

## Versione anonimizzata

Traduzione

C-618/20 - 1

**Causa C-618/20**

### **Domanda di pronuncia pregiudiziale**

**Data di deposito:**

19 novembre 2020

**Giudice del rinvio:**

Juzgado de lo Mercantil de Córdoba (Tribunale di commercio di Cordoba, Spagna)

**Data della decisione di rinvio:**

24 settembre 2020

**Attrici:**

Sig.ra ZU

Sig.ra TV

**Convenuta:**

Ryanair Ltd

---

**JUZGADO DE LO MERCANTIL N° 1 DE CÓRDOBA (TRIBUNALE DI COMMERCIO N. 1 DI CORDOBA)**

*(omissis)* [identificazione del giudice, procedimento, parti, luogo e data]

### **ORDINANZA**

#### **(DOMANDA DI PRONUNCIA PREGIUDIZIALE)**

*(omissis)* [Ripetizione dell'identificazione del giudice, luogo e data]

Ai sensi degli articoli 19, paragrafo 3, lettera b), del Trattato sull'Unione europea (in prosieguo: il «TUE»); 267 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (in prosieguo: il «TFUE») e 4 bis della Ley Orgánica del Poder Judicial (legge

organica sulla magistratura; in prosieguo: la «LOPJ») è necessario che la CGUE interpreti il 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, [OR.2] al cui fine si sottopone la seguente questione pregiudiziale.

## IN FATTO

### 1.- PROCEDIMENTO PRINCIPALE.

- La signora ZU e la signora TV acquistano un biglietto aereo per volare da Malaga (Spagna) a Düsseldorf (Germania).

- Il biglietto è acquistato tramite la pagina Internet di vendita di biglietti della compagnia aerea RYANAIR e infatti dalla prova documentale fornita dalle attrici emerge chiaramente una conferma di viaggio emessa dalla RYANAIR e inviata per e-mail da detta compagnia aerea.

- Il volo è tuttavia operato dalla compagnia aerea LAUDAMOTION.

- Il volo acquistato ha subito un ritardo di oltre 4 ore.

- Le attrici citano in giudizio la RYANAIR chiedendo la compensazione pecuniaria prevista dal 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 convenuta RYANAIR si oppone invocando la mancanza di legittimazione passiva, sostenendo che essa avrebbe esclusivamente messo a disposizione della LAUDAMOTION la sua pagina Internet ai fini della vendita dei biglietti, negando qualsiasi rapporto contrattuale con le attrici, in quanto il volo è stato operato dalla compagnia LAUDAMOTION.

### 2.- Trattazione della questione pregiudiziale

(*omissis*) [considerazioni processuali di diritto interno]

## VALUTAZIONE GIURIDICA

### 1.- La controversia giuridica sotto il profilo del diritto dell'Unione europea

La controversia giuridica che si sottopone sorge con riferimento alla responsabilità di una compagnia aerea che vende, attraverso il proprio sito Internet, biglietti aerei

di un'altra compagnia aerea, il tutto all'interno dell'ambito soggettivo di applicazione del citato regolamento n. 261/2004.

## 2.- La normativa dell'Unione europea.

La normativa dell'UE applicabile è il citato 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 particolare, al suo articolo [3, paragrafo] 5 il suddetto regolamento stabilisce quanto segue[:] «5. *Il presente regolamento si applica ad ogni vettore aereo operativo che trasporta i passeggeri di cui ai paragrafi 1 e 2. Allorché un vettore aereo operativo che non abbia stipulato un contratto con il passeggero ottempera agli obblighi previsti dal presente regolamento, si considera che esso agisce per conto della persona che ha stipulato un contratto con tale passeggero*». L'articolo 2 del regolamento n. 261/2004 prevede inoltre che: «*Ai sensi del presente regolamento, si intende per: a) "vettore aereo": un'impresa di trasporto aereo munita di valida licenza di esercizio; b) "vettore aereo operativo": un vettore aereo che opera o intende operare un volo nell'ambito di un contratto con un passeggero o per conto di un'altra persona, fisica o giuridica, che abbia concluso un contratto con tale passeggero*».

