Versione anonimizzata

Traduzione

C-49/22 – 1

Causa C-49/22

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

24 gennaio 2022

Giudice del rinvio:

Landesgericht Korneuburg (Austria)

Data della decisione di rinvio:

4 gennaio 2022

Convenuta in primo grado e appellante:

Austrian Airlines AG

Ricorrente in primo grado e appellato:

TW

[OMISSIS]

Il Landesgericht Korneuburg (Tribunale del Land, Korneuburg, Austria), in qualità di giudice d'appello [OMISSIS] nella causa tra il ricorrente in primo grado **TW**, [OMISSIS] e la convenuta in primo grado **Austrian Airlines AG** [OMISSIS], Vienna-Aeroporto, [OMISSIS], per l'importo di **1 000 EUR** [OMISSIS], su appello proposto dalla convenuta in primo grado avverso la sentenza del Bezirksgerichts Schwechat (Tribunale circoscrizionale di Schwechat, Austria) del 13.04.2021, 26 C 276/20p-12, [OMISSIS] ha pronunciato la seguente ordinanza:

[I] Ai sensi dell'articolo 267 TFUE vengono sottoposte alla Corte di giustizia dell'Unione europea le seguenti **questioni pregiudiziali**:

[1] Se l'articolo 5, paragrafo 1, lettera a), e l'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), 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 (il «regolamento sui diritti dei passeggeri»), debbano essere interpretati nel senso che deve essere considerato come un riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, che il vettore aereo operativo è tenuto ad offrire in caso di cancellazione, anche un volo di rimpatrio operato nell'ambito dell'attività di autorità pubblica di uno Stato, qualora il vettore aereo operativo, pur non potendo giustificare un diritto al trasporto del passeggero, poteva tuttavia registrare il passeggero a tal fine, sopportandone i costi e, in virtù di un accordo contrattuale con lo Stato, opera infine il volo con lo stesso aeromobile e gli stessi orari previsti per il volo originario.

[2] Se l'articolo 8, paragrafo 1, 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 (il «regolamento sui diritti dei passeggeri»), debba essere interpretato nel senso che un passeggero che si registri esso stesso su un volo di rimpatrio di cui alla prima questione e che a tal fine versi un contributo obbligatorio alle spese allo Stato, vanta, nei confronti del vettore aereo, un diritto al rimborso di tali spese che deriva direttamente dal regolamento sui diritti dei passeggeri, anche se le spese non consistono esclusivamente nei meri costi del volo.

[II] [OMISSIS] [Sospensione del procedimento]

MOTIVAZIONE:

A. Fatti

La convenuta è un vettore aereo austriaco. Il ricorrente e la moglie disponevano entrambi di prenotazioni confermate sui voli operati dalla convenuta OS 17 del 07.03.2020 da Vienna (VIE) a Mauritius (MRU) e OS 18 del 20.03.2020 da Mauritius (MRU) a Vienna (VIE). Entrambi i voli facevano parte di un pacchetto turistico «tutto compreso» acquistato dai ricorrenti.

Mentre il volo OS 17 è stato operato regolarmente, il 18.03.2020 la convenuta ha cancellato il volo OS 18 a causa della pandemia di COVID-19 e delle misure adottate dal governo federale austriaco in relazione alla stessa. Pur disponendo dei dati di contatto del ricorrente e della moglie, essa non li ha contattati né, di conseguenza, ha attirato l'attenzione di questi ultimi sui loro diritti ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento sui diritti dei passeggeri. È solo in data 19.03.2020 che il ricorrente e sua moglie hanno ricevuto una chiamata dall'operatore turistico, che li informava della cancellazione e di un volo di rimpatrio programmato dal ministero degli Affari esteri austriaco per il 20.03.2020. In tale data non venivano più operati altri voli di linea.

