

Versione anonimizzata

Traduzione

C-438/20 – 1

Causa C-438/20

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

18 settembre 2020

Giudice del rinvio:

Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf, Germania)

Data della decisione di rinvio:

27 agosto 2020

Ricorrente in appello:

BT

Resistente in appello:

Eurowings GmbH

[OMISSIS]

Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf, Germania)

Ordinanza

Nella causa

BT, [OMISSIS] Bochum,

ricorrente in primo grado e in appello,

[OMISSIS]

contro

Eurowings GmbH, [OMISSIS] Düsseldorf,

resistente in primo grado e in appello,

[OMISSIS]

la XXII Sezione civile del Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf, Germania)
in data 27 agosto 2020
[OMISSIS]

ha così deciso:

Il procedimento viene sospeso.

Ai sensi dell'articolo 267, paragrafo 1, lettera b), e paragrafo 3, TFUE vengono sottoposte alla Corte di giustizia dell'Unione europea le seguenti questioni di interpretazione del diritto dell'Unione: **[Or. 2]**

1. Se sussista un «negato imbarco» ai sensi degli articoli 4 e 2, lettera j), del regolamento (CE) n. 261/2004 anche nel caso in cui ai passeggeri venga negato l'imbarco sul volo di cui trattasi non solo alla porta d'imbarco (varco di partenza), bensì già prima al banco dell'accettazione e per tale motivo essi non raggiungano neppure la porta d'imbarco (varco di partenza).
2. In caso di risposta affermativa alla prima questione: se sussista un «negato imbarco» ai sensi degli articoli 4 e 2, lettera j), del regolamento (CE) n. 261/2004 anche nel caso in cui, al banco dell'accettazione, non venga consentito al passeggero di salire a bordo solo pochi minuti prima dell'orario di partenza previsto, vale a dire in un momento in cui l'imbarco è già evidentemente completato e non è più *de facto* possibile che il passeggero salga a bordo.
3. In caso di risposta negativa alla seconda questione: se uno spostamento della prenotazione di un passeggero su un altro volo costituisca un «negato imbarco» ai sensi degli articoli 4 e 2, lettera j), del regolamento (CE) n. 261/2004, qualora il passeggero raggiunga il banco dell'accettazione solo pochi minuti prima dell'orario di partenza previsto, vale a dire in un momento in cui l'imbarco è già evidentemente completato e non è più *de facto* possibile che il passeggero salga a bordo, e gli venga negato il trasporto in quanto l'imbarco è già completato.
4. In caso di risposta negativa alla prima, alla seconda e alla terza questione: se l'articolo 2, lettera j), del regolamento (CE) n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che, in una situazione in cui i passeggeri si dispongono in fila d'attesa dinanzi al banco dell'accettazione in tempo utile (nel caso di specie, circa due ore) prima della partenza ma, a causa di carenze organizzative della compagnia aerea (ad esempio, numero insufficiente di banchi di accettazione aperti, mancanza di personale, assenza di informazioni per i passeggeri tramite sistemi di altoparlanti) e/o di problemi

riguardanti l'aeroporto (nel caso di specie: un difetto del nastro trasportatore dei bagagli), raggiungono il banco dell'accettazione solo in un momento (nel caso di specie: cinque minuti prima dell'orario di partenza previsto) nel quale l'imbarco è già completato e per questo motivo non sono più trasportati, sussiste un caso di «negato imbarco» ai sensi dell'articolo 2, lettera j), del regolamento. [Or. 3]

Motivazione:

I.

La ricorrente chiede alla resistente, ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, 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 (in prosieguo: il «regolamento»), il pagamento di una compensazione pecuniaria per negato imbarco, sulla base di un diritto proprio e, in via surrogatoria, del marito.

La ricorrente ha prenotato presso la resistente un volo di andata e ritorno per sé e per suo marito sulla rotta Düsseldorf–Malaga (n. EW 9536). Il volo di andata era previsto in partenza da Düsseldorf alle 7:05 del 27 maggio 2018 e in arrivo a Malaga alle 10:10.

La distanza tra Düsseldorf e Malaga è di 1 854 km.