La comunicazione della Commissione europea del 15/6/2016 riguardante gli orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio 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 al regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, al suo punto 2.2.3 prevede quanto segue: «2.2.3. *Applicazione ai vettori aerei operativi*

*A norma dell'articolo 3, paragrafo 5, per quanto concerne gli obblighi previsti dal regolamento il vettore aereo operativo è sempre responsabile anche nei casi in cui, ad esempio, il biglietto sia stato venduto da un altro vettore aereo [sottolineatura aggiunta]. La nozione di vettore aereo operativo è definita al considerando 7». [OR.3]*

## 3.- Diritto e/o giurisprudenza nazionale

Poiché oggetto del procedimento è l'applicazione del diritto alla compensazione pecuniaria disciplinato dal regolamento n. 261/2004, norma direttamente applicabile senza necessità di recepimento nell'ordinamento giuridico nazionale, non esiste, nel settore della navigazione aerea, alcuna norma nazionale applicabile.

Vi sono tuttavia in giurisprudenza divergenze nel trattamento della questione. In primo luogo, occorre rilevare che, a causa del sistema di impugnazioni disciplinato dalla normativa processuale spagnola, i procedimenti per importi inferiori a 3000 euro sono definiti in unica istanza dai tribunali competenti in primo grado, in questo caso i Juzgados de lo Mercantil (tribunali di commercio) delle varie province spagnole. Per tale motivo, dato che questa tipologia di ricorsi di fatto non supera mai i citati EUR 3000, la sola giurisprudenza esistente è quella emanata dai Juzgados de lo Mercantil (tribunali di commercio), non essendo possibile che pronunce di giudici superiori garantiscano un'omogeneità delle decisioni. Così, i diversi tribunali di commercio che si sono occupati proprio di questioni analoghe hanno fornito risposte differenti, in quanto alcuni hanno dichiarato la mancanza di legittimazione passiva della RYANAIR, mentre altri hanno respinto tale tesi. Con riferimento ai giudici che non hanno accolto la tesi della mancanza di legittimazione passiva, citeremo un argomento più volte ripetuto, che è il seguente: il sistema giuridico che nel settore del trasporto aereo governa il regolamento n. 261/2004 trascende tale norma, in quanto devono essere applicate le altre norme regolatrici del sistema. Secondo la sentenza della CGUE del 6 maggio 2010, [Axel Walz, C-63/09, ECLI:EU:C:2010:251], il quadro normativo da prendere in considerazione per risolvere la controversia relativa al trasporto aereo corrisponde all'insieme dei regolamenti e dei trattati conclusi nel contesto dell'Unione europea, e pertanto «[18] *il regolamento n. 2027/97, applicabile nella specie, dà attuazione alle pertinenti disposizioni della convenzione di Montreal. In particolare, dall'articolo] 3, [paragrafo] 1, di tale regolamento risulta che la responsabilità dei vettori aerei dell'Unione nei confronti dei passeggeri e dei loro bagagli è disciplinata da tutte le disposizioni della convenzione di Montreal relative a detta responsabilità. 19. La convenzione di Montreal, firmata dalla Comunità il 9 dicembre 1999 sulla base dell'articolo] 300, [paragrafo] 2, CE, 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».*

Parimenti, la sentenza della CGUE del 10 luglio 2008[, C-173/07, Emirates Airlines, ECLI:EU:C:2008:400] ci ricorda quanto segue: «43. *È ben vero che la convenzione di Montreal fa parte integrante dell'ordinamento giuridico comunitario (v., questo senso, sentenza IATA e ELFAA, cit., punti 35 e 36). Inoltre, come risulta dall'articolo] 300, [paragrafo] 7, CE, le istituzioni della Comunità sono vincolate dagli accordi conclusi da quest'ultima e, di conseguenza, tali accordi prevalgono sugli atti di diritto comunitario derivato (v., in questo senso, sentenza 10 settembre 1996, causa C-61/94, Commissione/Germania, Racc. pag. I-3989, punto 52)».*