Il ricorrente e sua moglie si sono registrati online per tale volo sul sito del ministero degli Affari esteri. A tal fine, essi hanno pagato a detto ministero ciascuno un contributo obbligatorio alle spese dell'importo di 500 EUR. Il volo è stato operato dalla convenuta con il numero di volo OS 1024, alla stessa ora in cui sarebbe stato programmato il volo OS 18. La convenuta non aveva la possibilità di trasferire direttamente i passeggeri su tale volo di rimpatrio, ma avrebbe potuto registrare gli stessi sul sito del ministero degli Affari esteri e coprire le spese. La convenuta ha ricevuto una quota non accertabile dei 500 EUR che ciascun passeggero ha dovuto pagare.

La moglie del ricorrente ha ceduto a quest'ultimo i propri diritti derivanti dalla cancellazione del volo OS 18.

B. Argomenti e conclusioni delle parti:

Con ricorso del 14.09.2020 il **ricorrente in primo grado** ha inizialmente chiesto la somma di 900 EUR maggiorata degli interessi, sostenendo che il volo OS 18 sarebbe stato invero operato dalla convenuta, ma che sarebbe stato «computato due volte», con un importo di 900 EUR. Con memoria del 27.01.2021 il ricorrente ha esteso la sua richiesta a 1 000 EUR, maggiorati degli interessi, sostenendo in tale occasione che la convenuta avrebbe invero cancellato il volo OS 18, ma che lo avrebbe poi operato «mascherandolo da volo governativo», per il quale i passeggeri avrebbero dovuto pagare ciascuno l'importo di 500 EUR. Il volo sarebbe pertanto stato operato, ma sarebbe stato «computato due volte per un importo di 500 EUR». In violazione dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), del regolamento sui diritti dei passeggeri, la convenuta non solo non avrebbe offerto né organizzato un trasporto sostitutivo, ma avrebbe anche addebitato le spese per il trasporto, organizzato dal ricorrente stesso. Avendo violato al riguardo i propri obblighi stabiliti dal diritto dell'Unione, essa sarebbe responsabile per i danni subiti dal ricorrente per il fatto di essere stato obbligato a procedere a proprie spese alla sostituzione e al rimedio.

La **convenuta in primo grado** ha chiesto il rigetto del ricorso, eccependo e replicando, in sostanza, che il volo OS 18 aveva dovuto essere cancellato a causa della pandemia di COVID-19. Il ricorrente avrebbe raggiunto la sua destinazione finale attraverso un'operazione di rimpatrio operata dal ministero degli Affari esteri, per la quale essa non avrebbe addebitato alcun costo. La prenotazione del volo OS 18 farebbe parte di un pacchetto turistico «tutto compreso»; il ricorrente non avrebbe dimostrato il prezzo del biglietto relativo a tale volo, il che renderebbe inconcludente la domanda avversaria. L'operatore turistico non le avrebbe comunicato i dati di contatto del ricorrente. Il volo di rimpatrio non sarebbe un volo sostitutivo ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri, in quanto non si tratterebbe di una tariffa accessibile al pubblico. Altri voli di linea non sarebbero stati disponibili. La decisione su chi sarebbe stato trasportato sul volo di rimpatrio spetterebbe esclusivamente al

ministero degli Affari esteri; la convenuta non avrebbe quindi potuto trasferire essa stessa il ricorrente su tale volo.

C. Procedimento precedente

Il **Tribunale di primo grado** ha accolto la domanda in toto con riferimento al capitale respingendo per il resto una modesta domanda di interessi, senza dare adito a contestazione. Esso ha constatato i fatti sopra riassunti ed ha concluso, in punto di diritto, che la convenuta avrebbe annullato il volo OS 18 e che sarebbe stata tenuta, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera a), del regolamento sui diritti dei passeggeri ad offrire assistenza ai sensi dell'articolo 8 del medesimo regolamento. In caso di violazione di tale obbligo, i passeggeri sarebbero legittimati a reclamare un diritto a compensazione pecuniaria derivante direttamente dal diritto dell'Unione europea. Non avendo informato i passeggeri della cancellazione e della possibilità di scelta di cui all'articolo 8 del regolamento sui diritti dei passeggeri, la convenuta sarebbe venuta meno ai suoi obblighi e sarebbe responsabile per il danno per un importo di EUR 500 ciascuno. La dichiarazione di cessione coprirebbe la rivendicazione da parte del ricorrente dei diritti della moglie. Anche nell'ipotesi in cui per far valere la richiesta di compensazione fosse necessario un elemento di colpa della convenuta, esso sussisterebbe, dal momento che questa non avrebbe registrato i passeggeri sul sito del ministero degli Affari esteri e non avrebbe assunto a proprio carico il costo del volo di rimpatrio.

