



CAMMINO DIRITTO

Rivista di informazione giuridica
<https://rivista.camminodiritto.it>



LA TUTELA DEL PASSEGGERO IN CASO DI VOLO ANTICIPATO

Il presente contributo è volto ad analizzare l'innovativa sentenza della Corte di giustizia dell'Unione Europea del 21 dicembre 2021, AD e a. contro Corendon Airlines e a., cause riunite C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20, che si è pronunciata relativamente ad una fattispecie non disciplinata dal legislatore europeo: il caso del volo anticipato rispetto all'orario inizialmente previsto, considerato quale cancellazione del volo. La pronuncia dimostra come, ancora una volta, la giurisprudenza di Lussemburgo arricchisca il diritto dell'Unione Europea tutelando il consumatore, andando al di là dei confini letterali normativi.

di **Morena Cavaleri**
IUS/06 - DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE
Articolo divulgativo - ISSN 2421-7123

Direttore responsabile
Alessio Giaquinto

Pubblicato, Lunedì 10 Luglio 2023

 Abstract ENG

This contribution is aimed at analyzing the innovative judgment of the Court of justice of the Eu-ropéan Union of 21 December 2021, AD and others. against Corendon Airlines and others, joined cases C-146/20, C-188/20, C-196/20 and C-270/20, which ruled in relation to a case not governed by the European legislator: the case of the flight earlier than the originally scheduled time, consid-ered as a cancellation of the flight. The ruling demonstrates how, once again, Luxembourg juris-prudence enriches European Union law by protecting the consumer, going beyond the literal regu-latory boundaries.

Sommario 1. Introduzione; 2. La sentenza del 21 dicembre 2021, AD e a. contro Corendon Airlines e a., cause riunite C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20; 3. Conclusioni.

1. Introduzione

Il contratto di trasporto è definito dall'art. 1681 c.c. come quel contratto con cui il vettore «si obbliga, verso corrispettivo, a trasferire persone o cose da un luogo a un altro». La disciplina del contratto di trasporto aereo è, in particolare, contenuta nel Codice della navigazione agli artt. 941-949-ter. Relativamente alla sua natura giuridica, viene considerato come un contratto consensuale, normalmente oneroso e a prestazioni corrispettive^[1]. Il trasporto aereo è caratterizzato da elementi di specificità: oggetto della prestazione è il trasporto di persone e bagagli e il mezzo attraverso cui adempierla assume rilevanza essenziale; inoltre, la protezione dei passeggeri e dei bagagli durante il volo si affianca alla prestazione del trasporto^[2].

Tutto ciò premesso, gli artt. 1680 c.c., 941 e 947 cod. nav. rinviano alla disciplina speciale di settore: quella del codice civile, ma soprattutto del codice della navigazione può, dunque, essere considerata una normativa residuale^[3]. In particolare, la prima normativa, a livello sovranazionale, volta a disciplinare il trasporto aereo di persone è stata la Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929, ratificata in Italia con la legge 19 maggio 1932 n. 841, successivamente sostituita dalla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, firmata dalla Comunità il 9 dicembre 1999 sulla base dell'art. 300, n. 2, CE, che è stata approvata a nome di quest'ultima con la decisione 2001/539 ed è entrata in vigore per quanto riguarda la Comunità il 28 giugno 2004^[4]. A livello comunitario, invece, integrando la normativa internazionale- «sia per rafforzare i diritti dei passeggeri sia per provvedere affinché, nell'ambito di un mercato liberalizzato, i vettori aerei operino secondo condizioni armonizzate»^[5]- la materia è regolata dal Regolamento (CE) n. 261/2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai

passaggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91.

Prima di analizzare l'innovativa pronuncia della giurisprudenza di Lussemburgo, sembra doveroso chiarire che la nozione di "volo" non rientra tra le definizioni del regolamento, tanto che la Corte di Giustizia dell'Unione Europea, pochi anni dopo l'entrata in vigore dello stesso, ha sentito il bisogno di precisarlo nella sentenza del 10 luglio 2008 causa C-173/07 (Emirates Airlines — Direktion für Deutschland). In particolare, la Corte definisce il volo «un'unità di tale trasporto realizzata da un vettore aereo che fissa il suo itinerario», non rilevando che due voli (uno di andata e l'altro di ritorno) siano stati oggetto di un'unica prenotazione^[6].

Il regolamento si applica ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro e ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo a destinazione di un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro, a condizione che i passeggeri dispongano di una prenotazione confermata sul volo in questione e 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.

