

Versione anonimizzata

Traduzione

C-190/19 - 1

Causa C-190/19

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

27 febbraio 2019

Giudice del rinvio:

Amtsgericht Hamburg (Germania)

Data della decisione di rinvio:

8 febbraio 2019

Attori:

MG

NH

Convenuta:

Germanwings GmbH

Amtsgericht Hamburg (Tribunale circoscrizionale di Amburgo, Germania)

[omissis]

Ordinanza

Nella causa promossa da

1) **MG**, [omissis] Lubeca

- attrice -

2) **NH**, [omissis] Lubeca

- attore -

[omissis]

contro

Germanwings GmbH, [omissis] Colonia

- convenuta -

[omissis]

in data 08.02.2019 l'Amtsgericht Hamburg (Tribunale circoscrizionale di Amburgo) [omissis] ha così deciso:

- 1 Il procedimento è sospeso.
- 2 Viene sottoposta alla Corte di giustizia dell'Unione europea la seguente questione pregiudiziale, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, vertente sull'interpretazione del diritto dell'Unione:

Se il diritto a compensazione pecuniaria di cui all'articolo 7 del regolamento (CE) n. 261/2004 sussista anche nel caso in cui un passeggero, in conseguenza di un ritardo di arrivo relativamente contenuto, perda un volo di coincidenza diretto, 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 sia avvenuta tramite un operatore turistico che ha combinato i voli per il proprio cliente. **[Or. 2]**

Motivazione:

Gli attori chiedono alla convenuta il pagamento di compensazioni pecuniarie in base a un viaggio aereo.

Gli attori prenotavano un viaggio aereo composto da due voli per l'11.10.2014, per il tramite di un operatore turistico. Era previsto che gli attori volassero, innanzitutto, da Amburgo a Stoccolma con il volo 4U 7214 delle ore 06:45 (tutti gli orari sono locali), il cui arrivo era programmato per le ore 08:10. Rispetto a tale volo la conferma di prenotazione conteneva l'indicazione «Operated by EW EUROWINGS». La sigla «4U» all'interno del numero del volo è il codice IATA della convenuta. Alle ore 09:05 gli attori avrebbero dovuto essere portati a Newark con un volo di coincidenza della Deutsche Lufthansa AG, LH 9108, il cui arrivo era previsto per le ore 12:05. Il volo 4U 7214 arrivava a Stoccolma solo alle ore 08:30, con venti minuti di ritardo.

In base alle risultanze dell'istruttoria, questo tribunale ritiene che, a causa del ritardo del volo 4U 7214, gli attori non potessero più prendere il volo in coincidenza. Inoltre, il tribunale ritiene che sia vero che, come sostenuto dagli attori, essi hanno, quindi, viaggiato da Stoccolma a Newark con altri voli, facendo

scalo a Monaco di Baviera, e giungendo a destinazione con un ritardo di sei ore e trenta minuti rispetto a quanto originariamente previsto.

Il tribunale è dell'opinione che la convenuta debba essere qualificata, rispetto al volo 4U 7214, come vettore aereo operativo ai sensi dell'articolo 2, lettera b), 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). In base alle risultanze dell'istruttoria, il tribunale assume che il volo 4U 7214 sia stato operato con un aeromobile e un equipaggio della compagnia Eurowings. Gli attori non sono riusciti a provare che siano stati impiegati un aeromobile e un equipaggio della convenuta. Tuttavia, il tribunale è giunto a ritenere che la convenuta debba essere qualificata come vettore aereo operativo ai sensi dell'articolo 2, lettera b), del regolamento n. 261/2004, a prescindere dalla titolarità dell'aeromobile e dell'equipaggio impiegati. Infatti, il tribunale è dell'opinione che, in conformità alla [omissis] [giurisprudenza nazionale], anche nei casi di cosiddetto wet lease debba essere qualificato come vettore aereo operativo il vettore aereo con il cui codice IATA viene operato il volo, e non invece il vettore aereo che ha dato a noleggio l'aeromobile e l'equipaggio. [omissis] [Mutamento] della giurisprudenza tedesca [omissis]. Ora il tribunale ritiene che il vettore aereo a cui appartengono l'aeromobile e l'equipaggio, nell'ipotesi in cui il volo non sia però stato prenotato con il suo codice IATA, possa essere qualificato come vettore aereo operativo solo qualora sussista un caso di condivisione di codice [code-sharing]. Nel presente procedimento, tuttavia, la convenuta non ha addotto alcunché in merito all'eventuale sussistenza di un caso di condivisione di codice. [omissis] **[Or. 3]** [omissis] [Motivi per cui la convenuta avrebbe dovuto argomentare al riguardo]

Inoltre, il tribunale ritiene che il ritardo del volo 4U 7214 non fosse dovuto ad alcuna circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004. Infatti, le informazioni raccolte da Eurocontrol non hanno confermato quanto addotto dalla convenuta in merito a un asserito ritardo dell'autorizzazione al decollo.

In conclusione, la decisione della presente controversia dipende dalla questione se il regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che possa essere affermata la responsabilità della convenuta per il ritardo di arrivo alla destinazione finale nonostante il volo di coincidenza perso fosse operato da un'altra compagnia aerea, i due voli fossero stati combinati per gli attori da un operatore turistico e il volo operato dalla convenuta avesse solo un ritardo relativamente contenuto.

A tal riguardo, la presente fattispecie è simile al caso che è stato pendente innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea col numero di ruolo C-186/17 [flightright], nel quale l'avvocato generale si era pronunciato per la responsabilità della compagnia aerea, ma in cui la domanda di pronuncia pregiudiziale è stata successivamente ritirata. Inoltre, la fattispecie è simile al caso che è oggetto della

domanda di pronuncia pregiudiziale del Bundesgerichtshof (Corte federale di Giustizia, Germania) del 19.07.2016 [*omissis*] [Markmann e a., C-479/16, cancellata dal ruolo della Corte di giustizia con ordinanza di tale Corte dell'11 ottobre 2016].

[*omissis*]

[*omissis*] [Firma]

DOCUMENTO DI LAVORO