L'appello della convenuta in primo grado, per contro, è diretto contro tale decisione, con la richiesta di riformare la sentenza impugnata nel senso di respingere il ricorso; in via subordinata, viene presentata una domanda di annullamento. Nei limiti in cui rilevi ai fini del procedimento pregiudiziale, la ricorrente in appello sostiene che non le sia addebitabile alcuna condotta colposa avente un nesso di causalità con il danno subito dai passeggeri. Essa non avrebbe avuto la possibilità di modificare la prenotazione dei passeggeri. I voli di linea non sarebbero più stati operati e il volo di rimpatrio non costituirebbe un trasporto sostitutivo ai sensi dell'articolo 8 del regolamento sui diritti dei passeggeri, dal momento che essa non avrebbe potuto intervenire sulla prenotazione dei passeggeri su tale volo. Piuttosto, il volo costituirebbe una misura di pubblica autorità adottata dallo Stato per riportare a casa i cittadini. Imporre ad un vettore aereo di registrare i passeggeri per siffatti voli costituirebbe un eccesso rispetto ai suoi doveri di diligenza. I 500 EUR per passeggero non costituirebbero neppure una spesa di trasporto regolare, bensì un contributo alle spese imposto dalla Repubblica d'Austria. Quand'anche la convenuta avesse informato i passeggeri del volo di rimpatrio del ministero degli Affari esteri, essi avrebbero dovuto comunque corrispondere il contributo alle spese. Anche qualora tale pagamento dovesse essere comunque considerato un danno, l'evento che lo ha causato sarebbe la cancellazione del volo OS 18, che a sua volta sarebbe stata necessaria a causa della pandemia di COVID-19 e non potrebbe essere imputata all'appellante.

Nel suo **controricorso in sede d'appello** il ricorrente chiede di respingere l'appello. Egli sostiene, in sostanza, che la tesi sostenuta dal tribunale di primo grado sarebbe corretta.

Il giudice del rinvio, nella qualità di **giudice d'appello**, è chiamato a pronunciarsi sulle domande del ricorrente in secondo e ultimo grado. Al riguardo, esso deve limitarsi ad esaminare questioni di diritto, sulla base delle disposizioni del diritto processuale nazionale.

D. Basi giuridiche

L'obbligo per il vettore aereo di fornire assistenza risulta dalle seguenti disposizioni del regolamento sui diritti dei passeggeri:

Articolo 5 - Cancellazione del volo

(1) In caso di cancellazione del volo, ai passeggeri coinvolti:

1. è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 8;

(...)

Articolo 8 - Diritto a rimborso o al riavviamento

(1) Quando è fatto riferimento al presente articolo, al passeggero è offerta la scelta tra: (...)

(b) il riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, non appena possibile; (...)

E. Motivazione del rinvio pregiudiziale

Sulla prima questione pregiudiziale

Occorre innanzitutto rilevare che la prestazione di assistenza nell'ambito del sostegno e del rimpatrio in situazioni di emergenza fa parte della protezione consolare nell'ambito delle funzioni consolari della Repubblica d'Austria [articolo 3, paragrafo 2, punto 5, del KonsG (legge consolare)] e la sua esecuzione è un'attività sovrana dello Stato (cfr. RIS-Justiz RS0132961). Il vettore aereo convenuto vi ha collaborato in qualità di controparte contrattuale della Repubblica d'Austria, ma non ha avuto alcuna influenza sulla decisione di quest'ultima.

