

Causa C-705/23

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

17 novembre 2023

Giudice del rinvio:

Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf, Germania)

Data della decisione di rinvio:

2 novembre 2023

Attrice e ricorrente in appello:

Flightright GmbH

Convenuta e resistente in appello:

Condor Flugdienst GmbH

[OMISSIS] [Numero di ruolo]

Landgericht Düsseldorf

Ordinanza

Nella causa

Flightright GmbH, [OMISSIS] Berlino,

attrice e appellante,

[OMISSIS]:

contro

la Condor Flugdienst GmbH, [OMISSIS] Neu-Isenburg,

convenuta e appellata,

[OMISSIS]:

in data 2 novembre 2023, la XXII Sezione civile del Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf, Germania)

[OMISSIS]

ha così deliberato:

Il procedimento è sospeso.

Ai sensi dell'articolo 267, paragrafo 1, lettera b), e paragrafo 3, TFUE, viene sottoposta alla Corte di giustizia dell'Unione europea la seguente questione pregiudiziale vertente sull'interpretazione del diritto dell'Unione:

Se l'articolo 4 del regolamento (CE) n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che sussiste un negato imbarco del passeggero da parte del vettore aereo sotto forma di un negato imbarco comunicato anticipatamente anche qualora un'agenzia di viaggi informi il passeggero, tramite la comunicazione di un cambio di prenotazione, del fatto che il volo è stato cancellato, mentre invece una cancellazione del volo da parte del vettore aereo non ha affatto avuto luogo e il volo è stato effettivamente operato regolarmente.

Motivi:

I.

La ricorrente chiede alla convenuta, per effetto di surroga, il pagamento di compensazioni pecuniarie a causa del negato imbarco di due passeggeri.

I passeggeri (...) e (...) (in prosieguo: i «cedenti») prenotavano presso un'agenzia di viaggi un viaggio «tutto compreso» per Fuerteventura per il periodo dal 18 luglio 2020 al 30 luglio 2020. Faceva parte del pacchetto di prestazioni del viaggio «tutto compreso» anche il trasporto aereo da Düsseldorf a Fuerteventura e ritorno. I voli dovevano essere effettuati dalla convenuta. L'agenzia di viaggi comunicava ai cedenti che il volo di andata del 18 luglio 2020 (numero di volo: DE 1456) era stato cancellato. Aveva luogo un cambio di prenotazione su un volo in data 20 luglio 2020 (stesso numero di volo: DE 1456). I cedenti sostengono che l'agenzia di viaggi li avrebbe informati al riguardo solo 8 giorni prima della partenza. La convenuta ha contestato complessivamente siffatta affermazione. È pacifico che il volo originario del 18 luglio 2020 non è stato cancellato, ma è stato effettuato regolarmente. A causa della comunicazione dell'agenzia di viaggi, i cedenti non si sono tuttavia presentati in aeroporto il 18 luglio 2020, bensì solo il 20 luglio 2020.

I cedenti hanno ceduto i loro diritti alla ricorrente. La ricorrente ha agito in giudizio dinanzi all'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf, Germania) chiedendo il pagamento di un totale di EUR 800,00 a titolo

di compensazioni pecuniarie ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 3, e dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 261/2004 in combinato disposto con l'articolo 398 del BGB.

La ricorrente afferma che la convenuta dovrebbe assumersi la responsabilità del comportamento dell'agenzia di viaggi. Si dovrebbe partire dal presupposto, al riguardo, di un negato imbarco comunicato anticipatamente da parte della convenuta, dal quale deriverebbero i diritti fatti valere. La convenuta ritiene che nella specie non ricorra un caso di negato imbarco. Quest'ultimo presupporrebbe una condotta del vettore aereo. Nel caso in esame, tuttavia, la comunicazione sarebbe provenuta dall'agenzia di viaggi. Inoltre, essa avrebbe operato regolarmente il volo.

Nel procedimento di primo grado dinanzi all'Amtsgericht Düsseldorf è [OMISSIS] stata pronunciata una sentenza contumaciale con la quale la domanda è stata rigettata. La ricorrente ha impugnato tale sentenza. L'Amtsgericht Düsseldorf, con sentenza del 3 novembre 2022 [OMISSIS], ha confermato la sentenza contumaciale che aveva respinto la domanda.

La ricorrente [OMISSIS] ha interposto appello avverso tale sentenza. [OMISSIS]

II.

