

## Versione anonimizzata

Traduzione

C-286/19 - 1

**Causa C-286/19**

**Domanda di pronuncia pregiudiziale**

**Data di deposito:**

5 aprile 2019

**Giudice del rinvio:**

Tribunal d'instance d'Aulnay-Sous-Bois (Francia)

**Data della decisione di rinvio:**

25 marzo 2019

**Attori:**

JE

KF

**Convenuta:**

XL Airways SA

---

**TRIBUNAL D'INSTANCE (Giudice civile monocratico di primo grado, Francia)**

(omissis)

(omissis) **AULNAY-SOUS-BOIS**

(omissis)

**Sentenza resa (omissis) in data 25 marzo 2019**

(omissis)

A seguito di discussione nella pubblica udienza del 10 dicembre 2018

(omissis)

**NEL PROCEDIMENTO TRA:**

JE, residente a (omissis) Parigi,

KF, residente a (omissis) Parigi,

(omissis)

**ATTORI**

**E**

S.A. XL AIRWAYS, (omissis) TREMBLAY-EN-FRANCE,

(omissis)

**CONVENUTA**

(omissis)

**[Or. 2]** Con (omissis) atto introduttivo del 17 marzo 2017, (omissis) JE e KF hanno citato in giudizio la società XL AIRWAYS (omissis) chiedendone la condanna a versare a ciascuno di loro la somma di EUR 600 a titolo di compensazione pecuniaria per la cancellazione di un volo, in forza 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 2004, L 46, pag. 1), maggiorati degli interessi al tasso legale decorrenti dalla messa in mora. Inoltre, ciascuno degli interessati reclama la somma di EUR 400 a titolo di risarcimento dei danni cagionati dalla resistenza defatigatoria della compagnia aerea nonché la somma di EUR 500 ai sensi dell'articolo 700 del Code de procédure civile (codice di procedura civile), oltre alle spese.

I coniugi JE/KF affermano di avere acquistato presso tale vettore aereo due biglietti per un volo da Punta Cana (Repubblica dominicana) a Parigi, con decollo previsto per le ore 21:20 del 24 maggio 2014 e atterraggio all'aeroporto Roissy CDG previsto per le ore 12:20 del 25 maggio 2014. Orbene, secondo gli attori, tale volo è stato cancellato ed essi hanno fruito di un volo alternativo soltanto il 25 maggio 2014 alle ore 17:35 (ora locale), giungendo alla destinazione finale di Parigi il giorno successivo alle ore 07:50.

Di conseguenza, il 27 maggio 2016 gli attori hanno inviato alla società XL AIRWAYS, tramite il loro avvocato, una lettera con la quale le chiedevano di versare loro la compensazione forfettaria di EUR 600 per passeggero prevista dal regolamento (CE) n. 261/2004 in caso di cancellazione di un volo con distanza superiore a 3 500 chilometri.

Poiché la compagnia aerea non ha dato seguito a tale richiesta, i coniugi JE/KF hanno proposto la presente domanda affinché la controversia sia risolta secondo il diritto applicabile.

Dopo rinvii, la causa è stata chiamata all'udienza del 10 dicembre 2018, in cui sono comparse le parti (omissis).

In udienza, prevedendo che il Tribunal [d'instance] potesse riqualificare la cancellazione del volo come ritardo del volo, i coniugi JE/FK hanno presentato (omissis) domanda di sospensione del procedimento, in quanto nella fattispecie si porrebbe allora una questione di interpretazione dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 261/2004, ai sensi del quale deve essere considerato passeggero di un volo la persona che disponga di una prenotazione confermata e si presenti all'accettazione secondo le modalità stabilite dalla compagnia e almeno 45 minuti prima dell'ora prevista per il decollo, condizione, quest'ultima, che non è invece richiesta in caso di cancellazione.

In tali circostanze, gli attori chiedono che il procedimento sia sospeso in attesa della risposta della Corte di giustizia dell'Unione europea alle questioni pregiudiziali già sottoposte al suo esame in tale materia e propongono a questo Giudice nuove questioni pregiudiziali vertenti sull'applicazione delle medesime disposizioni, chiedendo che siano parimenti trasmesse al giudice europeo.

In via subordinata, i coniugi JE/KF hanno ribadito le domande e i motivi dedotti nel loro atto introduttivo, elevando tuttavia a EUR 1 000 per passeggero la somma reclamata a titolo di risarcimento dei danni per resistenza defatigatoria e quella richiesta in forza dell'articolo 700 del codice di procedura civile.