2. La sentenza del 21 dicembre 2021 AD e a. contro Corendon Airlines e a., cause riunite C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20

I casi di disservizi disciplinati dal regolamento sono: il negato imbarco, la cancellazione del volo e il ritardo dello stesso. Nulla si dice, invece, relativamente all'ipotesi, oggi non poco frequente, dell'anticipazione del volo rispetto all'orario originariamente previsto, caso che provoca non pochi disagi ai passeggeri, i quali sono costretti a riorganizzare la giornata della partenza compatibilmente con il nuovo orario e, in alcuni, casi a rinunciare per impegni personali ormai non prorogabili.

Sul punto, la Corte di giustizia dell'Unione Europea si è pronunciata con una sentenza altamente innovativa: la sentenza del 21 dicembre 2021, AD e a. contro Corendon Airlines e a., cause riunite C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20.

La vicenda della causa C-146/20 sottoposta al vaglio della Corte di Giustizia dell'Unione Europea coinvolge dei passeggeri che avevano prenotato un volo con partenza da Düsseldorf (Germania) e con destinazione Antalya (Turchia), volo che successivamente è stato anticipato di ben un'ora e quaranta minuti rispetto all'orario di partenza inizialmente previsto. Non avendo potuto prendere il volo così anticipato, i passeggeri propongono ricorso presso il Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf (Germania) contro la compagnia Corendon Airlines al fine di ottenere la compensazione pecuniaria di cui all'art. 5 del Reg.

261/2004, sostenendo che l'anticipazione del volo costituisce cancellazione dello stesso, nonostante la compagnia citata non avesse modificato il numero del volo.

In prima istanza, il Tribunale ha rigettato il ricorso ritenendo che l'anticipazione non potesse essere considerata quale cancellazione del volo ai sensi dell'art. 5 del regolamento europeo. Tuttavia, i passeggeri non si arrendono, proponendo appello avverso la sentenza di tale giudice dinnanzi al Tribunale del Land (Düsseldorf).

Fatte queste premesse, il Tribunale del Land sospende il procedimento, sottoponendo alla Corte di giustizia dell'Unione Europea la questione pregiudiziale se sussista "cancellazione" del volo ai sensi degli articoli 2, lett. 1) e 5 del Regolamento in caso di anticipazione del volo.

Soffermandoci sulla suddetta questione pregiudiziale e tralasciando le altre non rilevanti in questa sede, la Corte di giustizia interpreta la nozione di "cancellazione del volo" quale comprensiva dell'anticipazione dello stesso. Infatti, sostiene la Corte, le disposizioni del regolamento debbono essere interpretate non solo con un'interpretazione di carattere letterale, ma tenendo in considerazione gli scopi e obiettivi della normativa europea^[7]. Scopo del Reg. 261/2004 è quello di garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri (Considerando n. 1)^[8], anche al di là dei confini normativi letterali.

Lo stesso legislatore ha dimostrato che un'anticipazione del volo può provocare gravi disagi ai passeggeri: infatti, ai sensi dell'art. 5, par. 1, lett. c), ii) e iii), al passeggero spetta la compensazione pecuniaria in caso di cancellazione del volo, salvo che tale vettore lo informi della cancellazione entro i termini previsti da detta disposizione e offra al passeggero di partire con un volo alternativo non più di una o due ore, a seconda dei casi, prima dell'orario di partenza previsto, nonché di raggiungere la destinazione finale meno di quattro o due ore, a seconda dei casi, dopo l'orario di arrivo originariamente previsto. Nonostante la norma faccia riferimento al volo alternativo offerto al passeggero in caso di cancellazione del volo, tra le righe si legge come anche l'anticipazione significativa di questo volo possa arrecare disagi e fastidi ai passeggeri, in quanto quest'ultimi potrebbero non riuscire a prendere il volo in tempo oppure dovrebbero organizzare i loro impegni in funzione del volo anticipato.

Non ogni tipo di anticipazione costituisce, però, vicenda meritevole di tutela; la Corte di Giustizia distingue, infatti, due fattispecie: l'anticipazione "trascurabile" e quella "significativa"^[9]. Dall'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), iii), di tale regolamento si desume che l'anticipazione inferiore o pari a un'ora esonera il vettore aereo dal suo obbligo di versare una compensazione pecuniaria, «pertanto, occorre considerare che un'anticipazione superiore, pari o inferiore a un'ora costituisce il riferimento per stabilire

se l'anticipazione sia significativa o trascurabile ai fini dell'applicazione dell'articolo 5 del medesimo regolamento»^[10].