L'esito dell'appello proposto dalla convenuta dipende in maniera decisiva dalla risposta alla questione riportata *supra*, ossia se un negato imbarco ai sensi dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 261/2004 possa essere ravvisato anche in un negato imbarco comunicato anticipatamente mediante comunicazione di un cambio di prenotazione o rispettivamente mediante comunicazione di una cancellazione da parte dell'agenzia di viaggi. Siffatta questione non è stata finora chiarita né dai giudici dell'Unione né dai giudici supremi nazionali.

In particolare:

1.

In caso di risposta affermativa alla questione sollevata, alla ricorrente spetterebbe per effetto di surroga, nel caso di specie, una compensazione pecuniaria pari a EUR 800,00 ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 3, e dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 261/2004. La questione è pertanto rilevante ai fini della decisione.

a)

Non sono stati adottati né sono altrimenti ravvisabili, in particolare, motivi che giustificano il negato imbarco ai sensi dell'articolo 2, lettera j), ultima parte della frase, del regolamento (CE) n. 261/2004. Nell'ambito dei diritti associati al negato imbarco ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 3, e dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 261/2004, non viene in considerazione neanche un'applicazione analogica

dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), da i) a iii) del regolamento (CE) n. 261/2004 [v. sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea del 26 ottobre 2023 – C-238/22, (OMISSIS) punto 40 e segg.]. Di conseguenza, non è stato necessario chiarire la questione se i cedenti fossero stati informati del cambio di prenotazione prima degli otto giorni precedenti la data del volo.

b)

Dal momento che la convenuta ha negato per la prima volta in appello che i cedenti disponessero di una prenotazione confermata ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 261/2004, tale circostanza dovrebbe essere, in ultima analisi, irrilevante. Da un lato, essa è per ciò [OMISSIS] preclusa in grado d'appello. Dall'altro, questo Collegio ritiene che dal combinato dei «buoni» del 26 giugno 2020 (allegato K1), della conferma del viaggio e della fattura del 9 luglio 2020 (allegato K2) e della comunicazione del cambio di prenotazione (allegato K2) risulti che i cedenti disponevano originariamente di una prenotazione confermata dell'agenzia di viaggi per il volo DE 1456 del 18 luglio 2020.

Come dichiarato dalla Corte di giustizia dell'Unione europea con la sentenza del 21 dicembre 2021 – C-146/20, C-188/20, C-196/20, C-270/20 nelle cause riunite AD e a./Corendon Airline e a., un passeggero dispone di una «prenotazione confermata» ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 261/2004, sotto forma di «altro titolo» ai sensi dell'articolo 2, lettera g), seconda alternativa, del regolamento (CE) n. 261/2004, anche nel caso in cui l'operatore turistico trasmetta a detto passeggero, con il quale abbia concluso un contratto, un documento che offra al medesimo un trasporto su un volo determinato, individualizzato mediante l'indicazione dei luoghi e degli orari di partenza e di arrivo, nonché del numero di volo, e ciò anche nell'ipotesi in cui detto operatore turistico non abbia ricevuto conferma, da parte del vettore aereo interessato, per quanto riguarda gli orari di partenza e di arrivo di tale volo, fermo restando che spetta ai giudici nazionali verificare se il documento dell'agenzia di viaggi costituisca, nel singolo caso concreto, un «altro titolo», in particolare se gli orari indicati vengano designati come «orari provvisori» [v. sentenza della Corte del 21 dicembre 2021 – C-146/20, C-188/20, C-196/20, C-270/20 nelle cause riunite AD e a./Corendon Airline e a., (OMISSIS) punti 43, 50 e seg.]. I «buoni» del 26 giugno 2020 (allegato K1) contengono ciascuno un'individualizzazione del volo del 18 luglio 2020 tramite numero di volo, data del volo e orari di volo. Non sono ravvisabili limitazioni con riferimento alla vincolatività. Anche la denominazione come «buono» non costituisce un ostacolo. Siffatta denominazione corrisponde alla denominazione di «voucher». Il titolo non deve essere necessariamente denominato «conferma di prenotazione». Non risulta neanche che si tratti di un'opzione non vincolante o simili. Contrariamente a quanto sostenuto dalla convenuta, dalla conferma di prenotazione e dalla fattura del 9 luglio 2020 non risulta che i cedenti non avevano mai avuto una prenotazione sul volo DE 1456 del 18 luglio 2020, e che fin dall'inizio esisteva invece soltanto una prenotazione per il volo DE 1456 del 20 luglio 2020. In alto a

destra, infatti, compare quanto segue: «Prenotazione/Modifica del 9 luglio 2020». Inoltre, anche il testo della comunicazione del cambio di prenotazione («A causa di una cancellazione, non possiamo più offrire i voli da Lei prenotati del 18 luglio e rispettivamente del 30 luglio 2020. Siamo consapevoli di deluderLa con il presente messaggio. Ci scusiamo per gli eventuali disagi che ciò può comportare. Quale alternativa possiamo prenotare per Lei i seguenti voli allo stesso prezzo») depone nel senso di una prenotazione fissa già effettuata in precedenza per un collegamento aereo per il 18 luglio 2020.

