

**Causa C-642/23**

**Domanda di pronuncia pregiudiziale**

**Data di deposito:**

26 ottobre 2023

**Giudice del rinvio:**

Landgericht Düsseldorf (Germania)

**Data della decisione di rinvio:**

16 ottobre 2023

**Ricorrente:**

Flightright GmbH

**Convenuta:**

Etihad Airways P.J.S.C.

---

**Landgericht Düsseldorf**

**ORDINANZA**

Nella causa  
Flightright GmbH contro Etihad Airways P.J.S.C.

la ventiduesima Sezione civile del Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land di Düsseldorf, Germania)

in data 16 ottobre 2023

[omissis]

**ha deliberato quanto segue:**

Il procedimento è 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:

1.

Se l'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), in combinato disposto con l'articolo 7, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri [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], debba essere interpretato nel senso che sussiste un valido accordo firmato dal passeggero per il rimborso del prezzo del biglietto sotto forma di buoni di viaggio e crediti qualora il passeggero stesso abbia creato, sul sito internet della compagnia aerea, un conto cliente elettronico sul quale i buoni di viaggio e i crediti devono essere trasferiti, senza che egli abbia confermato con firma autografa il proprio accordo per tale modalità di rimborso.

2.

In caso di risposta affermativa alla prima questione: se il passeggero possa revocare il suo accordo validamente prestato per il rimborso del prezzo del biglietto sotto forma di buoni di viaggio e crediti ed esigere nuovamente l'adempimento mediante pagamento in denaro, qualora la compagnia aerea successivamente non accrediti sul conto cliente i buoni di viaggio e i crediti promessi.

**Motivazione:**

**I.**

La cedente disponeva di una prenotazione confermata sul volo operato dalla convenuta del 7 settembre 2020 da Düsseldorf via Abu Dhabi (volo n. EY24) a Brisbane, Queensland (volo n. EY484). La prenotazione comprendeva un cosiddetto *Open-Return-Ticket* (una prenotazione senza data fissa per il volo di ritorno). Tuttavia, il volo EY24 che avrebbe dovuto essere effettuato dalla convenuta è stato cancellato. Il prezzo totale pagato per il volo di andata e ritorno era di EUR 1 189,00 per passeggero. La cedente ha pagato tale importo all'operatore turistico «free4Travel».

Dopo che nel luglio 2020 l'operatore turistico ha dichiarato il proprio stato di insolvenza e non ha rimborsato le spese del biglietto, il padre della cedente si è rivolto alla convenuta per suo conto. Quest'ultima ha proposto di modificare formalmente la prenotazione dei voli, per generare un nuovo codice di prenotazione IATA. Egli ha espresso il suo accordo in tal senso. Successivamente, il padre della cedente ha nuovamente comunicato telefonicamente con un collaboratore del Service Center della convenuta, ottenendo la conferma che ai

passaggeri sarebbero state accreditate miglia aeree utilizzabili per un volo Ethiad (con validità di due anni) di valore equivalente al pagamento effettuato, ulteriori miglia aeree per un valore di USD 400,00, nonché 5 000 miglia aeree Etihad Guest supplementari. A tale scopo, ciascun passeggero doveva creare un corrispondente conto Etihad Credit, cosa poi avvenuta. I pagamenti promessi sono stati successivamente accreditati all'altro passeggero, ma non alla cedente.

Con lettera del 16 marzo 2021, la ricorrente ha informato la convenuta, a nome del padre della cedente e dell'altro passeggero della stessa prenotazione, indicando il codice di prenotazione, che questi ultimi si avvalevano del loro diritto di opzione ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (CE) n. 261/2004 e ha chiesto il rimborso, entro sette giorni, del prezzo pieno del biglietto per tutte le parti di viaggio che non erano state effettuate.

Con lettera del 13 agosto 2021, la cedente ha dichiarato «a titolo precauzionale» che «desiderava ottenere il rimborso del prezzo del biglietto aereo ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), primo trattino, del regolamento sui diritti dei passeggeri» e che cedeva «nuovamente alla Flightright GmbH [la ricorrente nel presente procedimento] il proprio diritto al rimborso».

Con il presente ricorso, la ricorrente chiede il rimborso del prezzo pieno del biglietto in base al diritto ad essa ceduto.

La convenuta contesta la legittimazione ad agire della ricorrente.

L'Amtsgericht (Tribunale circoscrizionale) ha respinto il ricorso con la motivazione che la ricorrente potrebbe, tutt'al più, chiedere il rimborso delle spese sostenute per il volo di andata, rimborso che tuttavia non avrebbe quantificato nel caso di specie, neppure dopo essere stata invitata a procedere in tal senso dal Tribunale.

La ricorrente ha impugnato tale sentenza di primo grado nelle forme e nei termini prescritti.

In sede di appello, essa chiede ora la modifica della sentenza dell'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf) del 29 aprile 2022 [*omissis*] e la condanna della convenuta a versare alla ricorrente EUR 1 189,00, maggiorati degli interessi nella misura del 5% al di sopra del tasso di base, a decorrere dal 24 marzo 2021.

La convenuta chiede che venga confermata la sentenza di primo grado.

## II.

L'accoglimento del ricorso dipende in misura determinante dalle questioni formulate nel dispositivo.

### In particolare:

1.

