

Versione anonimizzata

Traduzione

C-560/19 - 1

Causa C-560/19

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

23 luglio 2019

Giudice del rinvio:

Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Valencia (Tribunale di commercio n. 3 di Valencia, Spagna)

Data della decisione di rinvio:

11 luglio 2019

Attrice:

GT

Convenuta:

Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.

(omissis) [Identificazione della controversia e delle parti]

ORDINANZA

(omissis) [Identificazione del giudice del rinvio]

Luogo: VALENCIA

Data: undici luglio duemiladiciannove

FATTI

PRIMO. *Controversia principale in cui si solleva la questione pregiudiziale.*

La sig. ra GT ha citato in giudizio la compagnia aerea Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A., chiedendone la condanna a versarle la compensazione

pecuniaria di EUR 600 prevista dall'articolo 7 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 quanto ella aveva subito un ritardo di oltre 24 ore rispetto all'orario previsto di arrivo alla destinazione finale. Ha inoltre chiesto un risarcimento pari a EUR 99,65 per i danni cagionati dal ritardo, avendo perduto una notte di soggiorno presso l'albergo di destinazione, già prenotata, che ha dovuto pagare. **[Or. 2]**

I fatti presentati nella domanda sono i seguenti.

1) L'attrice ha acquistato presso la Iberia – società avente per oggetto il trasporto di passeggeri con biglietti da essa commercializzati – un volo da Alicante a Chicago, come risulta dall'allegato n. 3 della domanda. Il volo era diviso in due tratte:

– la prima tratta era da Alicante a Madrid con partenza il 9 settembre 2018 alle ore 09.40 e arrivo a Madrid alle ore 10.50. Tale tratta era operata dalla compagnia aerea Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.;

– la seconda tratta era da Madrid a Chicago alla stessa data, con partenza alle ore 11.55 e arrivo a destinazione alle ore 14.20. Tale tratta era operata dalla compagnia aerea Iberia.

2) Il primo volo (Alicante-Madrid) subiva un ritardo all'arrivo a Madrid. L'attrice afferma che il ritardo era pari a un'ora. La convenuta ammette il ritardo ma sostiene che esso era di 30 minuti.

3) A causa di tale ritardo, la passeggera perdeva la coincidenza per la seconda tratta.

4) La passeggera veniva ricollocata e giungeva alla destinazione finale, Chicago, con oltre 24 ore di ritardo.

SECONDO. *Questione pregiudiziale.*

Il presente procedimento è sospeso (omissis) [questioni procedurali interne]. Questo giudice ritiene necessario sollevare la questione pregiudiziale al fine di pronunciare la propria sentenza.

TERZO. *Identificazione delle parti e degli intervenienti.*

Le parti della controversia principale sono la sig.ra GT **[Or. 3]** (omissis) [nome dell'avvocato], parte attrice, e la Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A., (omissis) [nome dell'avvocato], parte convenuta.

IN DIRITTO

PRIMO. *Contesto normativo di diritto dell'Unione europea.*

1. Il considerando 7 del regolamento (CE) n. 261/2004 (omissis) enuncia quanto segue: «Per garantire l'effettiva applicazione del presente regolamento, gli obblighi da esso derivanti dovrebbero incombere al vettore aereo che opera o intenda operare un volo con un aeromobile di proprietà, preso a noleggio con o senza equipaggio o in qualsiasi altra forma».
2. L'articolo 2 del regolamento [(CE) n.] 261/2004 così dispone: «*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*».
3. L'articolo 2 del regolamento [(CE) n.] 261/2004 prevede che si intende per «*"destinazione finale": la destinazione indicata sul biglietto esibito al banco di accettazione o, in caso di coincidenza diretta, la destinazione dell'ultimo volo; i voli alternativi in coincidenza disponibili non sono presi in considerazione se viene rispettato l'orario di arrivo originariamente previsto*». **[Or. 4]**

La sentenza del 26 febbraio 2013, Folkerts, C-11/11, ha statuito che, «*(...) in caso di volo con una o più coincidenze, ai fini della compensazione pecuniaria forfetaria prevista dall'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 è determinante soltanto il ritardo riscontrato rispetto all'orario d'arrivo previsto alla destinazione finale, da intendersi come la destinazione dell'ultimo volo sul quale si è imbarcato il passeggero di cui trattasi*».

