

Causa C-918/19

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

16 dicembre 2019

Giudice del rinvio:

Landgericht Hamburg (Germania)

Data della decisione di rinvio:

9 dicembre 2019

Ricorrente in primo grado e in appello:

GDVI Verbraucherhilfe GmbH

Convenuta in primo grado e in appello:

Swiss International Air Lines AG

Landgericht Hamburg

[OMISSIS]

Ordinanza

nella causa

GDVI Verbraucherhilfe GmbH, [OMISSIS] 90402 Norimberga, Germania

- ricorrente in primo grado e in appello -

[OMISSIS]

contro

SWISS International Air Lines AG, [OMISSIS] 4052 Basilea, Svizzera

- convenuta in primo grado e in appello -

[OMISSIS]

in data 09.12.2019 il Landgericht Hamburg (Tribunale del Land, Amburgo) [OMISSIS] così provvede:

- I. Il procedimento è sospeso.
- II. Alla Corte di giustizia dell'Unione europea vengono sottoposte, in conformità all'articolo 267 del TFUE, le seguenti questioni pregiudiziali concernenti l'interpretazione del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento 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 L 46 del 17 febbraio [Or. 2] 2004, pag. 1) e dell'accordo sul trasporto aereo del 21 giugno 1999 tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera, nella versione di cui alla decisione n. 2/2010 del Comitato per il trasporto aereo Comunità/Svizzera del 26 novembre 2010:
 1. Se l'accordo sul trasporto aereo del 21 giugno 1999 tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera, nella versione di cui alla decisione n. 2/2010 del Comitato per il trasporto aereo Comunità/Svizzera del 26 novembre 2010, debba essere interpretato nel senso che 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, si applica, in conformità del suo articolo 3, paragrafo 1, lettera [b)], anche a passeggeri che atterrano in un aeroporto situato in Svizzera con un volo proveniente da un paese terzo, per successivamente prendere un volo a destinazione di uno Stato membro.
 2. In caso di risposta affermativa alla prima questione: se tale applicabilità per i giudici di uno Stato membro comprenda anche la giurisprudenza della Corte di giustizia, secondo cui i passeggeri di voli ritardati possono essere assimilati ai passeggeri di voli cancellati ai fini dell'applicazione del diritto alla compensazione pecuniaria (sentenza della Corte del 19 novembre 2009, C-402/07 e C-432/07).
 3. 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 [Or. 3] ore, ma i due voli siano stati operati da vettori aerei distinti e la conferma della prenotazione sia avvenuta tramite un operatore turistico che ha combinato i voli per i propri clienti.

Motivazioni:

1. A. La ricorrente chiede alla convenuta, in base al diritto ad essa ceduto, il pagamento della compensazione pecuniaria di importo pro capite di EUR 600,00 ai sensi 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 L 46 del 7 febbraio 2004, pag. 1; in prosieguo: il «regolamento sui diritti dei passeggeri»). In base alle risultanze preliminari dell'istruttoria, la ricorrente dispone della legittimazione ad agire.
2. I due cedenti hanno prenotato, tramite un operatore turistico, voli in partenza da Bangkok Suvarnabhumi Intl, via Zurigo, con destinazione Amburgo per il 14 maggio 2016. Il volo in partenza da Bangkok con destinazione Zurigo, operato dalla convenuta, sarebbe dovuto atterrare a Zurigo alle 19:30. Alle 20:20 i cedenti avrebbero poi dovuto prendere un volo della compagnia aerea Eurowings con destinazione Amburgo. È pacifico che il volo è atterrato a Zurigo solo alle 20:20. In base alle risultanze preliminari dell'istruttoria, i cedenti hanno perso la coincidenza per Amburgo e sono quindi arrivati ad Amburgo alle 10:30 del giorno successivo, con un ritardo di 12 ore e 45 minuti. La convenuta, che ha sede [Or. 4] nella Confederazione Svizzera, ha trasferito i cedenti ad un volo previsto per il giorno successivo, predisponendo assistenza in loco e la sistemazione in albergo.
3. L'Amtsgericht (Tribunale circoscrizionale) ha respinto il ricorso. Con il suo appello, la ricorrente reitera la propria domanda. La convenuta contesta il ricorso di impugnazione.
4. B. Ai fini della decisione sull'impugnazione è necessaria una pronuncia pregiudiziale della Corte di giustizia dell'Unione europea sulle tre questioni sollevate.
5. L'Amtsgericht ha ritenuto inapplicabile nei confronti della Confederazione svizzera la giurisprudenza della Corte relativa all'assimilazione dei ritardi alle cancellazioni (sentenza della Corte del 19 novembre 2009, C-402/07 e C-432/07), in quanto non si limiterebbe ad interpretare il regolamento, ma avrebbe previsto una nuova fattispecie.
6. L'accoglimento dell'impugnazione dipende quindi dall'applicabilità del regolamento sui diritti dei passeggeri e dall'interpretazione dell'articolo 7 del medesimo.
7. I. L'applicabilità del regolamento sui diritti dei passeggeri dipende dall'interpretazione dell'accordo sul trasporto aereo del 21 giugno 1999 tra la Confederazione svizzera e la Comunità europea, nella versione di cui alla decisione n. 2/2010 del Comitato per il trasporto aereo [Or. 5] Comunità/Svizzera del 26 novembre 2010 (in prosieguo: l'«accordo sul trasporto aereo»).
8. 1. I giudici tedeschi hanno competenza internazionale sulla base del luogo di adempimento dell'obbligazione principale del contratto relativo al volo.