La ricorrente e suo marito sono giunti in aeroporto verso le 5:00, cioè circa due ore prima dell'orario di partenza previsto alle 7:05, disponendosi in fila d'attesa al banco dell'accettazione, dove vi era un gran numero di passeggeri, tra i 200 e i 300 circa. Tale situazione era determinata dal malfunzionamento del nastro trasportatore dei bagagli. Dopo essere rimasti in fila d'attesa per due ore, giunto il loro turno alle 7:00 circa, un impiegato al banco dell'accettazione non ha consentito loro di salire a bordo, in quanto l'imbarco era già stato completato. Essi sono stati indirizzati al banco informazioni dove è stato loro offerto un volo sostitutivo EW 9536 per il giorno successivo, il 28 maggio 2018 alle 6:45, cosicché hanno raggiunto Malaga, la loro destinazione finale, soltanto alle 9:00 del giorno successivo. Durante l'attesa la ricorrente e il marito non sono stati invitati ad avanzare nella fila tramite un annuncio all'altoparlante, né per nome né quali passeggeri del volo EW9536.

La ricorrente chiede, *inter alia*, per sé e suo marito una compensazione pecuniaria per negato imbarco ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 3, e dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), del regolamento. [Or. 4]

La resistente ritiene che non sussista un negato imbarco ai sensi dell'articolo 2, lettera j), e dell'articolo 4 del regolamento. La ricorrente e suo marito non si sarebbero presentati alla porta di imbarco in tempo utile, il che è invece proprio quanto richiesto dall'articolo 2, lettera j), del regolamento. L'arrivo in tempo utile

alla porta d'imbarco rientrerebbe nella sfera di responsabilità dei viaggiatori. La ricorrente e suo marito avrebbero potuto avvisare il personale della resistente e insistere per ottenere un'accettazione più celere.

In primo grado, l'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf, Germania) ha respinto il ricorso con sentenza [OMISSIS] pubblicata il 5 dicembre 2019.

L'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf) ha affermato, nella motivazione della sua decisione, che non vi è stato un «negato imbarco» ai sensi dell'articolo 4 e dell'articolo 2, lettera j), del regolamento, in quanto la ricorrente e suo marito non si sono presentati alla porta d'imbarco prima della chiusura dell'imbarco, né sono stati avvisati in maniera chiara, alla porta d'imbarco ovvero prima di giungervi, che non sarebbero stati fatti salire sul volo prenotato. Il regolamento contiene solo diritti minimi e non prevede una compensazione pecuniaria per ogni caso di negato imbarco di un passeggero.

Avverso detta sentenza la ricorrente ha proposto appello nelle forme e nei termini previsti, sul quale dovrà ora pronunciarsi questo Collegio.

Nella motivazione del suo appello, la ricorrente sostiene che il Tribunale circoscrizionale di primo grado ha errato nel non ravvisare i requisiti di un «negato imbarco» ai sensi degli articoli 4 e 2, lettera j), del regolamento. Da un lato, il Tribunale circoscrizionale non avrebbe rilevato l'effettiva sussistenza di un negato imbarco nei confronti della ricorrente e di suo marito, segnatamente già al banco dell'accettazione, dopo esservi giunti alle 7:00 circa, ovvero cinque minuti prima della partenza prevista. Anche qualora non sia configurabile un negato imbarco in una fase così avanzata, la resistente sarebbe quantomeno responsabile di «negligenza nell'organizzazione». Essa dovrebbe organizzare le operazioni in aeroporto in modo tale che i passeggeri i quali arrivano al banco dell'accettazione all'ora stabilita possano in ogni caso prendere in tempo il loro volo. La resistente avrebbe violato detto obbligo, in quanto la ricorrente e suo marito non sono stati registrati in tempo, benché si fossero disposti in fila d'attesa al banco dell'accettazione ben due ore prima della partenza prevista. La resistente dovrebbe pertanto versare una compensazione pecuniaria per negato imbarco. **[Or. 5]**

La resistente difende la sentenza di primo grado.

II.

L'accoglimento dell'appello proposto dalla ricorrente dipende in maniera decisiva dalle questioni summenzionate.

In dettaglio:

Alla ricorrente potrebbe spettare, per sé e per suo marito, un diritto a compensazione pecuniaria pari a EUR 400 euro ciascuno, per complessivi EUR 800, per negato imbarco ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 3, e dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), del regolamento.

Potrebbe sussistere un «negato imbarco» ai sensi dell'articolo 2, lettera j), e dell'articolo 4 del regolamento.

In caso di negato imbarco a passeggeri non consenzienti, il vettore aereo operativo provvede immediatamente a versare una compensazione pecuniaria ai passeggeri interessati a norma dell'articolo 7 del regolamento (v. articolo 4, paragrafo 3, del regolamento). Ai sensi della definizione legale di cui all'articolo 2, lettera j), del regolamento per «negato imbarco» si intende il rifiuto di trasportare passeggeri su un volo sebbene i medesimi si siano presentati all'imbarco nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, salvo se vi sono ragionevoli motivi per negare loro l'imbarco, quali ad esempio motivi di salute o di sicurezza ovvero documenti di viaggio inadeguati.