4. L'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento [(CE) n.] 261/2004 così dispone: «*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*».
5. L'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento [(CE) n.] 261/2004 stabilisce che, in caso di cancellazione del volo, «*ai passeggeri coinvolti (...) spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7 (...)*».
6. L'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento [(CE) n.] 261/2004 disciplina la compensazione pecuniaria disponendo che, «*[q]uando è fatto riferimento al presente articolo, i passeggeri ricevono una compensazione pecuniaria pari a:*
 - a) *250 EUR per tutte le tratte aeree inferiori o pari a 1 500 chilometri;*
 - b) *400 EUR per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1 500 chilometri e per tutte le altre tratte comprese tra 1 500 e 3 500 chilometri;*

c) 600 EUR per le tratte aeree che non rientrano nelle lettere a) o b).

Nel determinare la distanza si utilizza come base di calcolo l'ultima destinazione per la quale il passeggero subisce un ritardo all'arrivo rispetto all'orario previsto a causa del negato imbarco o della cancellazione del volo». [Or. 5]

7. Le sentenze del 19 novembre 2009, Sturgeon, C-402/07 e C-432/07, e del 23 ottobre 2012, Nelson, C-581/10 e C-629/10, hanno equiparato alla cancellazione del volo il ritardo prolungato rispetto all'orario di arrivo.
8. La direttiva 90/314/[CEE del Consiglio] prevede, all'articolo 5, paragrafo 1, che gli Stati membri prendono le misure necessarie per garantire che l'organizzatore e/o il venditore parte del contratto siano responsabili nei confronti del consumatore della buona esecuzione degli obblighi risultanti dal contratto, sia che tali obblighi debbano essere eseguiti da lui stesso sia che debbano essere eseguiti da altri prestatori di servizi, fatto salvo il diritto dell'organizzatore e/o del venditore di rivalersi presso questi altri prestatori di servizi.
9. L'articolo 13 del regolamento [(CE) n.] 261/2004 stabilisce che, «*[q]ualora il vettore aereo operativo versi una compensazione pecuniaria o ottemperi ad altri suoi obblighi ai sensi del presente regolamento, nessuna disposizione dello stesso può essere interpretata come limitazione al suo diritto di chiedere un risarcimento a chiunque, inclusi i terzi, conformemente al diritto applicabile».*
10. La comunicazione della Commissione del 15 giugno 2016 stabilisce, al punto 2.2.3, che, «*[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. La nozione di vettore aereo operativo è definita al considerando 7».*
11. Nella sentenza del 7 settembre 2017, Bossen, C-559/16, è stato dichiarato che le disposizioni del menzionato regolamento «*prevedono un diritto a compensazione pecuniaria per i passeggeri senza distinguere a seconda che essi raggiungano la propria destinazione finale tramite un volo diretto o un volo con coincidenze».*

SECONDO. *Dubbi che giustificano il rinvio pregiudiziale [Or. 6]*

1. Come già esposto nei motivi in diritto, la normativa comunitaria sembra indicare che il vettore aereo operativo è il soggetto sul quale ricade l'obbligo di versare la compensazione pecuniaria prevista all'articolo 7 del regolamento [(CE) n.] 261/2004, a prescindere da chi abbia venduto il biglietto, vale a dire, indipendentemente da chi sia il vettore contrattuale. Tale situazione appare chiara nel caso in cui un'agenzia di viaggi abbia venduto il biglietto e, pertanto, concluso il contratto con il passeggero. I dubbi sorgono invece quando il soggetto che ha venduto il biglietto sia una compagnia aerea il cui oggetto sociale consiste nel trasporto aereo di passeggeri ma che non opera il volo, essendo quest'ultimo effettivamente realizzato da una diversa società in virtù di accordi tra compagnie aeree. Tale situazione si configura nella controversia principale. Nella specie,

infatti, il soggetto che ha venduto il biglietto è l'Iberia, una società il cui oggetto sociale consiste nel trasporto aereo di passeggeri. Tuttavia, essa non è il soggetto che opera il volo da Alicante a Madrid, poiché tale tratta del volo è effettivamente realizzata da un'altra compagnia, in questo caso la Air Nostrum, in virtù degli accordi tra le due compagnie.

Sorge quindi il dubbio se l'obbligo di corrispondere la compensazione pecuniaria di cui all'articolo 7 del regolamento [(CE) n.] 261/2004 ricada solo ed esclusivamente sulla compagnia che opera il volo e, pertanto, lo realizza effettivamente, oppure possa essere altresì imposto alla compagnia che non opera il volo ma è la società con la quale viene concluso il contratto e il cui oggetto sociale consiste parimenti nel trasporto aereo di passeggeri. In altri termini, se si possa ritenere che la nozione di «*vettore aereo operativo*» comprenda una società il cui oggetto consiste nel trasporto aereo di passeggeri, che vende i biglietti ma non opera il volo, ossia non lo realizza effettivamente.