9. a) I giudici tedeschi sono competenti ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera b), secondo trattino, della Convenzione concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale del 30 ottobre 2007 (in prosieguo: la «Convenzione di Lugano»), entrata in vigore per la Svizzera il 1° gennaio 2011 (Raccolta ufficiale delle leggi federali della Confederazione svizzera 2010, 5609).
10. b) Nel caso di un viaggio aereo, il luogo di esecuzione delle prestazioni caratteristiche, determinante ai fini dell'articolo 5, paragrafo 1, della Convenzione di Lugano, è anche il luogo di arrivo. In tal senso, nella fattispecie è determinante il luogo di arrivo dell'ultimo volo, dal momento che il collegamento aereo è stato pianificato senza significativa permanenza nell'aeroporto di scalo (cfr., per maggiore dettaglio, il caso speculare del luogo di partenza e giurisprudenza ivi citata: Bundesgerichtshof, domanda di pronuncia pregiudiziale alla Corte del 9 aprile 2013, [C-259/13,] [OMISSIS] punto 9 e segg.).
11. 2. Il diritto a compensazione pecuniaria della ricorrente dipende dall'applicabilità o meno del regolamento sui diritti dei passeggeri al volo operato dalla convenuta da Bangkok a Zurigo.
12. a) Né il luogo di partenza, né quello di arrivo di tale volo [Or. 6] si trovano in uno Stato membro dell'Unione europea. Inoltre, la convenuta non è un vettore aereo dell'Unione europea. Tuttavia, conformemente all'accordo sul trasporto aereo e alla decisione n. 1/2006 del comitato per il trasporto aereo Comunità/Svizzera, designato ai sensi dell'articolo 23, paragrafo 4, di tale accordo (GU 2006, L 298, pag. 23), nonché alla successiva decisione n. 2/2010 (GU 2010, L 347, pag. 54; Raccolta ufficiale delle leggi federali della Confederazione svizzera 2011, 205), dal 1° dicembre 2006, il regolamento sui diritti dei passeggeri aerei è applicabile anche al territorio della Svizzera. In entrambe le decisioni il regolamento sui diritti dei passeggeri aerei viene elencato come parte dell'allegato dell'accordo del 21 giugno 1999. Ai sensi dell'articolo 2 dell'accordo, le disposizioni elencate nel suo allegato si applicano solo nella misura in cui concernono il trasporto aereo o materie direttamente connesse al trasporto aereo secondo quanto disposto dall'allegato stesso.
13. b) Peraltro, non è stato ancora stabilito se rientrino in tale applicazione anche i casi in cui il volo parte da un paese terzo, ha la sua destinazione in Svizzera ed è operato da una compagnia aerea svizzera.
14. c) Come il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia) nel caso speculare di un volo in partenza dal territorio svizzero a destinazione di un paese terzo, la Sezione è incline a ritenere che vi rientrino anche tali voli. A tale riguardo, il Bundesgerichtshof (domanda di pronuncia pregiudiziale alla Corte del 9 aprile 2013[, C-259/13,] [OMISSIS] punti 23 e segg.) ha precisato quanto segue:
15. «L'allegato dell'accordo sul trasporto aereo, come modificato dalla decisione del Comitato per il trasporto aereo n. 2/2010 stabilisce al secondo trattino che, in tutti

i casi in cui gli atti richiamati in tale allegato menzionano gli Stati membri della Comunità europea o [Or. 7] dell'Unione europea, tali menzioni si intendono riferite, ai fini dell'accordo stesso, anche alla Svizzera. L'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento sui diritti dei passeggeri aerei potrebbe di conseguenza risultare applicabile nel senso che, affinché sorgano diritti ai sensi del citato regolamento, è sufficiente che il luogo di partenza di un volo o, se la compagnia aerea ha sede nell'Unione europea o in Svizzera, il luogo di arrivo, si trovino in territorio svizzero.