L'esito della controversia dipende quindi dalla corretta interpretazione dei termini «offerta» di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera b), del regolamento sui diritti dei passeggeri e «riavviamento» di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), del medesimo regolamento.

Il termine «offerta» di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera b), del regolamento, potrebbe essere inteso nel senso che il vettore aereo operativo, pur non essendo obbligato ad operare esso stesso il trasporto sostitutivo, deve tuttavia conferire al passeggero un diritto che egli possa far valere nei confronti di un altro vettore aereo con riferimento al trasporto. Ciò corrisponde alla posizione espressa da una parte della dottrina, secondo cui il vettore aereo dovrebbe procurare i biglietti per il volo sostitutivo e metterli a disposizione del passeggero [OMISSIS]. L'articolo 2, lettera f), del regolamento sui diritti dei passeggeri, definisce un biglietto un documento in corso di validità che dà diritto al trasporto (...), emesso o autorizzato dal vettore aereo o dal suo agente autorizzato.

Ciò concerne, in sostanza, l'argomento dell'appellante, la quale fa valere che, nella fattispecie, non sarebbe stata in grado di conferire ai passeggeri siffatto diritto.

Se l'obbligo del vettore aereo operativo verte sul conferimento di un diritto, ma esso non è in grado di provvedere in tal senso, si potrebbe sostenere che la mancata adozione di altre misure, come in questo caso, la registrazione dei passeggeri su un volo di rimpatrio, non costituisce una violazione degli obblighi di assistenza di cui all'articolo 8 del regolamento sui diritti dei passeggeri e, di conseguenza, non sussiste nemmeno un elemento di collegamento per un diritto a compensazione pecuniaria ai sensi della decisione della Corte nella causa C-83/10, *Rodriguez/Air France*.

Secondo il giudice del rinvio, tuttavia, sussistono anche argomenti a favore della tesi secondo cui l'obbligo di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), del regolamento sui diritti dei passeggeri non si limita ai casi in cui il vettore aereo può conferire un tale diritto ai passeggeri.

Da un lato, la Corte di giustizia ha affermato, a proposito dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera b), del regolamento sui diritti dei passeggeri, che tale disposizione non definisce le modalità che disciplinano i rapporti contrattuali eventualmente derivanti dall'attuazione di tale obbligo (C-530/19, *NM/ON*, punto 28). La Corte ha concluso per l'assenza di un obbligo, derivante dal diritto dell'Unione, per il vettore aereo di farsi carico delle modalità dell'assistenza in quanto tali. Avendo le due disposizioni la medesima finalità, tale conclusione potrebbe essere applicata al caso di specie. Di conseguenza, appare corretto che gli obblighi del vettore aereo non si limitino a conferire al passeggero un diritto diretto nei confronti di un terzo.

Dall'altro lato, nell'interpretare il regolamento sui diritti dei passeggeri, la Corte ha già ripetutamente fatto riferimento all'obiettivo, risultante dal considerando 1, di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri (C-74/19, *TAP*, punti 54 e 58; C-826/19, *WZ/Austrian Airlines AG*, punto 26 e segg.). L'obbligo di fornire un trasporto sostitutivo non appena possibile comprende appunto non solo l'obbligo di offrirlo, ma anche di sopportarne i costi. Il passeggero non è invero tenuto a contribuire attivamente alla ricerca di un trasporto sostitutivo adeguato

(C-354/18, *Rusu*, punto 55). Tuttavia, se lo fa comunque e riesce ad ottenere, a condizioni comparabili, un trasporto sostitutivo che il vettore aereo stesso non sarebbe stato in grado di fornire, sarebbe contrario all'obiettivo di un elevato livello di protezione se anche l'obbligo del vettore aereo di sopportare i costi del trasporto sostitutivo venisse meno solo per questo.