2.

La questione se un negato imbarco ai sensi dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 261/2004 possa essere ravvisato anche in un negato imbarco comunicato anticipatamente mediante comunicazione di un cambio di prenotazione o rispettivamente mediante comunicazione di una cancellazione da parte dell'agenzia di viaggi non è stata finora chiarita né dai giudici dell'Unione né dai giudici supremi nazionali.

a)

Con ordinanza del 7 ottobre 2008, il BGH aveva già sottoposto in via pregiudiziale alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, la summenzionata questione pregiudiziale (v. BGH, ordinanza di rinvio del 7 ottobre 2008 – X ZR 96/06, NJW 2009, pag. 285). A causa del non luogo a provvedere altrimenti pronunciato, la causa è stata cancellata dal ruolo della Corte.

b)

[OMISSIS] [Giurisprudenza nazionale]

3.

Questo Collegio è dell'avviso che la questione debba essere risolta affermativamente.

Nel senso di una risposta affermativa potrebbe deporre il fatto che, diversamente che nelle versioni francese e spagnola, formulate nella forma attiva, le quali indicano espressamente il vettore aereo operativo come colui che si rifiuta di imbarcare i passeggeri, numerose altre versioni linguistiche (ad es. le versioni inglese, svedese, neerlandese, danese, italiana, portoghese e anche quella tedesca), stando il loro dettato, formulato al passivo, lasciano irrisolta la questione di chi sia il soggetto che pronuncia il rifiuto (v. BGH, ordinanza di rinvio del 7 ottobre 2008 - X ZR 96/06, NJW 2009, pag. 285, 286 punto 9; sentenza del 17 marzo 2015 - X ZR 34/14, NJW 2015, pag. 2181, 2184 punto 26).

Anche l'intenzione del legislatore di estendere la protezione offerta dal regolamento ai voli effettuati nell'ambito di viaggi «tutto compreso» potrebbe deporre nel senso che nel cambio di prenotazione del viaggiatore acquirente di un

pacchetto turistico debba essere ravvisato un rifiuto di imbarcarlo sul volo (originariamente) prenotato. Occorre inoltre osservare che, dal punto di vista del passeggero che non ha acconsentito al cambio di prenotazione, il cambio di prenotazione è equiparabile ad un diniego di imbarcarlo sul volo previsto. Il cambio di prenotazione è dunque teoricamente suddivisibile in un diniego dell'imbarco previsto e nella prenotazione su un nuovo volo. L'inclusione del cambio di prenotazione nella fattispecie del negato imbarco potrebbe pertanto essere necessaria al fine di tutelare il viaggiatore acquirente di un pacchetto turistico a fronte della privazione della protezione offerta dal regolamento conseguente al fatto che lo stesso – diversamente dal passeggero di un volo di linea – non viene respinto solo al momento dell'imbarco, bensì viene spostato già in precedenza su un altro volo, in quanto, più spesso nel caso di voli nell'ambito di un viaggio «tutto compreso» che nel caso di voli di linea, sarà prevedibile già in anticipo se ci saranno o meno posti sufficienti per tutti i passeggeri attesi all'imbarco (v. BGH, ordinanza di rinvio del 7 ottobre 2008 – X ZR 96/06, NJW2009, pag. 285, 286 punto 10 e seg.).

