

Causa C-434/20

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

16 settembre 2020

Giudice del rinvio:

Landgericht Frankfurt am Main (Tribunale del Land, Francoforte sul Meno, Germania)

Data della decisione di rinvio:

2 settembre 2020

Attrice e appellante:

flightright GmbH

Convenuta e appellata:

SunExpress Günes Ekspres Havacilik A.S.

[OMISSIS]

Ordinanza

Nella causa

flightright GmbH [OMISSIS], Potsdam,

attrice e appellante

[OMISSIS]

contro

SunExpress Günes Ekspres Havacilik A.S. [OMISSIS], Antalya,

convenuta e appellata

[OMISSIS] [Or. 2]

la XXIV Sezione civile del Landgericht Frankfurt am Main (Tribunale del Land, Francoforte sul Meno, Germania) [OMISSIS]

in data 2 settembre 2020 ha così deciso:

Il procedimento viene sospeso.

Ai sensi dell'articolo 267 TFUE vengono sottoposte alla Corte di giustizia dell'Unione europea le seguenti questioni di interpretazione del diritto dell'Unione:

- 1. Se gli articoli 4 e 7 del regolamento (CE) n. 261/2004 del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, debbano essere interpretati nel senso che uno spostamento della prenotazione su un altro volo, precedente, con il quale il passeggero raggiunge la sua destinazione finale 10 ore e 1 minuto prima dell'orario di arrivo previsto del volo originariamente prenotato, costituisce un caso di negato imbarco che fa sorgere l'obbligo di una compensazione pecuniaria.**
- 2. In caso di risposta affermativa alla prima questione: se il passeggero – come richiesto, in linea di principio, dall'articolo 3, paragrafo 2, o rispettivamente dall'articolo 2, lettera [j]), del regolamento (CE) n. 261/2004 del Consiglio, dell'11 febbraio 2004 – al fine di consentire l'applicazione del regolamento medesimo oppure di giustificare il negato imbarco che fa sorgere l'obbligo di una compensazione pecuniaria, debba essersi presentato all'accettazione o all'imbarco all'ora stabilita o al più tardi 45 minuti prima dell'orario di partenza pubblicato del volo originariamente prenotato, benché ciò, di fatto, non fosse più possibile, essendosi il passeggero imbarcato sul volo sostitutivo, precedente, sul quale era stata spostata la prenotazione. [Or. 3]**

Motivazione

L'attrice chiede, per effetto di surroga, il versamento di una compensazione pecuniaria per negato imbarco ai sensi del regolamento (CE) n. 261/2004 (in prosieguo: il «regolamento»).

I cedenti disponevano di prenotazioni confermate, nell'ambito di un viaggio tutto compreso, per un volo che la convenuta doveva operare da Francoforte ad Antalya il 18 aprile 2019 (YQ141) con partenza prevista alle ore 18:40 e arrivo previsto ad Antalya alle ore 23:05. Un giorno prima della partenza, il 17 aprile 2019, essi venivano informati dall'operatore turistico di uno spostamento della prenotazione su un altro volo, precedente, (XQ143) con partenza prevista alle ore 09:02 e arrivo previsto alle ore 13:04. I cedenti si imbarcavano su detto volo, con il quale raggiungevano la loro destinazione ad Antalya il 18 aprile 2019 già alle ore 13:04, cioè 10 ore e 1 minuto prima dell'orario di arrivo previsto del volo originariamente prenotato.

Con sentenza del 28 novembre 2019, l'Amtsgericht Frankfurt (Tribunale circoscrizionale di Francoforte, Germania) respingeva la domanda con la motivazione che non sussisterebbero né una cancellazione del volo ai sensi dell'articolo 5 del regolamento, né un cosiddetto ritardo prolungato all'arrivo. Neppure ricorrerebbe un caso di negato imbarco ai sensi dell'articolo 4 del regolamento: anzitutto ai cedenti non sarebbe stato espressamente negato il trasporto, dato che – in violazione dell'articolo 3, paragrafo 2, e dell'articolo 2, lettera j), del regolamento – essi non si sarebbero presentati all'accettazione o all'imbarco all'ora stabilita o al più tardi 45 minuti prima dell'orario di partenza pubblicato del volo originariamente prenotato. Inoltre, a seguito della modifica della prenotazione, i cedenti non avrebbero dovuto aspettare, bensì avrebbero addirittura potuto trascorrere mezza giornata in più nel luogo di vacanza. In base al significato e alla *ratio* del regolamento, solo il caso di un ritardo all'arrivo, ma non quello di un arrivo anticipato rispetto a quello previsto, farebbe sorgere un diritto a compensazione.

Con il suo appello, l'attrice insiste nel sostenere che lo spostamento su un altro volo, precedente, dovrebbe essere considerato un caso di negato imbarco. **[Or. 4]**

L'accoglimento dell'appello dipende in modo decisivo dalla questione di stabilire se una modifica della prenotazione di un passeggero non consenziente, a seguito della quale l'arrivo alla destinazione finale è stato anteriore rispetto al volo originariamente prenotato, costituisca un negato imbarco.