Pertanto, la prima questione è, in relazione all'articolo 2, lettera b), e all'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento [(CE) n.] 261/2004, se si possa ritenere che rientri nella nozione di «*vettore aereo operativo*» una società il cui oggetto sociale consiste nel trasporto aereo di passeggeri e che vende i biglietti ma non opera il volo, ossia non lo realizza effettivamente.

2. In caso di risposta negativa alla [questione] precedente, sorge il dubbio relativo a chi debba corrispondere la compensazione pecuniaria quando nell'effettiva realizzazione di uno stesso [Or. 7] volo con coincidenza siano intervenute due o più compagnie aeree.

Infatti, come si è rilevato, la giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea ha stabilito che il criterio determinante per l'imposizione del pagamento della compensazione pecuniaria è il ritardo superiore a tre ore rispetto all'orario previsto di arrivo alla destinazione finale, a prescindere dalla circostanza che il ritardo sia derivato da un ritardo alla partenza o durante la realizzazione del volo, oppure dal ritardo di un volo in coincidenza.

Quest'ultima circostanza è quella che suscita i dubbi in ordine all'interpretazione del regolamento [(CE) n. 261/2004]. Infatti, il problema si pone allorché, come nella controversia principale, il volo è suddiviso in due tratte, ciascuna delle quali realizzata da un vettore operativo, e si verifica la perdita della coincidenza a causa di un ritardo nella prima tratta, in particolare quando il ritardo nella prima tratta è inferiore a tre ore ma il ritardo alla destinazione finale risulta superiore a tre ore per la perdita della coincidenza.

Se si trattasse di voli diversi, non vi sarebbero dubbi circa l'insussistenza del diritto alla compensazione.

Il problema sorge quando si tratti un unico volo con coincidenza. In tal caso, infatti, il primo vettore operativo ha realizzato il volo con un ritardo rispetto all'orario di arrivo previsto, ma tale ritardo è stato inferiore a tre ore. Tuttavia, in

conseguenza del ritardo di questa prima tratta del volo, si è verificato un ritardo prolungato alla destinazione finale.

Si pongono quindi le seguenti questioni: se sussista il diritto alla compensazione pecuniaria in favore dei passeggeri di cui all'articolo 7 del regolamento [(CE) n.] 261/2004 nel caso in cui il volo sia suddiviso in più tratte e, in conseguenza di un ritardo lieve (inferiore a tre ore) in una delle tratte, si verifichi un ritardo prolungato (superiore a tre ore) alla destinazione finale a causa della perdita di una coincidenza. In caso di risposta affermativa, qualora le diverse tratte siano effettuate da vettori operativi distinti, se l'obbligo di corrispondere la [Or. 8] compensazione pecuniaria di cui all'articolo 7 del regolamento [(CE) n.] 261/2004 ricada sul vettore operativo della tratta in cui si è verificato un ritardo lieve (inferiore a tre ore) ma tale da provocare la perdita della coincidenza e, pertanto, un ritardo prolungato (superiore a tre ore) alla destinazione finale.

DISPOSITIVO

SI DISPONE: In virtù di quanto esposto, si sottopongono alla Corte di giustizia dell'Unione europea le seguenti questioni pregiudiziali:

1. Se si possa ritenere che rientri nella nozione di «*vettore aereo operativo*» una società il cui oggetto sociale consiste nel trasporto aereo di passeggeri e che vende i biglietti ma non opera il volo, ossia non lo realizza effettivamente.
2. In caso di risposta negativa alla precedente questione, se sussista il diritto alla compensazione pecuniaria in favore dei passeggeri di cui all'articolo 7 del regolamento [(CE) n.] 261/2004 nel caso in cui il volo sia suddiviso in più tratte e, in conseguenza di un ritardo lieve (inferiore a tre ore) in una delle tratte, si verifichi un ritardo prolungato (superiore a tre ore) alla destinazione finale a causa della perdita di una coincidenza. In caso di risposta affermativa, qualora le diverse tratte siano effettuate da vettori operativi distinti, se l'obbligo di corrispondere la compensazione pecuniaria di cui all'articolo 7 del regolamento [(CE) n.] 261/2004 ricada sul vettore operativo della tratta in cui si è verificato un ritardo lieve (inferiore a tre ore) ma tale da provocare la perdita della coincidenza e, pertanto, un ritardo prolungato (superiore a tre ore) alla destinazione finale.

(omissis) [Or. 9] (omissis)

(omissis) [Or. 10] (omissis) [formule finali e firme]