In definitiva, tuttavia, la decisione dipende anche dal fatto se un volo di rimpatrio operato dallo Stato debba essere considerato un «riavviamento [...] in condizioni di trasporto comparabili» ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), del regolamento sui diritti dei passeggeri.

In proposito, il giudice del rinvio ritiene che la caratteristica delle «condizioni di trasporto comparabili» si riferisca innanzitutto alle circostanze concrete del viaggio, quali il mezzo di trasporto utilizzato, l'orario di partenza e di arrivo previsto, nonché l'itinerario del viaggio. È quindi indubbio che il volo da considerare in questa sede è stato operato in condizioni comparabili.

L'appellante sostiene peraltro che non si tratterebbe di un riavviamento ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), del regolamento sui diritti dei passeggeri, dal momento che il volo di rimpatrio è stato operato ad una tariffa non direttamente o indirettamente accessibile al pubblico e, pertanto, non rientra nell'ambito di applicazione dell'articolo 3, paragrafo 3, di detto regolamento.

Il giudice del rinvio non considera convincente neppure questo argomento. Occorre rilevare che l'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), del regolamento sui diritti dei passeggeri si riferisce unicamente a un «riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili». Da tale disposizione non si può dedurre che possono essere qualificati come trasporto sostitutivo solo i voli che rientrano a loro volta nell'ambito di applicazione del regolamento. È vero che la Corte ha ritenuto che anche un volo offerto e accettato dai passeggeri come trasporto sostitutivo ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento sui diritti dei passeggeri, rientri nell'ambito di applicazione di tale regolamento (C-832/18, *Finnair*). Tuttavia, tale sentenza è stata pronunciata in un caso in cui i passeggeri erano stati effettivamente prenotati su un altro volo di linea. Ciò non deve quindi intendersi univocamente nel senso che un trasporto sostitutivo dovrebbe in ogni caso essere operato sotto forma di un volo rientrante nell'ambito di applicazione del regolamento.

Sulla seconda questione

La Corte ha già stabilito che, in caso di violazione da parte del vettore aereo degli obblighi di cui agli articoli 8 e 9 del regolamento sui diritti dei passeggeri, questi ultimi possono far valere un diritto al risarcimento sulla base degli elementi di cui ai citati articoli, che non sia fondato sulla legislazione nazionale in materia di risarcimento dei danni (C-83/10 *Sousa Rodriguez, Air France*, punto 43 e segg.). Inoltre, per quanto riguarda l'articolo 9, paragrafo 1, lettera b), del regolamento sui diritti dei passeggeri, essa ha già precisato che il diritto del passeggero al

rimborso è determinato in funzione dei criteri di necessità, adeguatezza e ragionevolezza (C-12/11, punto 66 *McDonagh/Ryanair*, C-530/19 *NM/ON*, punto 36).

Il giudice del rinvio muove dal presupposto che gli stessi criteri debbano essere applicati anche al diritto al rimborso nell'ipotesi di violazione dell'obbligo di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), del regolamento sui diritti dei passeggeri. Il che significa che in un caso come quello in esame il vettore aereo dovrebbe rimborsare integralmente tali costi, anche se non si riferiscono esclusivamente al trasporto in quanto tale.

Al giudice del rinvio tale interpretazione appare possibile qualora contribuisca al meglio alla realizzazione dell'obiettivo perseguito dall'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), del regolamento sui diritti dei passeggeri, vale a dire che il passeggero arrivi il più rapidamente possibile al luogo di destinazione [OMISSIS]. Diversamente, infatti, i passeggeri che per qualsiasi motivo sono stati in grado di organizzare un volo alternativo adeguato, di fatto impossibile da organizzare per il vettore aereo, si trovano nella situazione di non poter avvalersi di tale trasporto a causa dei costi di cui devono farsi carico.

F. Considerazioni di ordine procedurale

[OMISSIS] [Considerazioni di ordine procedurale]

[OMISSIS] [Sospensione del procedimento]

Landesgericht Korneuburg [OMISSIS]

Korneuburg, 04.01.2022

[OMISSIS]