

**Causa C-345/19**

**Domanda di pronuncia pregiudiziale**

**Data di deposito:**

16 aprile 2019

**Giudice del rinvio:**

Amtsgericht Düsseldorf (Germania)

**Data della decisione di rinvio:**

6 dicembre 2018

**Ricorrente:**

EUflight.de GmbH

**Resistente:**

Eurowings GmbH

---

(omissis)

**Amtsgericht Düsseldorf**

**Ordinanza**

Nella causa

EUflight.de GmbH contro Eurowings GmbH

**I.**

Viene sottoposta alla Corte di giustizia dell'Unione europea, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, la seguente questione pregiudiziale a fini interpretativi:

*«Se le disposizioni di cui agli articoli 4, 5, 6 e 7 del regolamento (CE) n. 261/2004 debbano essere interpretate nel senso che i passeggeri, il cui trasporto sul volo prenotato verso la destinazione finale avviene più di un'ora prima rispetto alla partenza prevista, ricevono una compensazione pecuniaria in applicazione analogica dell'articolo 7 del medesimo regolamento.*

*Se, a norma dell'articolo 7, paragrafo 2, detta compensazione pecuniaria possa essere ridotta a seconda delle distanze aeree, qualora l'orario di arrivo registri un certo anticipo rispetto ai ritardi ivi menzionati o, addirittura, rispetto all'orario di arrivo previsto.*

*Se la possibilità di applicare la riduzione sia esclusa nell'ipotesi in cui l'orario di partenza risulti anticipato rispetto a quello previsto in misura tale da superare i limiti per i ritardi di cui all'articolo 7, paragrafo 2 (ossia comporti un anticipo superiore a due, tre o quattro ore)».*

## **II.**

La ricorrente chiede, in via di surroga da parte di due cedenti, il pagamento di una compensazione pecuniaria pari, in ciascun caso, a EUR 250 ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), [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. 29[5]/91 (in prosieguo: il «regolamento n. 261/2004»). **[Or 2]**

La resistente è un vettore aereo tedesco. I cedenti prenotavano presso di essa il volo EW1926 da Monaco di Baviera a Parigi, con decollo e atterraggio previsti, rispettivamente, per le ore 17:20 e 18:45 del 1° gennaio 2018.

Il volo in questione veniva cancellato e i cedenti venivano imbarcati sul volo alternativo LH2234, con decollo da Monaco di Baviera il 1° gennaio 2018 alle ore 15:54 e atterraggio a Parigi in pari data alle ore 17:20. Pertanto, i cedenti raggiungevano la destinazione finale con un anticipo di 1 ora e 25 minuti rispetto all'orario di arrivo previsto; tuttavia, il loro viaggio iniziava altresì 1 ora e 26 minuti prima dell'orario previsto.

## **III.**

È anzitutto dubbio se un volo così anticipato ricada nell'ambito di applicazione dell'articolo 7 e se quindi l'eventuale analogia ravvisata nel caso in esame si estenda all'intero articolo nonché, di conseguenza, alla possibilità di compensazione di cui al paragrafo 2.

1.

Si pone la questione se un «anticipo» del volo poi effettivamente operato giustifichi una compensazione pecuniaria qualora sia superiore a un'ora ma inferiore a tre ore.

Secondo la giurisprudenza della Corte (sentenza del 19 novembre 2009[, Sturgeon e a.,] C-402/07 [e C-432/07, EU:C:2009:716; in prosieguo: la «sentenza

Sturgeon»)), ai fini dell'applicazione analogica dell'articolo 7 ai ritardi, ha assunto un ruolo decisivo il confronto della situazione dei passeggeri di voli cancellati e ritardati (punto 50). La compensazione pecuniaria sarebbe giustificata dal fatto che un danno, rappresentato da una perdita di tempo, può essere risarcito unicamente con detta compensazione (punti da 52 a 54). Nella sentenza si dichiara che i passeggeri interessati si trovano in situazioni paragonabili con riferimento al danno consistente in una perdita di tempo (punto 54).

Al punto 57 la Corte intende accertare la perdita di tempo pertinente conformemente alla disposizione di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), iii). In tale contesto essa configura la somma partendo dalla finestra temporale entro la quale, in caso di cancellazione, deve essere offerto un volo alternativo senza alcuna compensazione pecuniaria; al riguardo viene effettuato un rimando esplicito alla «durata». Subito dopo, al punto 58, la Corte ribadisce espressamente il principio della parità di trattamento. Al punto 61 la perdita di tempo è nuovamente descritta solo come ritardo pari o superiore a tre ore. Al punto 62 la Corte indica poi un elemento che consente di operare una distinzione tra un semplice ritardo di più di due ore a norma dell'articolo 6 e un ritardo «prolungato» di cui al considerando [Or. 3] 15, in base al quale essa intende evidentemente giustificare una lacuna normativa involontaria che si ravvisa nell'articolo 6 in relazione ai ritardi prolungati, necessaria ai fini di un'analogia.

La sentenza Sturgeon non equipara in toto i passeggeri di voli cancellati a quelli dei voli ritardati. Infatti, secondo l'attuale giurisprudenza della Corte, malgrado la medesima perdita di tempo subita in relazione a una cancellazione, i passeggeri vittima di un ritardo superiore a due ore ma inferiore a tre ore non potrebbero comunque ottenere un risarcimento. Pertanto, anche la questione della riduzione [della sanzione pecuniaria] si pone solo per i voli a lungo raggio (punto 63).