L'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento – al quale si riferisce la definizione legale di cui all'articolo 2, lettera j) – prevede che il passeggero debba disporre di una prenotazione confermata sul volo in questione e presentarsi 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.

1.

In primo luogo, potrebbe essere irrilevante che i cedenti non si siano presentati «all'imbarco» negli orari previsti dall'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento e che quindi non sia stato loro negato l'imbarco alla porta d'imbarco (varco di partenza). Invero, l'articolo 2, lettera j), [Or. 6] del regolamento richiede, secondo il suo tenore letterale, un negato imbarco, sebbene i passeggeri si siano presentati all'imbarco alle condizioni stabilite dall'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento. La formulazione suggerisce pertanto *prima facie* che i passeggeri debbano sempre presentarsi in tempo alla porta d'imbarco e che ivi debba essere loro negato l'imbarco.

In tal senso anche il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania; in prosieguo: il «BGH») ha stabilito che il passeggero il quale intenda far valere un diritto a causa di un negato imbarco, in linea di principio, deve essersi presentato alla porta d'imbarco. Pertanto, ove il passeggero si disponga in fila d'attesa per tempo, ma non venga registrato in tempo utile a causa della grande affluenza di passeggeri, non si configura un negato imbarco. In tale ipotesi, il passeggero avrebbe la possibilità di sollecitare, con una propria azione, una dichiarazione ovvero un comportamento di diniego del trasporto da parte del vettore aereo. Infatti, il regolamento sui diritti dei passeggeri non contiene un quadro normativo

esaustivo che prevede diritti a compensazione pecuniaria, rimborso di spese e assistenza in tutti i casi in cui il passeggero non venga trasportato o non venga trasportato nel momento dovuto. Il regolamento contiene solo diritti minimi in caso di negato imbarco a passeggeri non consenzienti, cancellazione del volo e ritardo del volo. Tali diritti minimi costituiscono diritti previsti dalla legge, che non derivano dal contratto di trasporto concluso dal passeggero, ad esempio, con il vettore aereo. Inoltre, l'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento rimette alla normativa (nazionale) in materia di contratti la questione se al vettore aereo che con il suo comportamento ha causato il negato imbarco ai sensi del regolamento incomba un più ampio obbligo di garanzia (v. ordinanza interlocutoria del 16 aprile 2013 – X ZR 83/12, NJW-RR 2013, pagg. 1462, 1463). Nel caso deciso dal BGH, tuttavia, non è stata fatta alcuna constatazione in merito a un eventuale diniego esplicito al banco dell'accettazione e il BGH ha espressamente ritenuto possibile che un negato imbarco anticipato che avvenga prima dell'arrivo del passeggero alla porta d'imbarco già rientri nel regolamento sui diritti dei passeggeri, purché tale negato imbarco sia chiaramente comunicato al passeggero (v. BGH, *loc. cit.*, punto 11).

Tuttavia, in una successiva decisione, che riguardava uno spostamento del volo (modifica della prenotazione) diversi giorni prima dell'orario di partenza previsto, il BGH ha chiarito che il fatto che il passeggero si presenti per tempo all'accettazione e alla porta d'imbarco, in caso di un negato imbarco anticipato comunicato al passeggero [Or. 7] prima che quest'ultimo raggiunga la porta d'imbarco, non è una condizione ai fini del diritto a compensazione per negato imbarco. Al contrario, né l'essersi presentato all'accettazione né l'essersi presentato alla porta d'imbarco sarebbero rilevanti nel caso in cui il vettore aereo abbia già previamente comunicato in modo inequivocabile la sua intenzione di non trasportare il passeggero (cosiddetto negato imbarco anticipato; v. sentenza del BGH del 17 marzo 2015 – X ZR 34/14, NJW 2015, pagg. 2181, 2182 punti 8 e segg.). È pur vero che il regolamento non prende espressamente in considerazione il caso in cui al passeggero sia negato l'imbarco già prima del suo arrivo alla porta d'imbarco. Tuttavia, l'articolo 2, lettera j), del regolamento definisce il negato imbarco proprio come il rifiuto, espresso alla porta d'imbarco, del passeggero disposto a salire a bordo. Nondimeno, in considerazione dell'elevato livello di protezione perseguito dal regolamento sui diritti dei passeggeri, l'essersi presentato alla porta d'imbarco non può essere considerato in tutti i casi come una condizione per un diritto a compensazione pecuniaria (v. BGH, *loc. cit.*, punto 11).