Pertanto, la Corte di Giustizia, in riferimento alla presente questione pregiudiziale, conclude affermando il seguente principio di diritto: «L'articolo 2, lettera l), e l'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che un volo si considera «cancellato» qualora il vettore aereo operativo anticipi il volo stesso di più di un'ora»^[11].

Inoltre, come chiarito dalla Corte in risposta alla successiva questione pregiudiziale, il vettore aereo non può ridurre la compensazione pecuniaria del 50% come previsto dall'art. 7, par. 2, in quanto l'ipotesi prevista da tale disposizione si riferisce al volo alternativo offerto al passeggero a norma dell'art. 8. Contrasterebbe, a parere della Corte, con gli obiettivi di tutela del regolamento la circostanza che il vettore possa ridurre l'entità della compensazione pecuniaria per il solo fatto che il passeggero non subisca il ritardo all'arrivo della sua destinazione finale secondo i limiti previsti dall'art. 7, par. 2^[12].

Infine, la Corte di giustizia, relativamente alla successiva questione pregiudiziale, ha disposto che «l'articolo 5, paragrafo 1, lettera a), e l'articolo 8, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che l'informazione relativa all'anticipazione del volo, comunicata al passeggero prima dell'inizio del viaggio, può costituire un'offerta di riavviamento, ai sensi di quest'ultima disposizione»^[13]. Avendo, infatti, considerato il volo anticipato quale cancellato, la Corte di Giustizia ritiene applicabile, in questo caso, alcune delle forme di tutela previste dal regolamento in caso di cancellazione del volo: non si fa solo riferimento alla compensazione pecuniaria, ma altresì al rimborso del volo o all'imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale non appena possibile; facoltà che il passeggero ha il diritto di esercitare e che devono essere comunicate al passeggero in tempo debito. Il volo così come anticipato costituisce, dunque, volo alternativo ex art. 8.

Si ricordi che, in caso di cancellazione del volo, il passeggero ha diritto a delle forme di riprotezione e di assistenza, considerate dalla dottrina prevalente^[14] quale oggetto della prestazione del contratto di trasporto posta a carico del vettore aereo. Queste misure di assistenza spettano al passeggero automaticamente non appena si verifica la fattispecie legale, senza che sia necessario dimostrare i profili oggettivi e soggettivi della responsabilità in capo al vettore aereo^[15]. In particolare- come forma di assistenza- si fa riferimento a pasti e bevande in congrua relazione alla durata dell'attesa, due chiamate telefoniche o messaggi via telex, fax o posta elettronica e, quando l'orario di partenza che si può ragionevolmente prevedere è rinviato di almeno un giorno rispetto all'orario di partenza precedentemente previsto, sistemazione in albergo e trasporto tra l'aeroporto e il

luogo di sistemazione (albergo o altro) (art. 9); invece- come forma di riprotezione- il vettore aereo deve offrire al passeggero o il rimborso entro sette giorni del prezzo pieno del biglietto^[16] o l'imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, non appena possibile o ad una data successiva di suo gradimento, a seconda delle disponibilità di posti (art. 8).

Logicamente, le suddette forme di tutela devono essere applicate alla fattispecie dell'anticipazione del volo compatibilmente con essa. Considerato che il vettore aereo deve necessariamente dare avviso al passeggero dell'anticipo dell'orario del volo prima del giorno della partenza, si esclude che possano trovare applicazione le forme di assistenza di cui all'art. 9 del regolamento, in quanto queste misure di assistenza sono state previste dal legislatore comunitario come risposta immediata al disagio subito dal passeggero, tanto che «l'assistenza ai passeggeri in attesa di una soluzione alternativa o di un volo ritardato dovrebbe essere limitata o rifiutata se la prestazione dell'assistenza causa un ulteriore ritardo»^[17]. Invece, trova piena applicazione l'art. 8 del regolamento in riferimento alle forme di riprotezione: il passeggero può, dunque, scegliere tra il rimborso del volo anticipato o l'imbarco su un volo alternativo, che potrebbe essere lo stesso volo riprogrammato.

