

Causa C-20/24 [Cymdek]ⁱ

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

12 gennaio 2024

Giudice del rinvio:

Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w Warszawie
(Polska)

Data della decisione di rinvio:

24 novembre 2023

Ricorrenti:

M1.R

M2.R

Resistente:

AAA sp. z o.o.

numero di ruolo I C 1222/22

ORDINANZA

Il 24 novembre 2023

il Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w Warszawie w I Wydziale
Cywilnym (Tribunale circondariale per la città capitale di Varsavia in Varsavia, I
Sezione civile, Polonia) (omissis)

(omissis) dopo aver esaminato in camera di consiglio, il 24 novembre 2023, a
Varsavia

la causa promossa con domanda di **M1.R. e M2.R.**

ⁱ Il nome della presente causa è un nome fittizio. Non corrisponde al nome reale di nessuna delle parti del procedimento.

contro **AAA spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (società a responsabilità limitata) con sede a W.**

relativa al pagamento di somme di denaro

decide:

I. di sottoporre alla Corte di giustizia dell'Unione europea le seguenti questioni pregiudiziali:

1. Se, ai sensi dell'articolo 2, lettera g), 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, la carta d'imbarco di un passeggero possa costituire un altro titolo, che attesti che la prenotazione è stata accettata e registrata dal vettore aereo o dall'operatore turistico.
2. Se, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), 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, i passeggeri in possesso di una carta d'imbarco per il volo in questione debbano essere considerati, qualora non venga dimostrata alcuna particolare circostanza anomala, quali passeggeri che dispongono di una prenotazione confermata sul volo in questione.
3. Se, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 3, 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, incomba al passeggero l'onere di fornire la prova del pagamento del volo o se invece spetti al vettore dimostrare, se del caso, per sottrarsi alla propria responsabilità, che il passeggero ha viaggiato gratuitamente o ad una tariffa ridotta.
4. Se l'articolo 3, paragrafo 3, 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, debba essere interpretato nel senso che quando un passeggero ha acquistato un viaggio «tutto compreso» presso un operatore turistico e

quest'ultimo ha pagato la tariffa per il volo al vettore, il volo deve essere considerato effettuato a titolo oneroso.

5. Se l'articolo 3, paragrafo 3, 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, debba essere interpretato nel senso che, nel caso in cui un terzo acquisti per conto dei passeggeri un viaggio «tutto compreso», nell'ambito del quale l'operatore turistico paga al vettore aereo di voli charter una remunerazione di mercato, non si configura un'ipotesi di «passeggeri che viaggiano ad una tariffa ridotta», indipendentemente da accordi intercorsi tra il terzo ed i passeggeri relativamente alla ripartizione delle spese.

II. (omissis) sospendere il procedimento fino a quando la Corte di giustizia dell'Unione europea non si sia pronunciata sulle questioni pregiudiziali.

Domanda di pronuncia pregiudiziale

1. Identificazione dell'organo giurisdizionale e delle parti

1. Il giudice del rinvio: Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w Warszawie (Tribunale circondariale per la città capitale di Varsavia in Varsavia, I Sezione civile, Polonia) (omissis)
2. Ricorrenti: M1.R (omissis), M2.R (omissis),
3. (omissis)
4. Resistente: [AAA] Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (società a responsabilità limitata) (omissis)
5. (omissis)

2. Oggetto del procedimento e circostanze di fatto rilevanti

1. La [AAA] società a responsabilità limitata con sede a W. è un vettore aereo di voli charter (in prosieguo: il «Vettore»).
2. La [BBB] società a responsabilità limitata con sede a W. è un operatore turistico che fornisce servizi di vacanze e viaggi «tutto compreso» ai consumatori (in prosieguo: l'«Operatore turistico»).