Per quanto riguarda la domanda di sospensione del procedimento, la rappresentante della società XL AIRWAYS, sostenendo che l'incidente controverso costituiva un ritardo del volo ai sensi della giurisprudenza europea, ha dichiarato di opporsi a detta domanda in quanto la questione dell'accertamento della qualità di passeggero ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 261/2004 sarebbe stata risolta da una giurisprudenza perfettamente chiara della Cour de cassation (Corte di cassazione, Francia). Nel merito, la convenuta ha chiesto il rigetto di tutte le domande in quanto, dal momento che si tratterebbe a suo avviso di un ritardo del volo, i coniugi JE/KF, non avendo dimostrato di essersi presentati all'accettazione alle condizioni richieste, non avrebbero comprovato la loro qualità di passeggeri aventi diritto a una compensazione pecuniaria in forza della disposizione invocata. **[Or. 3]**

(omissis)

## MOTIVAZIONE

### Sulla domanda di sospensione del procedimento

(omissis) [aspetti procedurali interni]

(omissis) L'articolo 267 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) prevede che la Corte di giustizia dell'Unione europea sia competente a pronunciarsi in via pregiudiziale, in particolare, sull'interpretazione dei Trattati.

Quando una questione del genere è sollevata in una causa pendente dinanzi ad un giudice nazionale avverso le cui decisioni non possa proporsi un ricorso giurisdizionale di diritto interno, tale giudice è tenuto ad adire la Corte, considerato che il Code de l'organisation judiciaire (codice dell'organizzazione giudiziaria) dispone, all'articolo R221-37, che il Giudice civile monocratico di primo grado conosce delle controversie in ultima istanza fino al valore di EUR 4 000 e con decisione impugnabile se la domanda eccede tale somma o è indeterminata.

(omissis)

(omissis) [aspetti procedurali interni]

Nel caso di specie, è pacifico che, poiché le domande dei coniugi JE/KF non superano il limite di competenza di EUR 4 000, la controversia dovrà essere risolta nel merito con una decisione resa in ultima istanza e pertanto non soggetta ad impugnazione ai sensi dell'articolo 267 TFUE.

Inoltre, dal momento che nel caso di specie ricorrono seri motivi per prendere in considerazione la riqualificazione, da cancellazione a ritardo del volo, dell'incidente sul quale è fondata la domanda, è pacifico che l'interpretazione delle disposizioni dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 261/2004, sui punti sollevati nelle nuove questioni pregiudiziali sottoposte a questo Giudice, può comportare l'applicabilità alla controversia delle disposizioni in materia di compensazione pecuniaria previste dal regolamento (CE) n. 261/2004.

Di conseguenza, (omissis) occorre accogliere la domanda di sospensione del procedimento proposta dagli attori (omissis) fino alla decisione della Corte di giustizia dell'Unione europea sulle questioni pregiudiziali sollevate (omissis).

### Sulle questioni pregiudiziali

Il Tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois si trova di fronte a un consistente aumento delle domande rientranti nella sua competenza sul territorio dell'aeroporto Roissy-Charles-de-Gaulle, che sollevano contestazioni relative alle modalità di prova della presentazione all'accettazione dei voli ritardati,

potenzialmente ammissibili al regime di compensazione forfettaria istituito dal regolamento (CE) n. 261/2004.

**[Or. 4]** Con due sentenze del 14 febbraio 2018 (omissis) e del 12 settembre 2018 (omissis), la Cour de cassation ha confermato talune sentenze con le quali il Tribunal d'instances d'Aulnay-sous-Bois aveva respinto domande di compensazione forfettaria proposte in forza del menzionato regolamento nei confronti di un vettore effettivo per un ritardo di un volo superiore alle tre ore alla destinazione finale. In tali cause, gli attori avevano prodotto unicamente i documenti giustificativi di una prenotazione confermata in forma elettronica e, in un caso, un'attestazione di ritardo non nominativa.

Sebbene tale giurisprudenza interpreti l'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 261/2004 in base al diritto delle obbligazioni, molti passeggeri, non disponendo più degli elementi che potrebbero fornire una prova formale della loro effettiva presentazione all'accettazione dei voli controversi e facendo valere l'evoluzione tecnologica, che comporta in particolare la progressiva scomparsa del rilascio di carte d'imbarco «cartacee», danno vita a un ingente contenzioso su tale questione.