Infine, in caso di cancellazione del volo, spetta al passeggero la compensazione pecuniaria, definita dalla dottrina prevalente come una forma di risarcimento del danno già preventivamente calcolato dal legislatore comunitario (conferma di ciò è l'art. 12 del Reg., che dà la possibilità di richiedere il risarcimento supplementare, confermando che già una prima forma di risarcimento è quella della compensazione pecuniaria)^[18]. Infatti, essa spetta nella misura di 250, 400 o 600 euro a seconda della distanza percorsa dal volo. La compensazione pecuniaria è esclusa nel caso in cui i passeggeri siano stati informati della cancellazione del volo almeno due settimane prima oppure sia stato offerto loro un volo alternativo con partenza meno di un'ora o due ore prima dell'orario previsto e con arrivo dopo due o quattro ore dopo l'orario previsto, a seconda dei casi; o, ancora, la compensazione pecuniaria è esclusa quando la cancellazione è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso^[19]. Relativamente all'anticipo del volo, un'ipotesi di circostanza eccezionale in grado di esonerare il vettore aereo al pagamento della compensazione pecuniaria sembra essere quella del verificarsi di condizioni atmosferiche avverse che lo inducano a riprogrammare i voli anticipandone l'orario di partenza (ovviamente, questa ipotesi potrebbe accadere a distanza di poche ore dalla partenza quando le previsioni atmosferiche sono più certe); oppure un'altra ipotesi potrebbe essere la riprogrammazione dei voli dettata dall'organizzazione di uno sciopero^[20] (lo sciopero, però, deve essere certo e la riprogrammazione deve essere compatibile con gli altri voli del giorno^[21]).

3. Conclusioni

Ancora una volta, la Corte di Giustizia, nell'espletamento del suo ruolo primario di interpretazione del diritto dell'Unione Europea, ha superato i confini letterali della norma, creando nuove fattispecie di tutela del consumatore. Si auspica, dunque, che il principio elaborato dalla Corte di Giustizia venga recepito dal legislatore comunitario con una modifica alla normativa in vigore, con lo scopo di fornire, da un lato, maggiore tutela al passeggero, dall'altro, una maggiore certezza del diritto.

Note e riferimenti bibliografici

[1] L. ANCIS, *Informazione e assistenza del passeggero nel trasporto aereo. Il mutamento dei connotati dell'obbligo di protezione*, Edizioni Scientifiche Italiane, Università degli studi di Cagliari, Pubblicazioni del Dipartimento di Giurisprudenza, serie II, 2017, 16.

[2] L. ANCIS, *Informazione e assistenza del passeggero nel trasporto aereo. Il mutamento dei connotati dell'obbligo di protezione*, cit., 6 e 8. M. Cimmino, *Responsabilità del vettore aereo, esonero dall'obbligo della compensazione pecuniaria e nozione di circostanze eccezionali* in *Giurisprudenza Italiana*, n. 2, 1 febbraio 2010, 1-2.

[3] F. PIAIA, *Inadempimento (ritardo) del vettore aereo, tutela dei passeggeri e onere della prova: quale punto di equilibrio?* - *IL COMMENTO* in *Danno e Responsabilità*, n. 6, 1 novembre 2018, 2.

[4] Corte di giustizia dell'Unione Europea, sent. 6 maggio 2010, Axel Walz contro Clickair SA, causa C-63/09, in www.eurlex.eu punto 19.

[5] Considerando n. 4 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, in www.eurlex.eu.

[6] In particolare, la Corte precisa che «considerare un “volo” ai sensi dell'art. 3, n. 1, lett. a), del regolamento n. 261/2004 come un viaggio di andata e ritorno avrebbe, in realtà, l'effetto di ridurre la tutela da accordare ai passeggeri ai sensi di tale regolamento, il che sarebbe contrario alla sua finalità che consiste nel garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri»: Corte di giustizia dell'Unione Europea, sent. 10 luglio 2008, Emirates Airlines - Direktion für Deutschland contro Diether Schenkel, causa C-173/07, in www.eurlex.eu.

[7] «Le disposizioni che conferiscono diritti ai passeggeri del trasporto aereo devono essere interpretate estensivamente»: Corte di giustizia dell'Unione Europea, sent. 22 aprile 2021, WZ contro Austrian Airlines AG, causa C-826/19, in www.eurlex.eu, punto 61.

[8] 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, cit. Corte di giustizia dell'Unione Europea, sent. 17 settembre 2015, C. van der Lans contro Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, causa C-257/14, in www.eurlex.eu, punto 26.

[9] Corte di giustizia dell'Unione Europea, sent. 21 dicembre 2021, AD e a. contro Corendon Airlines e a., cause riunite C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20, in www.eurlex.eu, punto 82.