Si potrebbe ricorrere, come ulteriore argomento, alla disposizione di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (CE) n. 261/2004. Ai sensi di tale disposizione, il regolamento si applica anche qualora i passeggeri siano stati trasferiti da un vettore aereo o da un operatore turistico dal volo per il quale possedevano una prenotazione ad un altro volo, indipendentemente dal motivo. Poiché il regolamento deve essere dunque applicato anche nei casi di «trasferimento» del passeggero ad un altro volo da parte dell'operatore turistico, indipendentemente dal motivo, ciò potrebbe deporre nel senso che al passeggero debba spettare, in un caso del genere, un diritto a compensazione pecuniaria per negato imbarco. Infatti, nei casi di «trasferimento» a un altro volo, ossia di un cambio di prenotazione, è possibile che non ricorrano né una cancellazione né ritardi prolungati. Viene in considerazione, in tal caso, soltanto un negato imbarco. Sarebbe tuttavia contraddittorio se il legislatore, in un primo momento, prevedesse espressamente l'applicabilità in tali fattispecie, ma negasse poi il diritto a compensazione pecuniaria per negato imbarco che ne consegue. D'altra parte, la Corte ha già dichiarato che dall'articolo 3, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (CE) n. 261/2004 discende «che il regolamento n. 261/2004 si applica, tra l'altro, a una situazione nella quale un passeggero aereo sia stato trasferito dal vettore aereo, in seguito alla cancellazione del volo da lui prenotato, su un volo alternativo verso la sua destinazione finale». Esso riferisce dunque tale disposizione a fattispecie di cancellazione, ma solo «tra l'altro».

Infine, la Corte ha dichiarato che una «prenotazione confermata» ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 261/2004, con dati di volo individualizzati, alla quale si applica il regolamento, può essere rilasciata anche dall'operatore turistico, persino qualora la compagnia aerea non abbia confermato all'operatore turistico gli orari di volo interessati, ossia difetti una cosiddetta «prenotazione di copertura» [v. sentenza della Corte del 21 dicembre 2021 – C-146/20, C-188/20, C-196/20, C-270/20 AD e a./Corendon Airline e a., (OMISSIS) punto 51]. La Corte ha addotto al riguardo che diverse disposizioni

del regolamento non opererebbero una distinzione tra l'operatore turistico e il vettore aereo ai fini della loro applicazione [ad es. l'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), primo trattino e l'articolo 3, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (CE) n. 261/2004]. Inoltre, ritenere che una prenotazione possa essere confermata solo dal vettore aereo, facendo così gravare sul passeggero l'onere di verificare le informazioni fornite dall'operatore turistico, sarebbe in contrasto con l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri aerei, sancito al considerando 1 del medesimo regolamento. Il regolamento mirerebbe infatti a far sì che il rischio che gli operatori turistici forniscano informazioni inesatte ai passeggeri nell'ambito delle loro attività sia assunto dal vettore aereo. In tale contesto, il passeggero non sarebbe coinvolto nel rapporto tra il vettore aereo e l'operatore turistico e non potrebbe essergli richiesto di procurarsi informazioni al riguardo (v. sentenza della Corte, *loc. cit.* punto 46 e segg.).

Tale decisione potrebbe essere trasposta al caso di specie del cambio di prenotazione del passeggero da parte dell'operatore turistico a causa di una «cancellazione del volo». Anche al riguardo, infatti, si potrebbe partire dal presupposto di una parità di trattamento del vettore aereo operativo e dell'operatore turistico. Sarebbe probabilmente in contrasto con l'obiettivo di tutela del regolamento (CE) n. 261/2004, consistente nel garantire un elevato livello di protezione dei consumatori, non consentire al passeggero di opporre al vettore aereo un cambio di prenotazione da parte dell'operatore turistico. Il cambio di prenotazione da parte dell'operatore turistico potrebbe essere imputabile alla sfera di rischio del vettore aereo. Inoltre, se il vettore aereo operativo è tenuto ad accettare già una conferma di prenotazione non coperta da una prenotazione di copertura, ciò dovrebbe valere, a fortiori, anche per un negato imbarco sotto forma di un cambio di prenotazione da parte dell'operatore turistico. Ancora, anche in casi come quello in oggetto, il passeggero non può valutare in maniera affidabile se la causa per il negato imbarco scaturisca dalla sfera dell'operatore turistico o da quella della compagnia aerea. Un siffatto cambio di prenotazione può essere dovuto ad una sovraprenotazione o ad errori di prenotazione interni, così come anche ad un numero eccessivamente basso di contingenti di volo acquistati o a problemi interni dell'operatore turistico. Il passeggero che subisce un cambio di prenotazione da parte dell'operatore turistico non può né riconoscere siffatte eventualità né influire sulle medesime.

Poiché, tuttavia, siffatta questione non è stata ancora chiarita dalla Corte e una risposta del tutto certa alla medesima non è ricavabile neanche dalla sua giurisprudenza attuale, è opportuno procedere ai sensi dell'articolo 267, paragrafo 1, lettera b), e paragrafo 3, TFUE.

III.

[OMISSIS] [Firme]

[OMISSIS]

[Firme digitali]

DOCUMENTO DI LAVORO