsto. In caso contrario, il passeggero avrebbe diritto a una compensazione pecuniaria a causa della cancellazione del volo originario da questi prenotato, anche nel caso in cui il volo sostitutivo – qualora fosse stato operato secondo l'orario previsto – avrebbe liberato la resistente dall'obbligo di pagare una compensazione. Nel caso in esame, il passeggero avrebbe dovuto atterrare a BKK alle 14:20 con il volo OS 25, ma in realtà non raggiungeva [**Or. 5**] la propria destinazione finale con il volo TK 68 prima alle 16:47. Ne conseguirebbe legittimamente il diritto a compensazione pecuniaria – ridotto del 50% ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, lettera c), del regolamento sui diritti dei passeggeri. La questione dell'applicabilità del regolamento de quo ai fatti di causa non è stata oggetto di esame da parte del giudice di primo grado.

Avverso detta sentenza la resistente proponeva **appello** dinanzi a questo Collegio, chiedendo di riformare la sentenza impugnata, rigettando la domanda della ricorrente. La resistente sostiene, in sostanza, che dal tenore letterale dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), punto iii), del regolamento sui diritti dei passeggeri non potrebbe derivare che l'arrivo effettivo alla destinazione finale sia rilevante ai fini del calcolo del termine ivi descritto; sarebbe invece decisivo il raffronto tra l'orario di arrivo previsto del volo originariamente prenotato e l'orario di arrivo previsto del volo sostitutivo.

La ricorrente, nel proprio **controricorso in sede d'appello**, ritiene invece sostanzialmente corretta la tesi sostenuta dal giudice di primo grado, in quanto, laddove si tenesse conto dell'orario di arrivo previsto del volo sostitutivo, non si assicurerebbe al passeggero di evitare il fastidio di un arrivo ritardato alla destinazione finale.

Questo Collegio, nella qualità di **giudice d'appello**, è chiamato a pronunciarsi sulle domande della ricorrente in secondo e ultimo grado. Al riguardo, esso deve limitarsi [OMISSIS] all'esame dei punti di diritto.

Sulle questioni pregiudiziali: [Or. 6]

Sulla prima questione:

A norma dell'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento sui diritti dei passeggeri, detto regolamento si applica

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

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

Dalle dettagliate considerazioni preliminari svolte dalla Corte di giustizia dell'Unione europea nella propria sentenza [dell'11 giugno 2020] nella causa C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses, [EU:C:2020:460] (punti 31 e segg.), vertente sulla prenotazione unica di un collegamento aereo da Fortaleza (Brasile) via Lisbona (Portogallo) a Oslo (Norvegia), potrebbe desumersi che l'applicabilità del regolamento sui diritti dei passeggeri sia riconosciuta solo ex articolo 47, paragrafo 2, dell'accordo SEE, in combinato disposto con il successivo articolo 126, paragrafo 1, con il punto 8 del protocollo 1 nonché con l'allegato XIII dell'accordo medesimo, alle condizioni ivi stabilite, ai voli in partenza da o a destinazione di un aeroporto situato nel territorio norvegese [OMISSIS]. Di conseguenza, lo scalo nel territorio dell'Unione (Lisbona) non

avrebbe avuto l'effetto di rendere applicabile il regolamento sui diritti dei passeggeri.

Nel caso in esame, tuttavia, ciò significherebbe che il regolamento sui diritti dei passeggeri non potrebbe applicarsi al collegamento aereo KIV-VIE-BKK prenotato oggetto di controversia.

Non è peraltro chiaro se tale risultato interpretativo sia stato nelle intenzioni del legislatore in considerazione [Or. 7] dell'obiettivo dell'elevato livello di protezione perseguito dal considerando 1.

Infatti, qualora i due voli non fossero stati prenotati congiuntamente, ciascuno dei due voli, in ragione del chiaro tenore letterale dell'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento sui diritti dei passeggeri, rientrerebbe certamente nell'ambito di applicazione di detto regolamento. Il passeggero perderebbe la propria protezione solo a causa della prenotazione unica.

Il (previsto) volo supplementare operato da parte dello stesso vettore aereo, su un volo precedente a destinazione nel oppure su un volo di coincidenza in partenza dal territorio dell'Unione, sottrarrebbe così al passeggero la tutela di cui beneficerebbe senza la prenotazione del volo supplementare.

Sulla seconda questione:

Nel caso di specie, la questione rilevante è se la disposizione dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), punto iii), del regolamento sui diritti dei passeggeri, secondo cui

in caso di cancellazione del volo, ai passeggeri interessati spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7, a meno che siano stati informati della cancellazione 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.

debba essere interpretato nel senso che i termini temporali ivi prescritti si basano sugli orari di partenza e di arrivo previsti ovvero effettivi del volo sostitutivo. Qualora fosse rilevante l'arrivo previsto alla destinazione finale (differenza di tempo: 40 minuti), verrebbe meno il diritto alla compensazione pecuniaria, il quale legittimamente sussisterebbe invece ove si tenesse conto dell'arrivo effettivo (differenza di tempo: 2 ore e 27 minuti). [Or. 8]

Nel linguaggio comune, per «consentire» si intende il momento in cui si creano le condizioni effettive per il conseguimento di un obiettivo e quindi dipende esclusivamente dal destinatario l'eventuale fruizione dell'alternativa offerta. Tuttavia, il legislatore del regolamento avrebbe potuto optare per una formulazione più chiara per far riferimento alle circostanze effettive. In ogni caso,

un argomento del genere può essere altresì usato *a contrario*, in quanto, anche nell'ipotesi in cui il legislatore avesse inteso riferirsi unicamente alle date previste per il volo sostitutivo sarebbe stata possibile una formulazione linguisticamente più precisa.