3. Il Vettore ha presentato un'offerta e successivamente ha concluso un contratto con l'Operatore turistico, sulla base del quale il Vettore forniva all'Operatore turistico voli specifici in date specifiche, per i quali l'Operatore turistico vendeva i biglietti ai passeggeri. L'Operatore turistico ha pagato al Vettore il corrispettivo per i voli.
4. I ricorrenti M1.R. e M2.R. hanno partecipato ad un viaggio «tutto compreso» che comprendeva anche il trasferimento da Tenerife (Spagna) a Varsavia (Polonia), in data 20 maggio 2021, con il volo n. ENT 7346, operato dal Vettore.
5. Il contratto relativo all'organizzazione del viaggio «tutto compreso» è stato concluso dalla [CCC] sp. z o.o. (società a responsabilità limitata) (per conto, tra l'altro, dei ricorrenti e di altri partecipanti) con l'Operatore turistico.
6. Il Vettore ha operato il volo controverso con un ritardo all'arrivo di oltre 22 ore.
7. Come prova della loro legittimazione ad agire per il riconoscimento di una compensazione pecuniaria a titolo di ritardo del volo, i ricorrenti hanno presentato, tra l'altro, copie delle carte d'imbarco del suddetto volo, sulle quali era indicato il Vettore.
8. Il Vettore ha rifiutato di pagare la compensazione pecuniaria ai ricorrenti per il ritardo del volo, indicando che essi non avevano dimostrato di disporre di una prenotazione confermata e «pagata» per il volo in questione.
9. Il Sąd Okręgowy w Warszawie (Tribunale regionale di Varsavia, Polonia), in alcune sentenze, ha condiviso l'argomentazione del Vettore, dichiarando che la carta d'imbarco costituisce la prova della presenza del passeggero all'accettazione, ma non vale come prova del possesso di una prenotazione confermata e «pagata».
10. A loro volta, i passeggeri ritengono di aver dimostrato, presentando le carte d'imbarco, di disporre di una prenotazione confermata, altrimenti le carte d'imbarco non sarebbero state loro rilasciate. Essi indicano inoltre che non spetta loro provare l'«avvenuto pagamento» della prenotazione, bensì, tutt'al più, è il Vettore a dover dimostrare che i ricorrenti avevano viaggiato gratuitamente.
11. Inoltre, i ricorrenti affermano che, se il Vettore ha ricevuto dall'Operatore turistico il corrispettivo per l'esecuzione del volo e l'Operatore turistico ha ricevuto dalla [CCC] sp. z o.o., che ha finanziato il viaggio «tutto compreso» ai ricorrenti, il corrispettivo per tale viaggio, il quale comprendeva, tra l'altro, il volo operato dal Vettore, i ricorrenti non hanno quindi viaggiato gratuitamente. Orbene,

con riferimento all'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, è irrilevante il fatto se il volo sia stato pagato dai passeggeri o da un terzo che lo ha finanziato per loro (purché il terzo in questione non sia il Vettore).

12. Da parte sua, il Vettore sostiene che, siccome i ricorrenti stavano partecipando ad un viaggio offertogli a condizioni preferenziali dalla [CCC] sp. z o.o., essi viaggiavano «gratuitamente o ad una tariffa ridotta» ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, e pertanto non hanno diritto ad una compensazione pecuniaria.

3. Contenuto delle disposizioni nazionali applicabili nel caso di specie.

Legge del 23 aprile 1964 sul codice civile (ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny, Dziennik Ustaw - Gazzetta ufficiale polacca - del 2023, posizione 1610, testo unico):

Articolo 6:

L'onere di provare un fatto incombe su colui che ne fa valere le conseguenze giuridiche.

Legge del 17 novembre 1964 sul codice di procedura civile (ustawa z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego; Dziennik Ustaw del 2023, posizione 1550, testo unico):

Articolo 231:

Il giudice può considerare accertati i fatti rilevanti ai fini della decisione della causa, qualora tale conclusione possa essere dedotta da altri fatti accertati (presunzione di fatto).

4. Disposizioni del diritto dell'Unione oggetto delle questioni pregiudiziali.

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 (GU 2019, L 119, pag. 202):

Considerando 1 e 5 del regolamento n. 261/2004.

- (1) «L'intervento dell'[Unione] nel settore del trasporto aereo dovrebbe mirare, tra le altre cose, a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri.

Andrebbero inoltre tenute in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale».