Prima facie alcuni elementi avvalorano dunque la tesi secondo cui una compensazione pecuniaria possa essere giustificata solamente dal ritardo e non dall'anticipo di un volo.

Inoltre, ai punti 21 e 22 dell'[ordinanza] del 27 giugno 2018[, flihtight,] C-130/18 [ECLI:EU:C:2018:496], la Corte opera una distinzione tra cancellazione e ritardo tale da giustificare il riconoscimento di compensazioni pecuniarie già a partire da due ore (seppure con una riduzione) in caso di cancellazioni, ma solo a partire da tre ore nell'ipotesi di ritardi.

A mio avviso, però, le considerazioni che precedono non ostano necessariamente a una compensazione pecuniaria in caso di partenza anticipata (nonché poi di arrivo con un ritardo inferiore a tre ore).

Difatti, un «anticipo» potrebbe senz'altro giustificare una perdita di tempo per cui è prevista una compensazione pecuniaria. Di conseguenza, nemmeno l'arrivo anticipato di oltre un'ora rispetto all'orario previsto impedisce una compensazione pecuniaria in caso di cancellazione del volo. Il fatto che nella sentenza Sturgeon la

Corte si riferisca a una perdita di tempo rispetto a una «durata» del volo (oppure si intende un tempo di attesa?) appare incoerente e alquanto impreciso. Infatti, i passeggeri di voli cancellati risultano risarciti anche quando non subiscono alcuna perdita di tempo poiché il volo alternativo su cui vengono imbarcati e il volo originariamente previsto hanno la stessa durata.

In realtà, dunque, il danno non è costituito da una perdita di tempo, bensì dalla sopraggiunta impossibilità (nel lasso di tempo compreso tra un'ora prima e due ore dopo l'arrivo previsto) di poter disporre del proprio tempo come originariamente previsto. Pertanto, l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), iii), chiaramente non tutela solo il periodo di tempo successivo all'arrivo previsto, bensì anche quello precedente la partenza prevista. In tal senso [Or. 4], il passeggero (o meglio la sua libertà di disporre del proprio tempo) risulta addirittura più (precisamente di un'ora) tutelato.

Il regolamento non disciplina in alcun modo il caso dell'imposta partenza anticipata con il medesimo volo. Pertanto, le disposizioni univoche di cui all'articolo 6 circa i ritardi superiori a due ore non ostano a una lacuna normativa involontaria e, dunque, a una possibile analogia. Sussistono le circostanze per un'analogia, ossia si ravvisa la necessaria situazione comparabile dei passeggeri. Di conseguenza, è ragionevole ritenere che i passeggeri imbarcati sul medesimo volo oltre un'ora prima rispetto all'orario di partenza previsto abbiano diritto a un risarcimento in analogia all'articolo 7.

2.

A mio parere, un'eventuale analogia deve comportare in ogni caso l'applicazione dell'articolo 7 nella sua interezza. Tuttavia, non è chiaro a questo punto se un imbarco anticipato costituisca un imbarco su un volo alternativo ai sensi dell'articolo 8 cui si fa riferimento.

L'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), prevede l'imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale, in condizioni comparabili, «non appena possibile». Tuttavia, ciò dovrebbe indicare solamente l'imbarco del passeggero, effettuato quanto prima possibile, dopo l'orario di partenza originariamente previsto.

Di per sé il tenore letterale del regolamento disciplina unicamente casi di ritardo, senza contemplare la fattispecie di un arrivo anticipato alla destinazione finale rispetto a quello previsto. Alla luce dei considerando posti alla base del regolamento, si deve ritenere che l'espressione «non appena possibile» di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), indichi, in ogni caso, un momento successivo a quello della partenza originaria. Così, il considerando 13 del regolamento stabilisce che i passeggeri devono beneficiare di un'adeguata assistenza durante il periodo di attesa di un volo successivo. Analogamente, il considerando 18 verte sull'assistenza ai passeggeri in attesa di un volo ritardato.

In tal senso depone anche il fatto che il regolamento mira a limitare i disagi e fastidi causati ai passeggeri dalla cancellazione di un volo. Pertanto, i vettori aerei

dovrebbero essere indotti a informare tempestivamente i passeggeri, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), delle cancellazioni dei voli prima dell'orario di partenza previsto, offrendo loro altresì la possibilità di partire con un volo alternativo che, di conseguenza, consenta a detti passeggeri [Or. 5] di cambiare i loro programmi. In tale contesto, le condizioni poste in relazione all'imbarco su un volo alternativo mostrano in modo chiaro il loro carattere inversamente proporzionale alla fase preliminare in cui i passeggeri vengono a conoscenza della cancellazione del volo. A tale riguardo, si potrebbe tener conto della ratio del regolamento solo attraverso un'interpretazione dell'articolo 7, paragrafo 2, lettera a), secondo cui è esclusa una riduzione del diritto a ricevere una compensazione pecuniaria, qualora i limiti ragionevoli di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), non risultino rispettati e il passeggero abbia quindi dovuto imbarcarsi sul volo alternativo più di un'ora prima rispetto alla partenza prevista.

Ciononostante, qualora nell'utilizzo della voce verbale «kann» («può») in tutte le versioni linguistiche («may», «podrá», ecc.) si ravvisi una decisione ex aequo et bono, una riduzione in caso di arrivo anticipato di tre ore o più sarebbe del tutto iniqua. Non lo sarebbe, invece, in caso di anticipo inferiore a tre ore.

#### IV.

Il procedimento è sospeso fino alla pronuncia definitiva della Corte.

(omissis) [luogo, data]

(omissis) [Nome del giudice che ha emesso l'ordinanza]