[10] Corte di giustizia dell'Unione Europea, sent. 21 dicembre 2021, AD e a. contro Corendon Airlines e a., cause riunite C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20, cit., punto 84. Contra: Conclusioni dell'avvocato generale P. Pikamäe, presentate il 23 settembre 2021, AD e a. contro Corendon Airlines e a., cause riunite C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20, in www.eurlex.eu, secondo cui, affinché una cancellazione possa considerarsi significativa, è il giudice nazionale che deve valutare caso per caso, tenendo, ad esempio, in considerazione l'orario in cui il passeggero deve trovarsi in aeroporto prima dell'orario di partenza (due ore) (punto 99).

[11] Corte di giustizia dell'Unione Europea, sent. 21 dicembre 2021, AD e a. contro Corendon Airlines e a., cause riunite C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20, cit., punto 87.

[12] Corte di giustizia dell'Unione Europea, sent. 21 dicembre 2021, AD e a. contro Corendon Airlines e a., cause riunite C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20, cit., punti 89-94.

[13] Corte di Giustizia dell'Unione Europea, sent. 21 dicembre 2021, AD e a. contro Corendon Airlines e a., cause riunite C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20, cit., punto 101.

[14] L. ANICIS, *Informazione e assistenza del passeggero nel trasporto aereo. Il mutamento dei connotati*

dell'obbligo di protezione, cit., 252-254. M. Brignardello, La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato. Normativa vigente e prospettiva di riforma, G. Giappichelli Editore, Torino, 2013, 71. Giordo A., Riflessioni Giuseconomiche intorno al Regolamento CE n. 261/2004, in *Diritto del Turismo*, n. 1, 1 marzo 2007, 2 e 4. A. Pepe, Inadempimento e compensazione pecuniaria nel trasporto aereo, in *Rivista di Diritto Civile*, n. 6, 1 novembre 2017, 2, il quale le definisce come prestazioni accessorie sospensivamente condizionate al verificarsi di uno dei disservizi (cancellazione, negato imbarco, ritardo).

[15] L. ANCIS, *Informazione e assistenza del passeggero nel trasporto aereo. Il mutamento dei connotati dell'obbligo di protezione*, cit., 303.

[16] Essendo- come visto sopra- il contratto di trasporto un contratto a prestazioni corrispettive, secondo la dottrina, tale forma di riprotezione trova fondamento nell'art. 1463 c.c., secondo il quale «nei contratti con prestazioni corrispettive, la parte liberata per la sopravvenuta impossibilità della prestazione dovuta non può chiedere la controprestazione, e deve restituire quella che abbia già ricevuta, secondo le norme relative alla ripetizione dell'indebitato»: M. Brignardello, *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato. Normativa vigente e prospettiva di riforma*, cit., 72.

[17] Considerando n. 18 del Reg. (CE) 261/2004, cit. L. Ancis, *Informazione e assistenza del passeggero nel trasporto aereo. Il mutamento dei connotati dell'obbligo di protezione*, cit., 281 e 285.

[18] L. ANCIS, *Informazione e assistenza del passeggero nel trasporto aereo. Il mutamento dei connotati dell'obbligo di protezione*, cit., 331. M. Lopez de Gonzalo, *I giudici comunitari confermano il nuovo <>* in *Diritto del Turismo*, n. 2, 1 giugno 2006, 5. A. Pepe, *Inadempimento e compensazione pecuniaria nel trasporto aereo*, cit., 8. S. Vernizzi, *Cancellazione del volo: la tempestiva comunicazione da parte del solo intermediario non esonera il vettore aereo operativo dagli obblighi del Reg. (CE) n. 261/2004*, cit., 1831.

[19] E' necessario che tali eventi non siano «inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore aereo in questione e sfuggano all'effettivo controllo di quest'ultimo», secondo un accertamento da farsi caso per caso da parte del giudice di merito: così precisa la Corte nella sentenza 22 dicembre 2008 causa C-549/07 (Friederike Wallentin-Hermann contro Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA), in www.eurlex.eu.

[20] Si ricordi che è da considerarsi quale circostanza eccezionale che esonera il vettore dal pagamento della compensazione pecuniaria solo lo sciopero esterno rispetto all'attività del vettore aereo operativo (si pensi ai controllori e ai dipendenti dell'aeroporto), non quello che riguarda i dipendenti della compagnia aerea: Corte di Giustizia dell'Unione Europea, sent. 6 ottobre 2021, CS contro Eurowings GmbH, causa C-613/20, in www.eurlex.eu.

[21] Così Trib. Venezia, prima sez. civile, sentenza del 17 febbraio 2021 n. 297, in www.giuridica.net.

* Il simbolo {https/URL} sostituisce i link visualizzabili sulla pagina:

<https://rivista.camminodiritto.it/articolo.asp?id=9755>