- (5) «Poiché la distinzione tra servizi aerei di linea e non di linea tende ad attenuarsi, siffatta protezione dovrebbe valere non solo per i passeggeri dei voli di linea ma anche per quelli dei voli non di linea, compresi quelli dei circuiti “tutto compreso”».

Articolo 2, lettera g):

«Ai sensi del presente regolamento, si intende per “prenotazione” il fatto che il passeggero è in possesso di un biglietto, o di un altro titolo, che attesti che la prenotazione è stata accettata e registrata dal vettore aereo o dall’operatore turistico».

Articolo 3, paragrafo 2, lettera a)

«Il presente regolamento si applica a condizione che i passeggeri dispongano di una prenotazione confermata sul volo in questione e, tranne nei casi di cancellazione di cui all’articolo 5, si presentino 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».

Articolo 3, paragrafo 3

«Il presente regolamento non si applica ai passeggeri che viaggiano gratuitamente o ad una tariffa ridotta non accessibile, direttamente o indirettamente, al pubblico. Tuttavia esso si applica ai passeggeri titolari di biglietti emessi nel quadro di un programma Frequent Flyer o di altri programmi commerciali dei vettori aerei o degli operatori turistici».

4. Giurisprudenza della Corte di giustizia dell’Unione europea rilevante per l’oggetto delle questioni pregiudiziali

- 1 Sentenza della Corte di giustizia, del 21 dicembre 2021, Azurair e a., C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20, EU:C:2021:1038

L’articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 261/2004 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 deve essere interpretato nel senso che il passeggero dispone di una «prenotazione confermata», ai sensi di tale disposizione, nel caso in cui l’operatore turistico trasmetta a detto passeggero, con il quale abbia concluso un contratto, un «altro titolo», ai sensi dell’articolo 2, lettera g), del suddetto regolamento, 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.

- 1 Sentenza della Corte di giustizia del 26 marzo 2020, Primera Air Scandinavia, C-215/18, EU:C:2020:235

Il regolamento n. 261/2004 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, deve essere interpretato nel senso che un passeggero di un volo ritardato di tre o più ore può proporre un ricorso per il riconoscimento di una compensazione pecuniaria ai sensi degli articoli 6 e 7 di tale regolamento nei confronti del vettore aereo operativo, anche se tale passeggero e tale vettore aereo non hanno stipulato tra loro alcun contratto e il volo di cui trattasi fa parte di un viaggio «tutto compreso» che rientra nell'ambito di applicazione della direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti «tutto compreso».

2. Ordinanza della Corte di giustizia dell'11 ottobre 2021, Vueling Airlines, C-686/20, EU:C:2021:859

L'articolo 2 del regolamento n. 261/2004 definisce la nozione di «biglietto» come «un documento in corso di validità che dà diritto al trasporto o un titolo equivalente in forma non cartacea, compresa la forma elettronica, emesso o autorizzato dal vettore aereo o dal suo agente autorizzato». Dall'articolo 2, lettera g), del regolamento n. 261/2004 si evince inoltre che il possesso del biglietto da parte del passeggero può costituire la prova che la prenotazione è stata accettata e registrata dal vettore aereo. Ne consegue che la nozione di «biglietto», che è una nozione autonoma nel diritto dell'Unione, è definita in modo ampio nel regolamento n. 261/2004 e comprende qualsiasi elemento, materiale o immateriale, che conferisce al passeggero il diritto al trasporto. Occorre aggiungere che un'interpretazione restrittiva di tale nozione avrebbe per effetto la sensibile diminuzione della protezione accordata ai passeggeri a norma del regolamento n. 261/2004 e sarebbe pertanto contraria all'obiettivo di quest'ultimo, indicato al considerando 1, che è quello di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri (v., per analogia, sentenza del 4 ottobre 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, punto 23).

