

Versione anonimizzata

Traduzione

C-252/20 – 1

Causa C-252/20

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

10 giugno 2020

Giudice del rinvio:

Amtsgericht Hamburg (Tribunale circoscrizionale di Amburgo, Germania)

Data della decisione di rinvio:

25 maggio 2020

Ricorrente:

CY

Resistente:

Eurowings GmbH

Copia autenticata

Amtsgericht Hamburg (Tribunale circoscrizionale di Amburgo, Germania)

[OMISSIS]

Ordinanza

Nella causa

CY, [OMISSIS] Witzhave

– ricorrente –

[OMISSIS]

contro

IT

Eurowings GmbH, Düsseldorf

– resistente –

[OMISSIS]

l'Amtsgericht Hamburg (Tribunale circoscrizionale di Amburgo, Germania) ha così deciso – [OMISSIS]

Il procedimento è sospeso.

Ai sensi dell'articolo 267 TFUE, sono sottoposte alla Corte di giustizia dell'Unione europea, le seguenti questioni relative all'interpretazione 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 (GU 2004, L 46, pag. 1):

1. Se il diritto a compensazione pecuniaria, ai sensi dell'articolo 7 del regolamento, possa sussistere anche nel caso in cui un passeggero, in conseguenza di un ritardo all'arrivo relativamente contenuto, perda una coincidenza diretta, giungendo alla destinazione finale con un ritardo di durata pari o superiore a tre ore, ma i due voli siano stati operati da vettori aerei distinti e la prenotazione non abbia avuto luogo presso il vettore aereo che ha operato la prima tratta ed è convenuto nel procedimento principale. **[Or. 2]**

2. In caso di risposta affermativa alla prima questione:

Se, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 261/2004, «vettore aereo operativo» sia il vettore aereo che opera effettivamente il volo in ritardo sulla prima tratta oppure il vettore aereo che opera il volo puntuale sulla seconda tratta, presso il quale siano stati prenotati entrambi i voli.

3. Nel caso in cui entrambi i vettori aerei debbano essere considerati «vettori aerei operativi» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 261/2004:

Se il passeggero possa quindi scegliere il vettore aereo nei confronti del quale far valere il proprio diritto.

Motivazione:

A. Esposizione dei fatti

1. La ricorrente chiede alla resistente il pagamento di una compensazione pecuniaria pari a EUR 400,00 ai sensi del regolamento (CE) n. 261/2004.

2

2. La ricorrente ha prenotato presso un'agenzia di viaggi un volo da Amburgo al Cairo via Zurigo per il 23 ottobre 2016. La conferma della prenotazione è stata emessa dalla Swiss International Air Lines AG. In base a detta conferma, il trasporto doveva essere effettuato nel modo seguente: da Amburgo a Zurigo con il volo LX 4413 (partenza prevista il 23 ottobre 2016 alle ore 7:00 e arrivo previsto in pari data alle ore 8:25) e da Zurigo al Cairo con il volo LX 236 (partenza prevista il 23 ottobre 2016 alle ore 9:05 e arrivo previsto in pari data alle ore 14:05).
3. Il volo da Amburgo a Zurigo è stato offerto tramite code-sharing dalla Swiss con il numero di volo LX 4413 e dalla resistente con il numero di volo EW 4762. Sulla base dell'accordo di code-sharing con la Swiss, la resistente operava il volo da Amburgo a Zurigo (LX 4413) con il numero di volo EW 4762 con il proprio aeromobile e il proprio personale.
4. Il volo da Amburgo a Zurigo veniva effettuato in ritardo dalla resistente e atterrava solo alle ore 8:46 a Zurigo. Di conseguenza, la ricorrente perdeva la sua coincidenza per il Cairo, operata dalla Swiss [Or. 3], avendo a disposizione solo 19 minuti per il transito. Il tempo minimo di transito («Minimum Connecting Time») per tale collegamento era di 30 minuti. La ricorrente veniva quindi ricollocata su un successivo collegamento diretto al Cairo via Milano e giungeva a destinazione con un ritardo superiore a 5 ore.
5. La ricorrente ritiene che la resistente, nell'ambito del code-sharing, sia stato il vettore aereo operativo del volo in ritardo da Amburgo a Zurigo e che già per tale motivo sia obbligata al pagamento della compensazione pecuniaria. La resistente avrebbe offerto il volo EW 4762, dalla stessa operato, nel sistema di prenotazione Amadeus e avrebbe messo a disposizione su detta piattaforma i suoi voli specificamente per la combinazione di vari segmenti di volo.
6. La resistente ritiene che il diritto alla compensazione pecuniaria nel caso di un volo di coincidenza perso a causa del lieve ritardo del primo volo presupponga che sia il primo volo sia il volo di coincidenza siano stati operati dallo stesso vettore aereo. La continuazione del volo con un altro vettore aereo non rientrerebbe nella sfera di rischio del vettore aereo operativo della prima tratta.