Su detta questione la Corte non si è ancora pronunciata. È pur vero che la Corte, nella sua sentenza del 30 aprile 2020 (numero di causa C-191/19), ha dichiarato che, in caso di prenotazione unitaria e di spostamento forzato della prenotazione del primo volo su un volo successivo, non esisterebbe un diritto a compensazione pecuniaria qualora, nonostante la modifica della prenotazione della prima tratta del volo, sia stato preso il volo in coincidenza nella seconda tratta cosicché i passeggeri hanno raggiunto senza ritardo la loro destinazione finale all'«orario di arrivo previsto». La modifica della prenotazione di uno dei voli che compongono il trasporto provoca, infatti, disagi, i quali non possono però essere considerati «gravi» e quindi tali da dar luogo a risarcimento ai sensi del regolamento nel caso in cui il passeggero raggiunga la sua destinazione finale all'«orario di arrivo previsto».

Tuttavia, tale fattispecie non può essere comparata con la situazione in esame, nella quale anzitutto non si tratta di una prenotazione unitaria di voli composti. In particolare, nel presente caso i cedenti non hanno però raggiunto la loro destinazione finale all'«orario di arrivo previsto», bensì con un anticipo di 10 ore e 1 minuto.

Il fatto che, in caso di cancellazione del volo di cui il passeggero sia stato informato meno di sette giorni prima dell'orario di partenza previsto, i diritti a compensazione pecuniaria sono esclusi a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), iii), del regolamento solo qualora al passeggero sia stato 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 di arrivo previsto, potrebbe implicare che, anche nel caso di modifica della prenotazione, possono esistere diritti a compensazione pecuniaria qualora il volo sostitutivo offerto parta con più di un'ora di anticipo rispetto al volo prenotato o raggiunga la destinazione finale con più di un'ora di anticipo.

Un altro argomento a favore dell'ipotesi di negato imbarco che comporta l'obbligo di compensazione potrebbe ravvisarsi nel fatto che, sebbene un volo precedente possa teoricamente determinare un prolungamento del soggiorno nella destinazione finale, ciò non rientra necessariamente negli auspici del passeggero, ad esempio in quanto il volo non faceva parte di un viaggio turistico, oppure l'arrivo anticipato comporta l'onere di un ulteriore pernottamento a destinazione, **[Or. 5]** o ancora perché l'arrivo avviene di notte. Tutti i suddetti disagi potrebbero giustificare una compensazione pecuniaria.

Laddove un siffatto spostamento della prenotazione su un volo precedente costituisca un caso di negato imbarco ai sensi dell'articolo 4 del regolamento, sorge l'ulteriore questione di stabilire se il regolamento sia applicabile anche a detta fattispecie, vale a dire se – come richiesto dall'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento – il passeggero debba essersi presentato all'accettazione all'ora stabilita e se – come richiesto dall'articolo 2, lettera i), del regolamento – il passeggero debba essersi presentato anche all'imbarco.

La questione se tali requisiti debbano essere soddisfatti senza eccezioni, vale a dire, in particolare, se l'applicabilità del regolamento esiga che il passeggero si sia presentato all'ora stabilita all'accettazione del volo originariamente prenotato, anche quando ciò non fosse stato di fatto possibile – come nel presente caso di modifica della prenotazione comunicata tempestivamente e di utilizzazione del volo sostitutivo precedente rispetto al volo prenotato – non è stata ancora acclarata dalla Corte, in particolare neanche nella sua sentenza del 30 aprile 2020 (numero di causa C-191/19). La sentenza riguardava del pari una situazione in cui il passeggero non consenziente era stato spostato su un altro volo. La Corte lamentava che dalla questione pregiudiziale non risultasse che l'attrice in tale causa si fosse effettivamente presentata all'accettazione entro i termini prescritti dall'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento. Da ciò potrebbe desumersi che, secondo la Corte, anche in caso di negato imbarco anticipato, occorra che il passeggero si sia recato all'accettazione. Tuttavia, non può escludersi che la Corte si attenga a tale requisito solo qualora – diversamente dal presente caso di specie – il passeggero decida di non salire a bordo del volo sostitutivo riprenotato e pretenda invece di essere trasportato sul volo originariamente prenotato. La sentenza della Corte del 30 aprile 2020 (numero di causa C-191/19) non fornisce una risposta alla questione se, per contro, il passeggero sia tenuto a presentarsi all'imbarco anche qualora – come nel caso in esame – utilizzi il volo sostitutivo riprenotato. **[Or. 6]**

Nel caso di un cosiddetto negato imbarco anticipato, vale a dire di una modifica della prenotazione comunicata diversi giorni prima della partenza prevista, i requisiti di cui all'articolo 3, paragrafo 2, e all'articolo 2, lettera i), del regolamento potrebbero essere non pertinenti. Secondo la giurisprudenza del Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania) [OMISSIS], il regolamento sui diritti dei passeggeri dovrebbe essere sottoposto ad una riduzione teleologica nel senso che, nel caso di un cosiddetto negato imbarco anticipato, non si possa pretendere che il passeggero si rechi ugualmente all'accettazione o all'imbarco. In considerazione dell'elevato livello di protezione perseguito dal regolamento sui diritti dei passeggeri, non sarebbe ragionevole pretendere che il passeggero si rechi all'aeroporto per chiedere di essere trasportato, nel caso in cui sia chiaro fin dall'inizio che non gli sarebbe stato consentito di salire a bordo. Sarebbe una formalità insensata. Inoltre, sarebbe contrario alla buona fede il fatto di consentire ad un vettore aereo di vanificare le condizioni del diritto a compensazione pecuniaria per negato imbarco rifiutando l'accettazione del passeggero o l'accesso al gate di imbarco. Pertanto, nel caso di un cosiddetto negato imbarco anticipato, il diritto a compensazione non può essere subordinato al fatto che il passeggero si sia presentato all'accettazione.

[OMISSIS]

DOCUMENTO DUELLA