La conclusione è che, al fine di determinare l'ambito della responsabilità dei vettori, non possiamo focalizzarci su un'interpretazione letterale e distante dai principi ispiratori dell'ordinamento comunitario, bensì è necessario ricavare il senso della normativa che corrisponde al suo intento, con la conseguente tutela che è obbligatorio riconoscere ai passeggeri. Sebbene sia vero che il regolamento n. 261/2004 non preveda espressamente la responsabilità del vettore che stipula il

contratto con il passeggero ma che non esegue il trasporto, è invece la convenzione di Montreal del 1[9]99 (che abbiamo già detto essere in vigore e parte dell'ordinamento comunitario e pertanto di applicazione diretta e immediata) a stabilire la norma applicabile al riguardo, in particolare nell'articolo 45 della convenzione di Montreal, il cui testo prevede che *«[l]'azione per il risarcimento del danno contro il vettore di fatto, per il trasporto effettuato, può essere promossa, a scelta dell'attore, contro lo stesso vettore o contro il vettore contrattuale o contro entrambi, congiuntamente o separatamente»*. In tal modo, la norma consente al passeggero di scegliere il convenuto che ritiene opportuno, in conformità con il considerando 7 del regolamento n. 261/2004, che fa sorgere obblighi (e di conseguenza responsabilità) in capo al vettore che [OR.4] stipula il contratto con il passeggero, a prescindere dal fatto che sia lo stesso ad eseguire effettivamente il trasporto. Il passeggero rimane fuori e non è interessato dagli accordi che la sua controparte contrattuale ha con terzi, di modo che la sua tutela è massima in quanto si amplia la cerchia di eventuali responsabili, che include il vettore di fatto e il vettore contrattuale (secondo la formulazione dell'articolo 39 della convenzione di Montreal).

#### **4.- Dubbi relativi all'interpretazione (e/o alla validità) del diritto dell'UE**

I dubbi interpretativi si concentra[no], come si è esposto, sulla nozione di «vettore aereo operativo», per stabilire chi possa integrare tale nozione al fine di adempiere alla compensazione pecuniaria prevista dal regolamento n. 261/2004 in caso di ritardo prolungato o di cancellazione del volo.

Come è stato esposto, la comunicazione della Commissione del 15/6/2016 esclude da detta nozione di «vettore operativo» colui che si limita a vendere il biglietto, ma non esegue il volo.

Fra le più recenti pronunce della CGUE che potrebbero presentare un interesse per la questione, possiamo citare la sentenza della CGUE (Terza Sezione) del 4 luglio 2018, causa C-532/2017, la quale, sebbene statuisca su una fattispecie non identica a quella di cui al procedimento principale, contiene tuttavia decisioni interessanti, rilevando che (corsivo aggiunto) *«C[on] la questione pregiudiziale il giudice del rinvio chiede, sostanzialmente, se la nozione di “vettore aereo operativo” di cui al regolamento n. 261/2004 e, segnatamente, all'articolo 2, lettera b), del medesimo, debba essere interpretata nel senso di ricomprendere l'ipotesi di un vettore aereo il quale, al pari di quello resistente nel procedimento principale, ceda in noleggio ad altro vettore aereo, l'apparecchio unitamente al relativo equipaggio nell'ambito di un contratto di noleggio di aeromobile comprensivo di equipaggio (“wet lease”), senza peraltro assumere la responsabilità operativa del volo stesso, ivi compresa l'ipotesi in cui la conferma della prenotazione di un posto sul volo rilasciata ai passeggeri indichi che il volo sarà effettuato dal primo vettore.*

17 *A tal riguardo, si deve rilevare che, ai sensi dell'articolo 2, lettera b), del regolamento n. 261/2004, la nozione di "vettore aereo operativo" dev'essere intesa nel senso che essa designa il "vettore aereo che opera o intende operare un volo nell'ambito di un contratto con un passeggero o per conto di un'altra persona, fisica o giuridica, che abbia concluso un contratto con tale passeggero".*