B. Motivazione del rinvio pregiudiziale alla Corte di giustizia dell'Unione Europea

7. Ai fini della decisione occorre che la Corte di giustizia dell'Unione europea fornisca una risposta alle questioni pregiudiziali.

I. Sulla prima questione pregiudiziale

8. La ricorrente potrebbe avere diritto a compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), del regolamento (CE) n. 261/2004.

9. Secondo la costante giurisprudenza della Corte, un ritardo equivale ad una cancellazione del volo ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 261/2004, con la conseguenza che anche per siffatti ritardi può essere chiesta una compensazione ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), in combinato disposto con l'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento medesimo, qualora il ritardo alla destinazione finale sia pari o superiore a tre ore (v. [OMISSIS] sentenza del 19 novembre 2009, [OMISSIS] C-402/07 Sturgeon, [OMISSIS] EU:C:2009:716 – punti 41 e segg.; [OMISSIS] sentenza del 23 ottobre 2012, [OMISSIS] C-581/10 Nelson, [OMISSIS] EU:C:2012:657 – punti 28 e segg.). Ciò vale anche nel caso in cui un ritardo relativamente contenuto [Or. 4] determini, a seguito della perdita della coincidenza, un ritardo prolungato alla destinazione finale (v. [OMISSIS] sentenza del 26 febbraio 2013, [OMISSIS] C-11/11 Folkerts, [OMISSIS] EU:C:2013:106 – punti 25 e segg.) Tuttavia, la decisione nella causa Folkerts si basava su una fattispecie in cui sia il volo precedente, sia la coincidenza erano operati dalla stessa compagnia aerea (v. [OMISSIS] sentenza del 26 febbraio 2013, [OMISSIS] C-11/11 Folkerts, [OMISSIS] EU:C:2013:106 – punto 18).
10. La Corte non si è finora pronunciata sull'applicabilità di tale principio anche al caso in cui – come nella presente fattispecie – il primo volo e quello di coincidenza non siano operati dalla stessa compagnia aerea.
11. In un caso analogo, il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania) ha sospeso il procedimento e ha sottoposto una questione sostanzialmente identica alla prima questione pregiudiziale sollevata nel presente caso vertente sull'interpretazione del regolamento sui diritti dei passeggeri [OMISSIS]. La Corte non si è pronunciata sulla questione in quanto il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania) l'ha ritirata, a seguito del riconoscimento della fondatezza della domanda in quel procedimento.
12. Il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania) [OMISSIS] ha affermato quanto segue:
13. «d) Dalla *ratio* e dalla finalità dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 261/2004 potrebbe emergere che un diritto a compensazione pecuniaria sussiste solo qualora il vettore aereo, responsabile del ritardo nella destinazione finale, abbia approvato l'organizzazione dei voli in successione attraverso l'emissione o l'autorizzazione di una conferma di prenotazione. La giurisprudenza della Corte non ha chiarito tale questione in via definitiva.
14. aa) Dalla giurisprudenza della Corte si evince che un diritto a compensazione pecuniaria può sussistere in ogni caso qualora si prenotino più voli in successione presso il vettore aereo cui si richiede la compensazione.
15. Nelle decisioni nelle quali il diritto a compensazione pecuniaria derivava da un ritardo nell'arrivo a destinazione di un volo in coincidenza diretta, i voli in successione erano stati prenotati presso il vettore aereo nei confronti del quale era

stata avanzata la richiesta nel procedimento principale ([OMISSIS] [C-11/11], punto 18 – Folkerts [OMISSIS]; ordinanza del 4 ottobre 2012 [Or. 5] – C-321/11, [OMISSIS], punti 10, 34 – Rodriguez Cachafeiro e a.). Altre sentenze della Corte nelle quali era rilevante la nozione di volo ai sensi del regolamento riguardano del pari i casi in cui il passeggero aveva prenotato tutti i voli in questione presso il vettore aereo al quale aveva successivamente chiesto la compensazione pecuniaria (v. [OMISSIS] [C-173/07], punto 13 – Emirates Airlines; [OMISSIS] [C-402/07], punto 11 – Sturgeon e a.; [OMISSIS] [C-581/10], punto 15 – Nelson e a.).