Tuttavia, la Corte – per quanto è dato constatare – non si è ancora pronunciata sulla possibilità di un negato imbarco anticipato già al banco dell'accettazione prima di arrivare alla porta d'imbarco, per cui era necessario sottoporre ad essa tale questione pregiudiziale.

2.

Ove si presuma che un negato imbarco ai sensi dell'articolo 2, lettera j) del regolamento da parte della compagnia aerea possa avvenire non soltanto alla porta

d'imbarco (varco di partenza), ma anche prima al banco dell'accettazione (v. al riguardo *supra sub 1*), sorge l'ulteriore questione del momento entro il quale possa ancora aver luogo un siffatto negato imbarco. Ad avviso di questo Collegio, il rifiuto di trasportare la ricorrente e suo marito avvenuto al banco dell'accettazione, il 27 maggio 2018 verso le ore 7:00, vale a dire cinque minuti prima dell'orario di partenza previsto alle 7:05, non può più essere considerato un negato imbarco giuridicamente rilevante, in quanto nel momento anzidetto l'imbarco era evidentemente già stato completato e non era più possibile far salire a bordo la ricorrente e suo marito. In tal senso il BGH ha anche dichiarato che *non può più configurarsi un rifiuto dell'imbarco qualora l'aeromobile abbia già lasciato la propria piazzola di sosta [Or. 8] e non sia di fatto più possibile far salire un altro passeggero* (v. sentenza del BGH del 30 aprile 2009 – Xa ZR 78/08, NJW 2009, pagg. 2740, 2741, punto 9).

Neppure su tale questione – per quanto è dato constatare – si è formata una giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, per cui era necessario sottoporre ad essa tali questioni in via pregiudiziale.

3.

Secondo la giurisprudenza del BGH, un siffatto negato imbarco non risiede neanche nel fatto che la ricorrente e suo marito, non essendo arrivati in tempo utile al banco dell'accettazione, sono stati trasferiti dalla resistente su un altro volo in partenza il giorno successivo. A giudizio del BGH, una siffatta modifica della prenotazione a seguito di un arrivo tardivo al banco dell'accettazione non costituisce un'ipotesi di negato imbarco ai sensi dell'articolo 2, lettera j), del regolamento (v. sentenza del BGH del 30 aprile 2009 – Xa ZR 78/08, NJW 2009, pagg. 2740, 2742, punto 20).

Neanche su tale questione – per quanto è dato constatare – si è sviluppata una giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, per cui era necessario sottoporre ad essa tali questioni in via pregiudiziale.

4.

Nel caso in cui un negato imbarco avvenuto così tardivamente al banco dell'accettazione, pochi minuti prima della partenza e dopo la chiusura dell'imbarco, non dovesse rientrare nell'ambito di applicazione dell'articolo 2, lettera j), si pone l'ulteriore questione se, nel caso in esame, non possa prescindere del tutto dall'esistenza di un negato imbarco espresso, in via eccezionale, in ragione della «negligenza nell'organizzazione» e il passeggero abbia nondimeno un diritto a compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento.

Non è stato finora chiarito se, secondo il diritto dell'Unione, in un caso come quello in esame, nel quale i passeggeri, pur disponendosi in fila d'attesa dinanzi al banco dell'accettazione in tempo utile (nel presente caso: circa due ore) prima della partenza, a causa delle carenze organizzative della resistente (ad esempio,

numero insufficiente di banchi di accettazione aperti, mancanza di personale, assenza di informazioni per i passeggeri tramite sistemi di altoparlanti, etc.) e/o di problemi riguardanti l'aeroporto (ad esempio, come nel presente caso: un difetto del nastro trasportatore dei bagagli), raggiungono il banco dell'accettazione **[Or. 9]** solo in un momento (nel presente caso: cinque minuti prima dell'orario di partenza previsto), in cui l'imbarco è già completato e per tale motivo non sono più trasportati, sussista un caso di «negato imbarco» ai sensi dell'articolo 2, lettera j), del regolamento.