16. Siffatta interpretazione dell'accordo sul trasporto aereo e del relativo allegato non solo sarebbe conforme al suo tenore letterale, ma rifletterebe anche lo scopo, formulato nel preambolo del citato accordo, di perseguire l'armonizzazione delle legislazioni relative al trasporto aereo intraeuropeo includendo il territorio della Svizzera. In base ad esso, i vettori aerei operanti in Svizzera devono poter operare, ed essere tenuti a farlo, alle stesse condizioni di quelli degli Stati membri dell'Unione europea. I consumatori e clienti dei vettori aerei devono trovare in Svizzera gli stessi livelli qualitativi e avere perciò la possibilità di far valere nei confronti di tali vettori anche gli stessi diritti che potrebbero invocare negli Stati membri dell'Unione europea, mentre - da parte loro - i vettori aerei devono essere soggetti alle stesse condizioni in materia di concorrenza. Sarebbe difficile conciliare tutto ciò con una situazione in cui il regolamento sui diritti dei passeggeri aerei si applicasse solo a passeggeri in partenza dal territorio della Svizzera a destinazione di un aeroporto di uno Stato membro dell'Unione europea. Infatti, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), del regolamento sui diritti dei passeggeri aerei, tale regolamento si applica anche ai passeggeri in partenza da un aeroporto dell'Unione europea a destinazione di un paese terzo».
17. Inoltre, come anche nel caso di specie, esiste spesso un legame più stretto con [Or. 8] l'Unione Europea. Nel caso in questione, i cedenti volevano prendere un volo in coincidenza per l'Unione europea, segnatamente per Amburgo, immediatamente dopo il volo che ha subito un ritardo. Il regolamento stesso ricollega più voli tra loro in modo tale che si tenga conto della destinazione finale, in particolare con riferimento alla determinazione dell'importo della compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7 del regolamento sui diritti dei passeggeri, determinante anche nella controversia. In tali casi, limitare, come talvolta avviene in Svizzera, l'ambito di applicazione del regolamento ai soli voli provenienti dalla Svizzera a destinazione dell'Unione europea comporterebbe una disparità di trattamento non voluta dei passeggeri, a seconda che essi prendano successivamente una coincidenza diretta a destinazione di uno Stato membro (cfr., per maggiori dettagli su questo argomento, Bundesgerichtshof, domanda di pronuncia pregiudiziale alla Corte del 9 aprile 2013[, C-259/13,] [OMISSIS] punto 28 e segg.).
18. II. Il diritto a compensazione pecuniaria della ricorrente dipende inoltre dalla circostanza che, in caso di risposta affermativa della prima questione pregiudiziale, nell'applicabilità del regolamento rientri anche la giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, secondo la quale, ai fini

dell'applicazione del diritto alla compensazione pecuniaria, i passeggeri di voli ritardati possono essere assimilati ai passeggeri di voli cancellati quando giungono alla loro destinazione finale tre ore o più dopo l'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo.