16. bb) Tale non è la situazione nel caso in esame.
17. Secondo quanto accertato dal giudice d'appello, i due voli sono stati operati da vettori aerei distinti. La prenotazione non è stata effettuata presso uno di detti vettori, ma tramite un operatore turistico, il quale ha emesso anche la [OMISSIS] conferma di prenotazione. In assenza di accertamenti in tal senso, non è dato ritenere che la resistente stessa abbia emesso o autorizzato l'emissione di un biglietto per entrambi i voli.
18. cc) A fronte di un caso di tal genere, il regolamento e la giurisprudenza della Corte summenzionata non consentono di trarre conclusioni con sufficiente grado di certezza.
19. Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento sui diritti dei passeggeri, il regolamento si applica solo se il passeggero dispone di una prenotazione confermata sul volo in questione. A norma del precedente articolo 2, lettera g), ciò presuppone che la prenotazione sia stata accettata e registrata dal vettore aereo o dall'operatore turistico. Ciò può essere costituito dal biglietto, ai sensi dell'articolo 2, lettera f), del regolamento de quo, emesso o autorizzato dal vettore aereo o dal suo agente autorizzato oppure con un altro titolo.
20. Da tale norma emerge chiaramente che al passeggero può essere riconosciuto il diritto a compensazione pecuniaria nei confronti del vettore aereo operativo anche nel caso in cui quest'ultimo, pur non essendo coinvolto nella singola prenotazione e nella relativa conferma, abbia consentito a un agente o a un operatore turistico di accettare e di confermare tali prenotazioni. In tali circostanze, la responsabilità della conferma di prenotazione da parte dell'agente o dell'operatore turistico deve essere attribuita al vettore aereo come una dichiarazione propria. [Or. 6]
21. Tuttavia, da ciò non può evincersi con certezza che un vettore aereo debba assumersi la responsabilità della conferma di prenotazione di un agente o di un operatore turistico anche nella misura in cui detta conferma concerna un altro volo operato da un diverso vettore aereo. Relativamente a un siffatto volo, l'agente o l'operatore turistico subentra essenzialmente al vettore aereo che opera il volo in questione. Secondo i vettori aerei interessati, la situazione si presenta dunque analoga a quella in cui lo stesso passeggero effettua più prenotazioni distinte presso diversi vettori aerei per voli in successione. In quest'ultimo caso, nei suoi orientamenti interpretativi relativi al regolamento la Commissione muove dal

presupposto che non esista alcun diritto a compensazione pecuniaria [orientamenti della Commissione del 10 giugno 2016, C(2016) 3502 final, pag. 18, sub 4. d. A. ii.].