La ricorrente potrebbe avere diritto al rimborso del prezzo del biglietto pari a EUR 1 189,00, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), e dell'articolo 7, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri.

a) Ai sensi dell'articolo 5 e dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), del regolamento sui diritti dei passeggeri, in caso di cancellazione di un segmento di volo il viaggiatore ha diritto, in linea di principio, al rimborso del prezzo del biglietto per le parti di viaggio non effettuate. Nel caso di una prenotazione unica, come nella fattispecie, le «parti di viaggio» non effettuate comprendono sia il volo di andata che quello di ritorno [(*omissis*) v. anche orientamenti interpretativi della Commissione europea del 10 giugno 2016, C(2016) 3502 final, punto 4, b), e orientamenti interpretativi della Commissione, del 18 marzo 2020, COVID-19, C(2020)1830 final, punto 3. 2. c.)]. La nozione di «viaggio» nella locuzione «parti di viaggio» deve essere intesa in senso più ampio rispetto a quella di «volo» ai sensi del regolamento sui diritti dei passeggeri. La nozione di «volo» deve essere interpretata nel senso che essa consiste, sostanzialmente, in una operazione di trasporto aereo e costituisce quindi, in certo modo, un'«unità» di tale trasporto, realizzata da un vettore aereo che fissa il suo itinerario. Per contro, la nozione di «viaggio» è collegata alla persona del passeggero che sceglie la sua destinazione e che la raggiunge mediante voli operati da vettori aerei. Un viaggio, che comporta normalmente le parti «andata» e «ritorno», è anzitutto determinato dall'obiettivo personale e individuale dello spostamento [v. sentenza della Corte del 10 luglio 2008, Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400 (*omissis*)]. Le parti di viaggio non effettuate a causa della cancellazione del primo segmento del volo di andata comprendono quindi sia la parte restante del volo di andata, sia la totalità del volo di ritorno. Contrariamente al parere dell'Amtsgericht, è pertanto irrilevante il fatto che la ricorrente non abbia potuto quantificare i costi relativi al volo di andata. La domanda è volta al rimborso del prezzo pieno del biglietto aereo, nella fattispecie EUR 1 189,00.

b)

Appare peraltro dubbio se la domanda debba essere respinta in toto perché la cedente, rappresentata dal padre, aveva già esercitato il proprio diritto di opzione nei confronti della convenuta per il rimborso del biglietto aereo ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, in combinato disposto con l'articolo 7, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri, nel senso che il pagamento avrebbe dovuto essere effettuato sotto forma di crediti. Secondo la dichiarazione del testimone, dopo aver consultato la convenuta, la viaggiatrice ha creato un conto Etihad Credit, sul quale avrebbero dovuto essere accreditate miglia aeree per un valore equivalente al pagamento effettuato, ulteriori miglia aeree per un valore di USD 400,00 e 5 000 miglia aeree Etihad Guest supplementari. Tale conto sarebbe stato creato in formato elettronico dalla stessa viaggiatrice sul sito internet della convenuta. La questione che si pone al riguardo è se la creazione da parte del passeggero stesso del conto Etihad Credit sul quale, conformemente alle

comunicazioni intercorse e agli accordi presi tra il passeggero e il vettore aereo operativo, avrebbero dovuto essere accreditate miglia aeree per un valore equivalente al pagamento effettuato, ulteriori miglia aeree per un valore di USD 400,00 e 5 000 miglia aeree Etihad Guest supplementari, debba essere intesa come un «accordo firmato» dal passeggero ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri, nell'ambito di un'interpretazione autonoma di tale nozione nel diritto dell'Unione, o se l'accordo del passeggero richieda una firma autografa, come previsto, ad esempio, dall'articolo 126 del BGB [bürgerliches Gesetzbuch, codice civile tedesco].

Pertanto, è vero che la Corte ha deciso che l'articolo 31, paragrafi 2 e 3, della Convenzione di Montréal dev'essere interpretato nel senso che non osta a che il requisito della forma scritta sia considerato osservato laddove un agente del vettore aereo trasponga la denuncia di danno, a scienza del passeggero, in forma scritta, su supporto vuoi cartaceo vuoi elettronico, inserendola nel sistema elettronico del vettore medesimo, sempreché il passeggero stesso possa verificare l'esattezza del testo del reclamo, quale trasposto in forma scritta e inserito in tale sistema, potendo eventualmente modificarlo ovvero integrarlo, o anche sostituirlo, anteriormente alla scadenza del termine previsto dall'articolo 31, paragrafo 2, della Convenzione di Montréal (v. sentenza della Corte del 12 aprile 2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, punto 47). Al riguardo non è richiesta una firma autografa. Tuttavia, non è ancora stata chiarita la questione se tale interpretazione estensiva possa essere applicata anche al regolamento sui diritti dei passeggeri.

2.

Qualora la Corte risponda alla prima questione nel senso che l'«accordo firmato» non richiede una firma autografa del passeggero, ma che anche la creazione da parte dello stesso passeggero di un conto utente è sufficiente per ricevere i crediti, si pone allora l'ulteriore questione se il passeggero possa revocare l'opzione da esso esercitata e chiedere nuovamente il rimborso del prezzo del biglietto in denaro qualora, come nel caso di specie, il vettore aereo operativo non proceda ad un accredito malgrado l'accordo in tal senso.

Neppure tale questione, a quanto risulta, è stata sinora chiarita (in modo definitivo) dai giudici dell'Unione, e pertanto era necessario che fosse sottoposta alla Corte in via pregiudiziale.

### III.

[omissis]