19. 1. La giurisprudenza tedesca [OMISSIS] ha parzialmente risolto in senso negativo tale questione, e la convenuta fa propria tale interpretazione. Ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 2 [Or. 9] della Convenzione sul trasporto aereo, le sentenze e le decisioni adottate a partire dalla data del 2 giugno 1999 devono essere comunicate alla Confederazione Svizzera per il riconoscimento e l'approvazione da parte del Comitato misto. Ciò non è avvenuto per la sentenza della Corte di giustizia del 19 novembre 2009 nella causa C-402/07 e C-432/07, né per le sentenze successive. I giudici summenzionati ne traggono la conclusione che, nei casi in cui viene chiamato in giudizio un vettore aereo svizzero, tale giurisprudenza non può essere invocata per giustificare una pretesa, ma può unicamente essere fatto riferimento al tenore letterale del regolamento. L'applicazione della giurisprudenza della Corte di giustizia, che si fonda in ogni caso su un'analogia con i diritti disciplinati dalla legge, costituirebbe una notevole ingerenza nella sovranità statale della Confederazione svizzera [OMISSIS].
20. 2. Il giudice è incline a sostenere una diversa interpretazione, per cui la citata giurisprudenza della Corte di giustizia sul cosiddetto «ritardo prolungato» non dovrebbe, di fatto, applicarsi ai giudici svizzeri [OMISSIS]. Il giudice del rinvio non è, tuttavia, un giudice svizzero, bensì un giudice di uno Stato membro; pertanto, qualora il regolamento si applichi a vettori aerei svizzeri, tale giudice è vincolato dalla giurisprudenza relativa a detto regolamento. Diversamente, i giudici degli Stati membri dovrebbero applicare lo stesso regolamento in modo diverso a situazioni altrimenti comparabili, a seconda che il [Or. 10] convenuto sia un vettore aereo stabilito nella Confederazione svizzera o nell'Unione europea. Ciò sarebbe, tuttavia, in contrasto con il secondo trattino dell'allegato dell'accordo sul trasporto aereo, come modificato dalla decisione del Comitato per il trasporto aereo con decisione n. 2/2010, che stabilisce che qualsiasi riferimento agli Stati membri dell'Unione europea nel regolamento deve essere inteso comprensivo (anche) della Confederazione svizzera.
21. III. In conclusione, il diritto alla compensazione pecuniaria dipende da un'interpretazione dell'articolo 7, del regolamento sui diritti dei passeggeri, precisamente, se tale diritto esista anche qualora entrambi i voli siano stati combinati da un operatore turistico e operati da vettori aerei diversi.
22. 1. Un diritto a compensazione pecuniaria della ricorrente non è escluso per il fatto che entrambi i voli sono decollati all'orario previsto e che solo il primo volo ha subito un ritardo inferiore a tre ore.
23. Certamente i voli Bangkok-Zurigo e Zurigo-Amburgo sono due voli distinti ai sensi del regolamento (v., per maggiori dettagli in merito, Bundesgerichtshof, domanda di pronuncia pregiudiziale alla Corte del 19 luglio 2016[, C-479/16,]

[OMISSIS] punto 17). Tuttavia, se i voli distinti sono voli in coincidenza diretta e il ritardo del primo volo, come nel presente caso, comporta la perdita da parte dei passeggeri del volo in coincidenza, il diritto alla compensazione pecuniaria può comunque sussistere. Secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea (sentenze del 19 novembre 2009, C-407/07 e C-432/07, Racc. pag. 1-10923, [OMISSIS] punto 40 e segg., Sturgeon e a. e del 23 ottobre 2012 [Or. 11], C-581/10 e C-629/10, [OMISSIS] punto 28 e segg., Nelson e a.), e la giurisprudenza del Bundesgerichtshof ([OMISSIS] domanda di pronuncia pregiudiziale alla Corte del 19 luglio 2016, [C-476/16,] [OMISSIS] punto 14) ciò presuppone che si sia verificata una perdita di tempo superiore alle tre ore alla destinazione finale ai sensi dell'articolo 2, lettera h), del regolamento. Tale diritto non presuppone un ritardo alla partenza, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, lettere da a) a c), del regolamento sui diritti dei passeggeri (sentenza della Corte del 26 febbraio 2013, C-11/11, [OMISSIS] punto 37, Folkerts).

24. È questo il caso nella fattispecie; tra i due voli era prevista solo una breve sosta a Zurigo.
25. 2. Nel caso in questione, tuttavia, la convenuta non ha combinato i voli ed ha operato solo il primo segmento di volo ritardato. I voli sono stati invece combinati da un operatore turistico.
26. Un caso analogo era stato sottoposto all'esame del Bundesgerichtshof nell'ambito di un ricorso per cassazione contro una sentenza [OMISSIS] del Landgericht Hamburg [OMISSIS]. Il Bundesgerichtshof aveva sospeso il procedimento e sottoposto alla Corte una questione sostanzialmente identica a quella di cui trattasi relativa all'interpretazione del regolamento sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo. La questione pregiudiziale è stata però ritirata dal Bundesgerichtshof a seguito del riconoscimento da parte della resistente della fondatezza della domanda risarcitoria proposta ex adverso. Il Bundesgerichtshof (domanda di pronuncia pregiudiziale alla Corte del 19 luglio 2016, [C-479/16,] [OMISSIS] punto 27 e segg.) ha dichiarato al riguardo quanto segue:
27. «d) Dalla ratio dell'articolo 7 del regolamento sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo potrebbe emergere che un diritto a compensazione pecuniaria sussiste solo [Or. 12] 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 di giustizia non ha chiarito tale questione in via definitiva.
28. 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.
29. Nelle decisioni in cui il diritto alla compensazione pecuniaria risultava da un ritardo nell'arrivo a destinazione di un volo in coincidenza diretta, i voli in

