

Causa C-810/19

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

4 novembre 2019

Giudice del rinvio:

Landgericht Frankfurt am Main (Tribunale del Land di Francoforte sul Meno, Germania)

Data della decisione di rinvio:

22 agosto 2019

Ricorrente in primo grado e in appello:

Flightright GmbH

Resistente in primo grado e in appello:

Qatar Airways

[OMISSIS]

Ordinanza

Nella causa tra

la Flightright GmbH, [OMISSIS] Potsdam,
ricorrente in primo grado e in appello,

[OMISSIS] e

la Qatar Airways [OMISSIS],
[OMISSIS],
resistente in primo grado e in appello,

[OMISSIS] la 24esima Sezione civile del Landgericht Frankfurt am Main
(Tribunale del Land di Francoforte sul Meno, Germania)

[OMISSIS] così provvede: [**Or. 2**]

I. Ai sensi dell'articolo 267 TFUE, vengono sottoposte alla Corte di giustizia dell'Unione europea, ai fini dell'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 (in prosieguo: il «regolamento sui diritti dei passeggeri»), le seguenti questioni pregiudiziali:

1. Se sussista una «coincidenza diretta» ai sensi dell'articolo 2, lettera h), del regolamento (CE) n. 261/2004 anche nel caso in cui, in caso di voli prenotati congiuntamente, i quali prevedano uno scalo in un aeroporto «hub» situato al di fuori del territorio dell'Unione europea, sia programmata una permanenza prolungata nel luogo dello scalo ed il volo successivo prenotato non costituisca la prima coincidenza utile.

In caso di risposta negativa alla prima questione:

Se l'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (CE) n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che il regolamento si applichi anche al trasporto di passeggeri con un volo in partenza non da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro, ma inserito di un'unica prenotazione, parimenti comprendente un volo proveniente da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro, senza che si tratti peraltro di una coincidenza diretta.

II. Il procedimento di appello è sospeso.

Motivi:

I.

La ricorrente propone la domanda a seguito di surroga nei diritti di quattro passeggeri (in prosieguo: i «passeggeri»).

I passeggeri prenotavano presso la resistente i voli da Frankfurt am Main a Doha (volo QR 070) il 18 luglio 2018, con partenza prevista alle 10.55 ora locale [Or. 3] e arrivo previsto alle 17.55 ora locale, nonché da Doha a Windhoek il 20 luglio 2018 (volo QR 1373), con partenza prevista alle 2.00 ora locale e arrivo previsto alle 10.40.

Per il periodo della permanenza a Doha dal 18 luglio, ore 17.55, fino al 20 luglio 2018, ore 2.00 (complessivamente 32 ore e 5 minuti), i passeggeri prenotavano un hotel a Doha.

Sarebbe stato possibile prenotare presso la resistente anche il volo in coincidenza da Doha a Windhoek il 19 luglio 2018 alle ore 2.00.

In data 18 luglio 2018 i passeggeri effettuavano il check-in sul volo da Frankfurt am Main a Doha. Era previsto il ritiro del bagaglio a Doha e la riconsegna all'imbarco per il volo successivo verso Windhoek.

Al momento non è chiaro se i passeggeri avessero già ricevuto la carta d'imbarco per il volo successivo da Doha a Windhoek. A memoria dei passeggeri, essi avrebbero effettuato il check-in online per l'intero volo verso la Namibia prima della partenza da Frankfurt am Main. Secondo la resistente, a Francoforte sul Meno non sarebbe stata ancora emessa la carta d'imbarco per il volo successivo verso Windhoek, ma solo per il volo diretto a Doha.

Il volo da Frankfurt am Main a Doha giungeva puntuale e senza ritardo. A Doha, i passeggeri ritiravano il bagaglio che riconsegnavano quindi all'imbarco per il volo successivo verso Windhoek. Il volo da Doha a Windhoek giungeva a Windhoek, invece che alle 10.40, solo alle 16.32, con un ritardo, quindi, di cinque ore e 52 minuti rispetto all'orario previsto., i passeggeri.

I passeggeri cedevano alla ricorrente i loro diritti alla compensazione pecuniaria nei confronti della resistente. La ricorrente chiede alla resistente il pagamento di EUR 600,00 per ogni passeggero (in totale EUR 2 400,00) a causa dell'arrivo a Windhoek con un ritardo superiore a tre ore.