Vero è che, in base alla summenzionata giurisprudenza del BGH, il regolamento disciplina solo diritti minimi e non contempla tutti i casi in cui il passeggero – per qualsiasi motivo – non viene trasportato (v. ordinanza interlocutoria del 16 aprile 2013 – X ZR 83/12, NJW-RR 2013, pagg. 1462, 1463; sentenza del 30 aprile 2009 – Xa ZR 78/08, NJW 2009, pagg. 2740, 2741 e seg., punti 13 e seg.), tuttavia questo Collegio esprime dubbi sull'eventualità che la Corte di giustizia dell'Unione europea possa considerare tale caso come rientrante nella nozione di «negato imbarco» di cui all'articolo 2, lettera j), in particolare alla luce dello scopo del regolamento sui diritti dei passeggeri, che è quello di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri.

In senso affermativo potrebbe deporre il fatto che quando un passeggero si dispone in fila d'attesa dinanzi al banco dell'accettazione in tempo utile, cessa la sua responsabilità e subentra la sfera d'influenza del vettore aereo. A partire da tale momento, il passeggero non è più in grado di determinare il suo avanzamento nella fila. Per contro, il vettore aereo, in linea di principio, è in grado di gestire l'organizzazione dell'accettazione – ad esempio, con l'apertura di ulteriori banchi di accettazione.

Le compagnie aeree sono inoltre tenute ad organizzare le loro operazioni in modo tale da consentire che un passeggero, giunto prima della scadenza del termine per la registrazione, venga accettato in tempo utile e salga a bordo del suo aeromobile. Ove ciò non si verificasse a causa di mancanza di personale, inconvenienti nell'elaborazione dei dati oppure problemi nello smistamento dei bagagli, e della lunga fila d'attesa per l'accettazione da ciò determinata, la responsabilità dovrebbe ricadere esclusivamente sull'impresa di trasporto. In caso contrario, il vettore aereo avrebbe in sostanza il potere di privare i passeggeri dei loro diritti, rallentando intenzionalmente le operazioni di accettazione (ad esempio nel caso di un overbooking) oppure «producendo» artificiosamente lunghe file (ad esempio con l'apertura di un numero troppo esiguo di banchi). Inoltre, è prassi comune per la compagnia aerea il ripetuto e specifico invito a procedere all'accettazione ovvero la chiamata dei passeggeri di un volo per il quale è imminente la chiusura della registrazione, e creare o mettere a disposizione una corsia accelerata affinché i passeggeri che rispondano a detta sollecitazione possano essere accettati in tempo. **[Or. 10]**

Il termine di 45 minuti stabilito all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento è inoltre inteso a dare al passeggero certezza giuridica circa il

momento in cui questo è tenuto a presentarsi al più tardi all'accettazione al fine di poter far valere il suo diritto al trasporto. Ove, tuttavia, dovesse essere determinante l'effettiva accettazione, il passeggero non sarebbe quasi mai in grado di stabilire con sicurezza il momento in cui debba presentarsi all'accettazione. Egli dovrebbe tenere conto di tutti i ritardi che possono verificarsi al momento dell'accettazione. Ciò è pressoché impossibile, in quanto il passeggero non può prevedere nello specifico le cause dei ritardi, né stimare adeguatamente l'entità o la durata dei singoli ritardi. Inoltre, sulla base delle prenotazioni effettuate, il vettore aereo è in grado di stimare fin dall'inizio il numero di passeggeri che si presenteranno al rispettivo banco dell'accettazione. *A fortiori*, è pertanto prevedibile che i passeggeri, i quali hanno effettuato il check-in online e hanno già pagato in anticipo il bagaglio registrato, si presentino per l'accettazione. Qualora il vettore aereo preveda intoppi o congestioni nel corso dell'accettazione, il vettore aereo operativo non resta privo di protezione. Infatti, esso ha la facoltà, a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento, di stabilire per iscritto (anche per via elettronica) un termine più ampio entro il quale i passeggeri devono presentarsi all'accettazione.

Nella misura in cui la resistente ritiene che il passeggero non debba semplicemente restare in fila d'attesa in silenzio nell'imminenza del volo, ma sia tenuto a segnalarsi attivamente all'attenzione del personale della compagnia aerea, in quanto, in caso contrario, gli sarebbe imputabile un concorso di colpa, anche tale tesi può apportare argomenti validi.

Dato che la questione non è stata ancora decisa dalla Corte di giustizia dell'Unione europea, era anche necessario sottoporla in via pregiudiziale.

III.

[OMISSIS] [norme processuali nazionali]

[OMISSIS]

[Or. 11] [OMISSIS]

Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf, Germania)