Viene sostenuto, in particolare, che il possesso di una prenotazione confermata per un volo costituisce una presunzione semplice di presentazione all'accettazione, a fronte della quale spetta alla compagnia aerea fornire la prova contraria. Tale analisi è stata suffragata dalle decisioni di alcuni giudici civili monocratici di primo grado che hanno intimato al vettore aereo di produrre i dati PNR (Passenger Name Record) del volo in questione, eventualmente a pena di sanzione.

Atteso che il Tribunal d'instances d'Aulnay-sous-Bois è stato investito di 2 700 controversie in materia di trasporto aereo nel 2017 e di oltre 5 000 nel 2018, la buona amministrazione della giustizia richiede un chiarimento definitivo in ordine alle condizioni di applicazione del succitato articolo 3, paragrafo 2, lettera a), al fine di consentire, nell'interesse degli stessi passeggeri, un'armonizzazione delle decisioni dei giudici chiamati a dirimere tali controversie, generalmente in ultima istanza.

La medesima questione è già stata all'origine della trasmissione alla cancelleria della Corte di giustizia dell'Unione europea di una domanda di pronuncia pregiudiziale presentata il 3 dicembre 2018 nell'ambito di un procedimento dinanzi al Tribunal d'instances d'Aulnay-sous-Bois (omissis) e iscritta a ruolo presso la Corte con il numero di causa C-756/18. La questione sollevata riguardava la possibilità di fornire la prova della presentazione all'accettazione mediante una semplice presunzione.

Nel caso di specie, i coniugi JE/KF sostengono anzitutto che la giurisprudenza secondo la quale un ritardo di almeno tre ore è assimilabile ad una cancellazione del volo non avrebbe la conseguenza di rendere le disposizioni dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 261/2004 applicabili in materia di

ritardo del volo e che un'eventuale applicabilità in tale ipotesi solleverebbe in ogni caso la questione se l'orario di riferimento per la partenza del volo sia quello del decollo inizialmente previsto oppure l'orario dell'effettiva partenza del volo ritardato.

Per quanto riguarda l'onere della prova della presentazione all'accettazione, gli attori, facendo valere recenti evoluzioni tecnologiche, e in particolare la smaterializzazione delle carte d'imbarco, sollevano una questione relativa alla natura delle condizioni previste dall'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 261/2004 al fine di accertare se si tratti di presupposti per l'applicazione di detto regolamento, la cui sussistenza deve essere dimostrata dal consumatore, oppure di un motivo di esenzione dall'obbligo di compensazione pecuniaria della compagnia aerea, di cui spetterebbe a quest'ultima fornire la prova.

Infine, i coniugi JE/KF evocano la possibile incompatibilità tra il fatto di porre esclusivamente a carico dei passeggeri l'onere di dimostrare di essersi presentati all'accettazione e il principio dell'effetto utile del regolamento (CE) n. 261/2004, tenuto conto del livello elevato di tutela che esso mira a garantire ai consumatori, rappresentati nella fattispecie da detti passeggeri.

Tali questioni pregiudiziali formulate dagli attori sono state oggetto di discussione in contraddittorio (omissis). La convenuta ha dichiarato di opporsi alla sospensione del procedimento in quanto le questioni pregiudiziali sollevate dagli attori sarebbero infondate, dato che la Cour de cassation, con le [Or. 5] sentenze del 14 febbraio 2018 e del 12 settembre 2018, avrebbe definito una giurisprudenza chiara che conferma l'obbligo dei passeggeri di fornire la prova della loro effettiva presentazione all'accettazione del volo, mediante la carta d'imbarco o altro elemento idoneo a fornire la prova richiesta.

A tale proposito, occorre considerare che le questioni sollevate dagli attori, pur riprendendo sostanzialmente la problematica della questione pregiudiziale già trasmessa alla Corte di giustizia dell'Unione europea il 3 dicembre 2018 in una causa analoga, ne ampliano, nondimeno, la portata, partendo da profili di analisi giuridica diversi e sembrano quindi consentire un esame più completo dell'oggetto della odierna controversia.