Appare pertanto opportuno esaminare le altre versioni linguistiche del testo del regolamento. Al riguardo, emerge che la versione inglese

«... *are offered re-routing, allowing them to ...*»

e la versione francese

«... *un réacheminement leur permettant ...*»

sono, ad esempio, equivalenti a quella tedesca, tuttavia quella neerlandese

«... *[hun een] andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt*».

e quella danese

«... *og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomstidspunkt*».

sembrano riferirsi all'orario effettivo di partenza e di arrivo, mentre nella versione italiana

«... *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 [Or. 9] meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto*».

appare evidente che non rileva l'orario effettivo di arrivo.

Per quanto risulta al giudice d'appello, la quantomeno prevalente giurisprudenza dei giudici nazionali interpreta la disposizione de qua nel senso del necessario raffronto tra l'orario di arrivo previsto del volo cancellato e l'orario effettivo di arrivo del volo sostitutivo. [OMISSIS]

Nella propria ordinanza [del 27 giugno 2018, *flightright/Eurowings* (C-130/18, EU:C:2018:496),] anche la Corte ha fatto riferimento alla differenza tra l'arrivo previsto del volo cancellato e l'arrivo effettivo del volo sostitutivo; tuttavia, non è stato possibile desumere dai fatti oggetto di tale decisione se anche la differenza tra l'arrivo previsto del volo cancellato e l'arrivo effettivo del volo sostitutivo sia stata o meno superiore a due ore. La questione pregiudiziale sottoposta in quella sede non riguardava l'interpretazione dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento sui diritti dei passeggeri su cui verte il caso in esame, bensì la dialettica esistente tra detta disposizione e la sentenza della Corte di giustizia

dell'Unione europea [del 19 novembre 2009, Sturgeon e a. (cause riunite C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716)].

Tuttavia, la tesi dedotta dalla ricorrente secondo cui occorrerebbe tener conto degli orari previsti del volo sostitutivo appare del tutto fondata, poiché dimostra, alla luce di due esempi, che, basandosi esclusivamente sugli orari effettivi del volo sostitutivo, si potrebbero trarre conclusioni manifestamente contrarie alla finalità del regolamento sui diritti dei passeggeri, che consiste nel garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri per i quali **[Or. 10]** il negato imbarco, le cancellazioni o i ritardi prolungati producono disagi (considerando 1 e 2).

Primo esempio:

Gli orari dei voli cancellati con breve preavviso sono compresi tra le 10:00 e le 12:00. Al passeggero viene offerto un volo sostitutivo, in partenza alle 7:00. Detto volo, tuttavia, subisce un ritardo in partenza di due ore e mezza e non inizia il rullaggio prima delle 9:30. Sebbene il passeggero subisca un duplice disagio nel caso di specie, segnatamente, in primo luogo, un'offerta non rispondente ai criteri di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), punto iii), del regolamento (il che può anche implicare il fatto di doversi presentare all'aeroporto molto prima del previsto) e, in secondo luogo, un ritardo (anche se inferiore a tre ore), non gli spetterebbe un diritto a compensazione pecuniaria. In tal senso, il vettore operativo del volo cancellato risulterebbe persino «premiato» per il ritardo del volo sostitutivo.

Secondo esempio:

Gli orari dei voli cancellati con breve preavviso sono compresi tra le 10:00 e le 12:00. Al passeggero viene offerto un volo sostitutivo, in partenza alle 9:00. In tal modo, diminuisce il disagio del passeggero, perché in realtà egli deve «subire» soltanto una modifica della prenotazione, ma resta in sostanza all'interno dei tempi di viaggio previsti. Al passeggero non spetterebbe un diritto a compensazione pecuniaria. Ove il volo in questione venga chiuso prima del previsto a causa di un imbarco rapido (perché, ad esempio, sul volo sostitutivo vengono trasportati molti meno passeggeri), in modo da poter iniziare il rullaggio, ad esempio, già alle ore 8:55, ne deriverebbe per il passeggero il diritto alla compensazione pecuniaria, considerato che il volo parte più di un'ora prima del volo originariamente prenotato. Al vettore aereo sarebbe quindi convenuto prendersi tempo per l'imbarco, e il passeggero riceve una compensazione in ragione del fatto che il volo parte qualche minuto prima, sebbene – a differenza dell'esempio precedente **[Or. 11]** – gli orari del volo non siano affatto cambiati. In questo caso, il vettore aereo del volo cancellato risulterebbe «penalizzato» per effetto di un imbarco rapido effettuato dal vettore aereo operativo del volo sostitutivo.