18 *Tale definizione pone, quindi, due condizioni cumulative affinché un vettore aereo possa essere qualificato come "vettore aereo operativo", attinenti, da un lato, all'effettiva realizzazione del volo in questione e, dall'altro, all'esistenza di un contratto concluso con il passeggero.*

19 *Per quanto attiene alla prima condizione, essa s'incentra sulla nozione di "volo" che ne costituisce l'elemento fondamentale. Orbene, la Corte ha già avuto modo di affermare che tale nozione dev'essere intesa quale "operazione di trasporto aereo, e costituisce, quindi, in un certo modo, un'unità' di tale trasporto, realizzata da un vettore aereo che fissa il suo itinerario" (sentenze del 10 luglio 2008, Emirates Airlines, C- 173/07, EU:C:2008:400, punto 40; del 13 ottobre 2011, Sousa Rodríguez e a., C- 83/10, EU:C:2011:652, punto 27, e del 22 giugno 2016, Mennens, C- 255/15, EU:C:2016:472, punto 20).*

20 *Ne consegue che dev'essere considerato quale vettore aereo operativo quel vettore che, nell'ambito della propria attività di trasporto di passeggeri, decida di effettuare un determinato volo, fissandone parimenti l'itinerario e creando, in tal modo, un'offerta di trasporto aereo nei confronti dei passeggeri. L'adozione di tale decisione implica, infatti, che il vettore aereo assuma la responsabilità della realizzazione del [OR.5] volo, responsabilità che si estende, in particolare, ad eventuali annullamenti e significativi ritardi all'arrivo.*

21 *Nella specie, è pacifico che la Thomson Airways si sia limitata a cedere in noleggio l'apparecchio unitamente al suo equipaggio che ha eseguito il volo oggetto del procedimento principale, ma che la realizzazione e la fissazione del relativo itinerario sono state decise dalla TUIFly.*

22 *Ciò detto, senza necessità di procedere all'esame della seconda condizione cumulativa prevista dall'articolo 2, lettera b), del regolamento n. 261/2004, si deve rilevare che un vettore aereo, quale la Thomson Airways nel procedimento principale, che abbia ceduto in noleggio un apparecchio unitamente al suo equipaggio ad un altro vettore aereo nell'ambito di un contratto di noleggio di aeromobile comprensivo di equipaggio, non può essere, in ogni caso, qualificato come "vettore aereo operativo" ai sensi del regolamento n. 261/2004 e, segnatamente, dell'articolo 2, lettera b), del medesimo.*

23 *Tale soluzione risulta avvalorata dall'obiettivo di garantire un elevato livello di tutela dei passeggeri, affermato nel considerando 1 del regolamento n. 261/2004, in quanto consente di garantire che i passeggeri trasportati siano indennizzati o seguiti senza dover tener conto degli accordi conclusi dal vettore*

aereo che abbia deciso di realizzare il volo de quo ricorrendo, ai fini della sua concreta effettuazione, ad altro vettore aereo.

24 Tale soluzione appare, inoltre, coerente con il principio, affermato al considerando 7 di detto regolamento, secondo cui, al fine di garantire l'effettiva applicazione del regolamento medesimo, gli obblighi da esso derivanti dovrebbero incombere al vettore aereo operativo a prescindere dal fatto che sia proprietario dell'aeromobile o che quest'ultimo sia stato oggetto di contratto di noleggio con equipaggio (wet lease).

25 È ben vero che il giudice del rinvio precisa anche che la conferma della prenotazione rilasciata ai ricorrenti nel procedimento principale indica che il volo, oggetto del procedimento principale, sarebbe stato "effettuato" dal vettore aereo che aveva ceduto in noleggio l'apparecchio. Tuttavia, se tale indicazione appare pertinente nell'ambito dell'applicazione del regolamento n. 2111/2005, essa non può pregiudicare l'individuazione del "vettore aereo operativo" ai sensi del regolamento n. 261/2004, considerato che dal considerando 1 del regolamento n. 2111/2005 emerge chiaramente che quest'ultimo persegue una finalità diversa da quella del regolamento n. 261/2004.