3. Ordinanza della Corte di giustizia del 24 ottobre 2019, easyJet Airline, C-756/18, EU:C:2019:902

Il regolamento n. 261/2004 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 in particolare il suo articolo 3, paragrafo 2, lettera a), deve essere interpretato nel senso che ai passeggeri di un volo ritardato di tre o più ore all'arrivo, che dispongano di una prenotazione confermata per tale volo, non può essere rifiutata la compensazione pecuniaria ai sensi del citato regolamento per il semplice motivo che, al momento della loro richiesta di compensazione, essi non hanno dimostrato la propria presenza all'accettazione per detto volo, in particolare mediante la carta d'imbarco, a meno che venga dimostrato che tali passeggeri non sono stati trasportati sul volo ritardato di cui trattasi, circostanza che spetta al giudice nazionale verificare.

5. Collegamento della controversia con il diritto dell'Unione.

I ricorrenti chiedono la compensazione pecuniaria prevista dall'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e dall'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 per il ritardo del volo. La valutazione della domanda dei ricorrenti dipende dall'interpretazione del diritto dell'Unione europea.

6. Dubbi di diritto del giudice nazionale e loro rilevanza per la decisione della causa dinanzi ad esso pendente

1. Il giudice nazionale nutre dubbi riguardo alle seguenti questioni:
 - a. se, in base ai fatti accertati, la presentazione di una carta d'imbarco da parte del passeggero costituisca un altro titolo che attesti che la prenotazione è stata accettata e registrata dal vettore aereo o dall'operatore turistico.
 - b. se la dimostrazione da parte del passeggero di aver effettuato il viaggio a titolo oneroso e non ad una tariffa ridotta, costituisca il presupposto della legittimazione ad agire di quest'ultimo,
 - c. se il volo controverso, che è stato pagato dall'Operatore turistico (non vi è alcuna prova del fatto che i ricorrenti abbiano pagato personalmente la tariffa e in quale misura), sia qualificabile come gratuito o effettuato ad una tariffa ridotta non accessibile al pubblico ai sensi del regolamento n. 261/2004,
2. Il giudice ha esaminato la sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea del 21 luglio 2021, C-146/20 (EU:C:2021:1038). Sebbene tale sentenza riguardi questioni simili, essa non risponde tuttavia ai dubbi che il giudice nutre in merito alla questione, se il diritto dell'Unione consenta, nella situazione prospettata dal giudice, la presentazione di un altro titolo che attesti il possesso da parte del passeggero di una prenotazione confermata sul volo in questione, laddove la carta d'imbarco a cui si fa riferimento non contenga tutti gli elementi

menzionati nella citata sentenza, come, ad esempio, l'orario di arrivo del volo interessato.

3. Dal testo dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 261/2004 risulta che tale regolamento si applica soltanto se i passeggeri, da un lato, dispongano di una prenotazione confermata sul volo in questione e, dall'altro, si presentino all'accettazione entro i termini previsti da detta disposizione.
4. Dalle circostanze della controversia principale risulta che i passeggeri hanno ricevuto le carte d'imbarco, si sono presentati all'accettazione entro i termini previsti e hanno preso il volo in questione, il che è stato riconosciuto dal Vettore, tuttavia non hanno presentato un documento quale prenotazione confermata sul volo.
5. Il Vettore aereo ritiene che le condizioni previste dal regolamento n. 261/2004 debbano essere interpretate in modo restrittivo e sottolinea che, alla luce della giurisprudenza della Corte (sentenza C-756/18), mentre è consentito presumere la presenza del passeggero all'accettazione qualora quest'ultimo disponga di una prenotazione confermata sul volo in questione, al contrario, non può presumersi il possesso da parte del passeggero di una prenotazione confermata sul volo per il fatto che quest'ultimo si sia presentato all'accettazione (fatto comprovabile con la carta d'imbarco). Questa posizione, pur respinta dalla giurisprudenza di questo giudice, è tuttavia condivisa da alcuni collegi dell'organo giurisdizionale di ricorso.
6. Il giudice a quo rileva, invece, che la carta d'imbarco viene rilasciata al passeggero che dispone di una prenotazione confermata sul volo in questione (e non a qualsiasi persona) e dopo l'effettuazione delle operazioni di accettazione, mentre nel caso dell'accettazione effettuata online è necessario fornire il numero di biglietto o il numero di prenotazione, per cui, secondo il giudice nazionale, sembrerebbe che anche la carta d'imbarco costituisca un altro titolo, che attesti che la prenotazione è stata accettata e registrata dal vettore aereo o dall'operatore turistico. In effetti, non esiste un altro modo razionale per spiegare (escludendo situazioni anomale e difficilmente ipotizzabili che comunque sembra spetti al vettore e non al passeggero dimostrare) come il passeggero in questione avrebbe ottenuto la carta d'imbarco se non disponesse di una prenotazione. È molto più probabile che un passeggero in possesso di una prenotazione non si presenti per il volo, eppure, in tale situazione, la Corte ha ammesso una presunzione di presenza all'accettazione fondata sul fatto di essere in possesso di una prenotazione.
7. Inoltre, dal fatto che il passeggero non dispone di una prenotazione confermata sul volo, la convenuta (e, a seguire, alcuni collegi degli