Nella formulazione dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), punti ii) e iii), del regolamento sui diritti dei passeggeri, non vi ravvisa alcun elemento a favore del

l'ipotesi che detta disposizione intenda operare una differenziazione in base alla tempistica del volo sostitutivo, nel senso di tener conto degli orari di partenza previsti e degli orari di arrivo effettivi.

Inoltre, va osservato quanto segue: la norma da interpretare, in base al suo tenore letterale («*sia stato loro offerto*»), sembra presupporre che il vettore aereo debba presentare soltanto un'equivalente offerta (reale e accettabile) per un volo sostitutivo, e dunque, in ogni caso, esclusivamente spostare la prenotazione sul volo sostitutivo – il cui vettore aereo operativo non deve necessariamente essere il vettore medesimo. Esso non è tenuto ad operare il volo sostitutivo, bensì deve solo «consentire» al passeggero di salirvi a bordo. Pertanto sorge il dubbio se un eventuale ritardo del volo sostitutivo, che potrebbe non rientrare nella sfera di controllo del vettore aereo in questione, debba essere imputato a quest'ultimo oppure se esso abbia già ottemperato a tutti i suoi obblighi tramite l'offerta della modifica della prenotazione (e della sua attuazione a seguito dell'accettazione dell'offerta da parte del passeggero) in modo tale da evitare una compensazione pecuniaria.

Ciò appare di particolare importanza alla luce della recente sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea [del 12 marzo 2020, *Finnair* (C-832/18, EU:C:2020:204),] secondo la quale i disagi subiti dal passeggero a causa della cancellazione del volo prenotato e del ritardo prolungato del volo sostitutivo devono essere valutati separatamente e possono eventualmente dar diritto a duplice [Or. 12] compensazione pecuniaria (sentenza [OMISSIS] *Finnair* punto 31).

Qualora fosse rilevante l'effettivo orario di arrivo del volo sostitutivo, ciò potrebbe condurre a conseguenze giuridiche diverse in situazioni analoghe.

Terzo esempio:

Il volo cancellato con breve preavviso avrebbe dovuto raggiungere la destinazione finale alle 15:00. Il volo sostitutivo offerto al passeggero raggiunge effettivamente detta destinazione alle 20:00.

Prima alternativa

Il vettore aereo trasferisce il passeggero su un volo sostitutivo con orario di arrivo alla destinazione finale alle 16:00.

In un caso del genere al passeggero spetterebbero due compensazioni pecuniarie: da un lato, nei confronti del vettore aereo che avrebbe dovuto operare il volo cancellato in quanto l'arrivo effettivo del volo sostitutivo è avvenuto con cinque ore di ritardo rispetto all'arrivo previsto del volo cancellato, con conseguente violazione dei limiti dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), punto iii), del regolamento; dall'altro, nei confronti del vettore aereo operativo del volo sostitutivo, perché quest'ultimo ha avuto un ritardo prolungato di quattro ore nell'arrivo alla destinazione finale rispetto al proprio piano di volo.

Seconda alternativa

Il vettore aereo trasferisce il passeggero su un volo sostitutivo con orario di arrivo alla destinazione finale alle 18:30.

In tal caso, il passeggero riceve del pari una compensazione pecuniaria da parte del vettore aereo che avrebbe dovuto operare il volo cancellato, ma non da quello che opera il volo sostitutivo, perché quest'ultimo ha subito un ritardo di solo 1 ora e 30 minuti all'arrivo rispetto al proprio piano di volo.

In entrambi i casi, i disagi subiti dal passeggero sono i medesimi: la cancellazione del volo originario e il ritardo di cinque ore rispetto all'arrivo previsto del volo cancellato. **[Or. 13]**

Tuttavia, qualora dovesse prendersi in considerazione l'arrivo effettivo del volo sostitutivo in luogo di quello previsto, il passeggero riceverebbe in entrambi i casi una sola compensazione pecuniaria; nella prima alternativa, dal vettore operativo del volo sostitutivo; nella seconda alternativa, dal vettore operativo del volo cancellato.

Ad avviso di questo Collegio, l'interpretazione secondo cui occorre far riferimento all'orario effettivo di arrivo del volo sostitutivo ai fini dell'esonero di responsabilità di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), punto iii) [come pure punto ii)], del regolamento sui diritti dei passeggeri può pertanto determinare soluzioni che comportano conseguenze giuridiche diverse in situazioni analoghe oppure che privano il passeggero di un diritto apparentemente sorto, sebbene i suoi disagi si siano aggravati. Siffatti risultati interpretativi appaiono contrari allo scopo del regolamento, in particolare ai considerando 1 e 2.

Dato che tale questione – per quanto risulta a questo Collegio – non è stata ancora definitivamente chiarita dalla giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, questo Collegio, intendendo discostarsi dall'interpretazione accolta in altre decisioni dei giudici nazionali, si è visto obbligato a procedere al rinvio pregiudiziale.

[OMISSIS]

Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg, Austria) [OMISSIS]

Korneuburg, 25 agosto 2020

[OMISSIS]