26 Alla luce di tutte le suesposte considerazioni, si deve rispondere alla questione sollevata dichiarando che la nozione di "vettore aereo operativo" di cui al regolamento n. 261/2004 e, segnatamente, all'articolo 2, lettera b), del medesimo dev'essere interpretata nel senso che non ricomprende il vettore aereo il quale, al pari di quello di cui trattasi nel procedimento principale, dia in noleggio ad altro vettore aereo l'apparecchio unitamente al relativo equipaggio nell'ambito di un contratto di noleggio di aeromobile comprensivo di equipaggio ("wet lease"), senza assumere la responsabilità operativa dei voli, compreso il caso in cui la conferma della prenotazione di un posto su un volo rilasciata ai passeggeri indichi che il volo stesso è effettuato dal primo vettore».

Nella fattispecie di cui al procedimento principale, come è stato esposto, è la RYANAIR che vende il biglietto tramite il suo sito Internet, rilascia il documento di conferma del viaggio e lo invia per e-mail ai passeggeri. È vero che, in tale documento, il codice della compagnia non è quello della RYANAIR, bensì quello della LAUDAMOTION, ma sono del tutto assenti informazioni esplicite al riguardo, vale a dire che in nessun momento si comunica espressamente che tale volo non sarà [OR.6] operato dalla RYANAIR. Nel procedimento principale è ignoto chi abbia effettivamente programmato quel volo, se la RYANAIR o la LAUDAMOTION.

Si rileva infine, come questione di eventuale interesse, che la compagnia LAUDAMOTION fa parte del gruppo RYANAIR, come essa stessa dichiara sul proprio sito Internet <https://www.ryanair.com/es/es/planear-viaje/explorar/laudatarifasbajas>.

## 5.-La rilevanza della risposta della CGUE

È estremamente importante stabilire chi sia il vettore aereo operativo in questi casi concreti, dato che la vendita dei biglietti della compagnia LAUDAMOTION da parte della RYANAIR, dopo che quest'ultima ha acquisito la prima, appare significativa, come dimostra[no] le diverse pronunce giudiziali in Spagna che, come detto, non sono univoche, e dato inoltre che, come pure detto, sarà molto difficile che i giudici superiori possano dare un'interpretazione uniforme, il che si ripercuoterà sulla certezza del diritto e sulla parità di trattamento dei singoli.

6.- Sulla base di tutti i ragionamenti giuridici esposti nei precedenti punti si devono sottoporre alla Corte di giustizia le questioni pregiudiziali formulate nel dispositivo della presente ordinanza.

### DISPOSITIVO

**Primo.-** Il procedimento è sospeso in attesa della decisione sul presente incidente pregiudiziale.

**Secondo.-** Si sottopongono alla Corte di giustizia dell'Unione europea le seguenti questioni pregiudiziali:

1) Se si possa considerare vettore aereo operativo, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento n. 261/2004, una compagnia aerea che vende tramite il proprio sito Internet biglietti aerei operati con il codice di un'altra compagnia aerea, con riferimento a tali specifici voli venduti e operati da un'altra compagnia.

2) Se si possa considerare vettore aereo operativo, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento n. 261/2004, una compagnia aerea che vende tramite il proprio sito Internet biglietti aerei operati con il codice di un'altra compagnia aerea, con riferimento a tali specifici voli venduti e operati da un'altra compagnia, qualora tale diversa compagnia che effettua il volo faccia parte del gruppo di imprese della compagnia che ha venduto il volo.

3) Se la nozione di vettore contrattuale di cui all'articolo 45 della Convenzione di Montreal sia assimilabile a quella di vettore aereo operativo di cui all'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento n. 261/2004.

4) Se la nozione di vettore aereo operativo di cui all'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento n. 261/2004 sia assimilabile a quella di vettore di fatto cui fa riferimento l'articolo 45 della Convenzione di Montreal.

(omissis) [OR.7]

(omissis) [OR.8]

[Formule processuali finali e firma del giudice]