successione erano stati prenotati presso il vettore aereo di cui al procedimento principale (sentenza della Corte, [OMISSIS] punto 18, Folkerts [OMISSIS]; decisione del 4 ottobre 2012, C-321/11, [OMISSIS] punti 10, 34, Rodriguez Cachafeiro e a.). Altre decisioni della Corte di giustizia in cui la nozione di volo ai sensi del regolamento ha assunto rilevanza riguardano anch'esse casi in cui il passeggero aveva prenotato tutti i voli pertinenti presso il vettore aereo, al quale aveva successivamente chiesto una compensazione pecuniaria (cfr. sentenza della Corte, [OMISSIS] punto 13, Emirates Airlines; [OMISSIS] punto 11, Sturgeon e a.; sentenza della Corte, [OMISSIS] punto 15, Nelson e a.).

30. bb) Queste circostanze non ricorrono nella fattispecie.
31. Secondo quanto accertato dal giudice d'appello, i due **[Or. 13]** voli sono stati operati da vettori aerei distinti. La prenotazione non è stata fatta presso una di queste società, ma tramite un operatore turistico. Quest'ultimo ha anche rilasciato la conferma di prenotazione, che ha presentato come allegato K1. 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.
32. cc) A fronte di un caso di tal genere, il regolamento e la giurisprudenza della Corte di cui sopra non consentono di trarre conclusioni sufficientemente sicure.
33. Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), del regolamento sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo, 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.
34. Da questa 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. 14]**
35. 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, 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, sezione 4. d. A. ii.].

36. 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.
37. (1) In linea di principio, il regolamento prevede le stesse conseguenze giuridiche per le diverse forme di conferma della prenotazione. Al considerando 5 si sottolinea inoltre che la protezione deve valere anche per i passeggeri dei circuiti «tutto compreso». Un obbligo di garanzia per i voli predisposti da un operatore turistico sarebbe in linea anche con lo scopo, definito nei considerando da 1 a 4, di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri e tenere in considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori, e con il principio trattato dalla Corte secondo cui le disposizioni del regolamento che [Or. 15] conferiscono diritti ai passeggeri del traffico aereo devono essere interpretate estensivamente (v. sentenza della Corte, [OMISSIS] 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 interpretati restrittivamente (v., sul punto, sentenza della Corte del 22 dicembre 2008, C-549/09, Racc. pag 1-11061, [OMISSIS] punto 17, Wallentin-Hermann).
38. (2) Il riconoscimento del diritto a compensazione pecuniaria è coerente, a parere di questo Collegio, anche con l'orientamento espresso dalla Corte di giustizia in merito alla responsabilità per gli obblighi di prestazione assunti con la conferma della prenotazione.
39. Qualora un vettore aereo presso il quale siano stati prenotati due voli in successione 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. In tal senso essa ha ritenuto essenziale che il diritto compensi i disagi causati da una perdita di tempo irreversibile di durata pari o superiore a tre ore e che tale disagio sia in ogni caso imputabile a un vettore aereo operativo, qualora sia accertato che questi ne è responsabile in quanto si trova all'origine del ritardo del primo volo da esso stesso operato, o perché ha erroneamente considerato che i passeggeri interessati non sarebbero stati in grado di presentarsi in tempo per l'imbarco sul volo successivo, oppure perché ha proceduto alla vendita di biglietti per voli in successione per i quali il tempo a disposizione per prendere il volo seguente era insufficiente (sentenza della Corte, [OMISSIS] [Or. 16] [OMISSIS] punto 34, Rodriguez Cachafeiro e a.).
40. 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 combinare, in proposito, anche voli operati da vettori aerei differenti.

41. ee) Tuttavia, questo Collegio si ritiene impossibilitato a risolvere autonomamente la questione.
42. Una applicazione corrispondente dei principi elaborati dalla Corte di giustizia al caso in esame sembra appropriata per i motivi sopra esposti; tuttavia, ciò non risulta con certezza dalle precedenti decisioni della Corte.
43. C. Ad avviso di questo Collegio, non si può pertanto statuire sull'appello della ricorrente in assenza di una pronuncia pregiudiziale.

[OMISSIS]

DOCUMENTO DI LAVORO