organi giurisdizionali di ricorso) deduce l'impossibilità di verificare che il volo sia stato pagato dal passeggero, rilevando che il regolamento n. 261/2004 non si applica ai passeggeri che viaggiano gratuitamente o ad una tariffa ridotta non accessibile al pubblico (articolo 3, paragrafo 3, del regolamento).

8. Ciononostante, sembrerebbe che spetti alla convenuta, la quale dall'asserita gratuità del trasporto deduce le conseguenze giuridiche ad essa favorevoli, dimostrare, se del caso, tale fatto, mentre i passeggeri sono tenuti a dimostrare che erano in possesso di una «prenotazione confermata», e non necessariamente di una prenotazione «pagata» e confermata, come sostiene la convenuta (posizione condivisa da alcuni colleghi dell'organo giurisdizionale di ricorso).
9. Inoltre occorre osservare che, nel caso dei viaggi «tutto compreso», è l'operatore turistico ad essere vincolato dal contratto di trasporto stipulato con il vettore aereo ed è l'operatore turistico a pagare il volo. Orbene, i passeggeri pagano per il pacchetto turistico e non per il volo. Pertanto, qualora un pacchetto turistico il cui prezzo è stato pagato (indipendentemente se direttamente dai passeggeri o da un terzo per conto loro), includa un volo (per il quale l'operatore turistico ha versato il corrispettivo al vettore), non si configura un'ipotesi di «passeggeri che viaggiano gratuitamente».
10. Il giudice nazionale nutre dubbi anche sull'interpretazione della nozione di «viaggiare ad una tariffa ridotta non accessibile, direttamente o indirettamente, al pubblico» di cui all'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, vale a dire, se tale concetto si riferisca ad uno sconto offerto al passeggero dal vettore (posizione che il giudice è propenso a sostenere) o se la disposizione in parola riguardi anche una situazione in cui il vettore percepisce una remunerazione di mercato dall'operatore turistico, ma quest'ultimo, o un altro soggetto ancora, garantisce ai passeggeri condizioni preferenziali per la partecipazione al viaggio «tutto compreso». Quest'ultima posizione sembra contraria all'obiettivo del regolamento e difficile da applicare nella pratica a causa della mancanza dei criteri che consentano di determinare quali condizioni di partecipazione ad un viaggio «tutto compreso» siano da considerare preferenziali.
11. Il giudice nazionale ritiene che l'interpretazione proposta dal Vettore e da alcuni colleghi dell'organo giurisdizionale di ricorso sia incompatibile con l'obiettivo e il contenuto del regolamento (CE) n. 261/2004, il quale, al considerando 5, prevede espressamente che la protezione vale anche per i passeggeri dei voli non di linea, compresi quelli dei circuiti «tutto compreso» che hanno opportunità limitate di dimostrare che il volo sia stato pagato da un terzo.

12. (omissis)
13. Le risposte della Corte alle questioni del giudice e il chiarimento dei dubbi evidenziati consentiranno di stabilire se il Vettore convenuto è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria per il ritardo del volo in questione e, di conseguenza, permetteranno di decidere circa la fondatezza o meno del ricorso.

DOCUMENTO DI LAVORO