22. dd) A giudizio di questo Collegio, esistono tuttavia validi motivi per affermare il diritto alla compensazione pecuniaria anche quando la conferma di prenotazione per voli in successione sia stata emessa da un operatore turistico.
23. (1) In linea di principio, il regolamento prevede le stesse conseguenze giuridiche per le diverse forme di conferma della prenotazione. Il considerando 5 sottolinea inoltre che la protezione dovrebbe valere anche per i passeggeri dei circuiti «tutto compreso». Una responsabilità per i voli organizzati da un operatore turistico sarebbe inoltre coerente con la finalità descritta nei considerando da 1 a 4 di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri e di tenere in considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori, nonché con il principio da ciò desunto dalla Corte, secondo il quale le disposizioni del regolamento che conferiscono diritti ai passeggeri del traffico aereo devono essere interpretate estensivamente (v. [OMISSIS] [C-402/07] punto 45 – Sturgeon e a.), mentre i termini di una disposizione che costituisce una deroga ad un principio o, più specificamente, a norme comunitarie dirette a tutelare i consumatori devono essere letti, in linea di principio, in modo che tale disposizione possa essere interpretata restrittivamente (v. al riguardo [OMISSIS] sentenza del 22 dicembre 2008 – C-549/07, [OMISSIS] [EU:C:2008:771] punto 17 – Wallentin-Hermann).
24. (2) Il riconoscimento del diritto a compensazione pecuniaria è coerente, a parere di questo Collegio, anche con l'orientamento espresso dalla Corte in merito alla responsabilità per gli obblighi di prestazione assunti con la conferma della prenotazione.
25. Qualora un vettore aereo presso il quale siano stati prenotati due voli in successione [Or. 7] neghi il trasporto sul secondo volo nell'assunto che il passeggero lo abbia perso a causa del ritardo del primo volo, la Corte ha affermato il diritto alla compensazione pecuniaria. Essa ha ritenuto decisivo a tal riguardo che il diritto fosse inteso a compensare i disagi risultanti da una perdita di tempo irreversibile pari o superiore a tre ore e che un vettore aereo operativo deve essere in ogni caso responsabile per tale disagio ove sia accertato che questi ne è responsabile in quanto si trova all'origine del ritardo del primo volo da esso stesso operato, oppure perché ha erroneamente considerato che i passeggeri interessati non sarebbero stati in grado di presentarsi in tempo per l'imbarco sul volo successivo, o ha proceduto alla vendita di biglietti concernenti i voli in successione per i quali il tempo a disposizione per prendere il volo seguente era insufficiente ([OMISSIS] [C-321/11] punto 34 – Rodriguez Cachafeiro e a.).
26. In ogni caso, nell'ottica del passeggero, alla cui tutela è volto il diritto alla compensazione pecuniaria, sussiste una situazione simile quando il vettore aereo, pur non avendo emesso o autorizzato di per sé l'emissione dei biglietti per voli in successione, abbia concesso ad un operatore turistico la possibilità di emettere tali

biglietti e di predisporre al riguardo un piano di volo composto anche da voli operati da vettori aerei differenti.

27. ee) Tuttavia, questo Collegio si ritiene impossibilitato a risolvere autonomamente la questione.
28. Un'applicazione corrispondente dei principi elaborati dalla Corte alla fattispecie oggetto di valutazione appare sì ovvia per i motivi suesposti ma non emerge chiaramente dalle precedenti sentenze della Corte».
29. Questo Collegio concorda con le suesposte considerazioni.

II. Sulla seconda questione pregiudiziale

30. Nella sentenza dell'11 luglio 2019 ([OMISSIS] C-502/18, [OMISSIS] EU:C:2019:604), la Corte si è pronunciata sulla fattispecie di un volo da Praga a Bangkok via Abu Dhabi, composto da voli diversi ma oggetto di valutazione unitaria, considerando la resistente, la Ceske aerolinie, quale vettore aereo operativo e dunque responsabile ai sensi del regolamento sui diritti dei passeggeri. Il primo volo operato dalla Ceske aerolinie è stato puntuale e solo [Or. 8] il secondo, operato da Etihad Airways tramite un accordo di code-sharing, ha subito un ritardo. La Corte ha reputato decisivo il fatto che la Ceske aerolinie fosse il partner contrattuale del passeggero e che l'elevato livello di protezione del passeggero impone che il suo partner contrattuale sia responsabile in quanto vettore aereo operativo, tanto più che esistono anche possibilità di agire in regresso nei confronti del vettore aereo che opera effettivamente il volo in ritardo.
31. Qualora tali principi stabiliti dalla Corte trovassero applicazione alla presente fattispecie, ciò potrebbe comportare che la Swiss, la quale ha emesso la conferma di prenotazione nel caso in esame, e non la resistente, dovrebbe essere ivi considerata quale vettore aereo operativo [OMISSIS]. Tuttavia, la Corte non si è ancora pronunciata su una fattispecie analoga a quella di cui trattasi.

III. Sulla terza questione pregiudiziale

32. Laddove nella presente causa sia la Swiss, in qualità di partner contrattuale della ricorrente, sia la resistente, la quale ha effettivamente operato il primo volo in ritardo con il proprio aeromobile e il proprio personale tramite code-sharing, vadano considerati entrambi quali vettori aerei operativi ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 261/2004, sorge l'ulteriore questione volta a stabilire se il passeggero sia tenuto a far valere il proprio diritto nei confronti del proprio partner contrattuale ovvero se possa scegliere tra i due vettori aerei. Anche detta questione non è stata finora decisa dalla Corte.

Dr. Kaiser
Giudice presso l'Amtsgericht (Tribunale circoscrizionale)

[OMISSIS]

DOCUMENTO DI LAVORO