Di conseguenza, poiché l'emananda decisione nel merito sarà resa in ultima istanza, occorre trasmettere alla Corte di giustizia dell'Unione europea le seguenti questioni pregiudiziali:

(omissis) [Or. 6]

(omissis) [testo delle questioni pregiudiziali, ripetute nel dispositivo]

(omissis) [decisione di sospensione del procedimento]

(omissis) [precisazione relativa alle spese]

**PER QUESTI MOTIVI**

Il Tribunal d'instance (omissis)

**DISPONE** che siano sottoposte alla Corte di giustizia dell'Unione europea le seguenti questioni pregiudiziali:

1) Sull'applicabilità dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), nelle sue due parti, in caso di ritardo del volo:

a) Se, tenuto conto del fatto che il diritto a compensazione pecuniaria in caso di negato imbarco o di cancellazione del volo previsto dall'articolo 7 del regolamento (CE) n. 261/2004 dell'11 febbraio 2004 è stato esteso ai ritardi dei voli mediante una creazione giurisprudenziale (CGUE, Quarta Sezione, 19 novembre 2009, C-402/07 e C-432/07, Sturgeon), la condizione testuale relativa alla presentazione del passeggero all'accettazione prevista all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 261/2004 dell'11 febbraio 2004, applicabile unicamente in caso di negato imbarco, possa applicarsi nel contesto di una domanda di compensazione pecuniaria presentata da un passeggero vittima di un ritardo del volo e non di un negato imbarco.

b) In caso di risposta affermativa alla questione 1 a), tenuto conto delle finalità del termine previsto all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 261/2004 («al più tardi quarantacinque minuti prima dell'ora di partenza pubblicata») connesse al problema dell'overbooking e ad obiettivi di sicurezza, se detto termine debba essere interpretato, in tal caso, come «al più tardi quarantacinque minuti prima della nuova ora di partenza del volo ritardato pubblicata sui pannelli informativi dell'aeroporto o comunicata ai passeggeri». [Or. 7]

2) Sull'onere della prova della «presentazione all'accettazione»

In caso di risposta affermativa alla questione 1 a), vale a dire, qualora l'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 261/2004, dell'11 febbraio 2004, sia applicabile ad una domanda di compensazione pecuniaria presentata da un passeggero vittima di un ritardo del volo:

a) se le condizioni previste all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), siano presupposti che il consumatore deve dimostrare affinché possa applicarsi il regolamento oppure un motivo di esenzione della compagnia aerea, che consente a quest'ultima di produrre il registro dei passeggeri per dimostrare che il consumatore non si è presentato all'accettazione «secondo le modalità stabilite e all'ora precedentemente indicata per iscritto (anche per via elettronica) dal vettore aereo, operatore turistico o agente di viaggio autorizzato, oppure, qualora non sia indicata l'ora, al più tardi quarantacinque minuti prima dell'ora di partenza pubblicata» ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 261/2004,

dell'11 febbraio 2004, tenuto conto dell'evoluzione tecnologica che attualmente permette di creare elettronicamente carte d'imbarco smaterializzate, dell'assenza di marcatura temporale delle carte d'imbarco cartacee, della correlata assenza di qualsiasi obbligo di presentarsi fisicamente presso un banco di accettazione e del fatto che soltanto le compagnie aeree posseggono tutte le informazioni relative alla registrazione dei passeggeri fino al termine delle operazioni di accettazione.

b) Se il principio dell'effetto utile, gli obiettivi del regolamento (CE) n. 261/2004 dell'11 febbraio 2004 e il livello elevato di tutela dei passeggeri e dei consumatori in generale garantito da detto regolamento o da altre disposizioni o norme di diritto comunitario ostino a che sia posto esclusivamente a carico del passeggero l'onere di dimostrare di essersi presentato all'accettazione «secondo le modalità stabilite e all'ora precedentemente indicata per iscritto (anche per via elettronica) dal vettore aereo, operatore turistico o agente di viaggio autorizzato, oppure, qualora non sia indicata l'ora, al più tardi quarantacinque minuti prima dell'ora di partenza pubblicata» ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 261/2004, dell'11 febbraio 2004, tenuto conto dell'evoluzione tecnologica che attualmente permette di creare elettronicamente carte d'imbarco smaterializzate, dell'assenza di marcatura temporale delle carte d'imbarco cartacee, della correlata assenza di qualsiasi obbligo di presentarsi fisicamente presso un banco di accettazione e del fatto che soltanto le compagnie aeree dispongono di tutte le informazioni relative alla registrazione dei passeggeri fino al termine delle operazioni di accettazione.

(omissis)