L'Amtsgericht (Tribunale circoscrizionale), respingeva in prime cure la domanda di pagamento di EUR 2 400,00, per difetto di giurisdizione,[Or. 4] in quanto il ritardo riguarderebbe un volo da Doha a Windhoek e la resistente non sarebbe una compagnia aerea della Comunità europea. Sarebbe irrilevante al riguardo, la circostanza che il primo volo sia decollato da Frankfurt am Main. Si dovrebbe ritenere che si tratti di due voli distinti considerato che tra i due voli vi è stata una permanenza di «circa 56 ore» e dovrebbe pertanto escludersi la sussistenza di uno scalo. Il volo da Doha a Windhoek non costituirebbe una coincidenza diretta.

Avverso tale decisione di rigetto, la ricorrente proponeva appello, sul quale deve ora pronunciarsi il Landgericht Frankfurt am Main (Tribunale del Land di Francoforte sul Meno, Germania), in qualità di giudice d'appello.

II.

L'accoglimento dell'appello dipende in misura decisiva dalla questione se il volo da Doha a Windhoek possa essere considerato o meno quale coincidenza diretta, ai sensi dell'articolo 2, lettera h), del regolamento (CE) n. 261/2004 (in prosieguo indicato come: il «regolamento»), del volo da Frankfurt am Main a Doha.

Qualora il volo da Doha a Windhoek dovesse essere considerato quale coincidenza diretta del volo da Frankfurt am Main a Doha, la ricorrente, a seguito di surroga nei diritti dei passeggeri, avrebbe diritto al pagamento di una compensazione pecuniaria pari all'importo richiesto. Infatti, la «destinazione

finale» sarebbe conseguentemente la destinazione dell'ultimo volo, Windhoek, e non Doha, destinazione del primo volo.

Come affermato dalla Corte di giustizia dell'Unione europea nella causa C-402/07 (sentenza del 19 novembre 2009, [OMISSIS] Sturgeon/Condor) scaturita dal rinvio pregiudiziale da parte del Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania; in prosieguo: il «BGH») e confermato dalla Grande Sezione della Corte di giustizia europea nella sentenza del 23 ottobre 2012 (C-581/10 - Nelson/Lufthansa), non solo i passeggeri dei voli cancellati, ma anche i passeggeri i cui voli siano stati ritardati possono chiedere il versamento della compensazione prevista dall'articolo 7 del regolamento, qualora essi subiscano una perdita di tempo, derivante dal ritardo, pari o superiore a tre ore, giungendo alla destinazione finale almeno tre ore oltre [Or. 5] l'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo.

Ciò sarebbe quanto avvenuto nella specie, avendo i passeggeri raggiunto la destinazione finale del loro volo solo con un ritardo di cinque ore e 52 minuti.

Inoltre, come dichiarato dalla Corte nella causa C-537/17 (sentenza del 31 maggio 2018, [OMISSIS]), l'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), del regolamento dev'essere interpretato nel senso che il regolamento si applica al trasporto di passeggeri effettuato in virtù di un'unica prenotazione e che preveda, tra la partenza da un aeroporto situato in uno Stato membro e l'arrivo in un aeroporto situato in uno Stato terzo, uno scalo programmato al di fuori dell'Unione, con un cambio di aeromobile.

Tali condizioni risulterebbero parimenti soddisfatte nel caso di specie. Infatti, i voli da Francoforte sul Meno a Doha e da Doha a Windhoek sono stati prenotati congiuntamente presso la resistente e confermati come un'unica prenotazione dalla resistente stessa nella «E Ticket-Receipt» (ricevuta del biglietto elettronico) [OMISSIS]. Il programma di volo dei passeggeri comprendeva un viaggio in Namibia con scalo a Doha, dove essi intendevano approfittare dello scalo per aspettare amici ancora in arrivo e per visitare la città.

Secondo la sentenza della Corte del 31 maggio 2018 ([OMISSIS] C-537/17 [OMISSIS]), è irrilevante che il volo successivo per Windhoek dovesse essere effettuato con un aeromobile diverso da quello del primo volo.

Inoltre, come affermato dalla Corte nella causa CS e a./Ceske aeroline a.s. (sentenza dell'11 luglio 2019, [OMISSIS] C-502/18), il fatto che, nel caso di un volo composto da due tratte, il ritardo, che obbliga al pagamento di una compensazione pecuniaria, verificatosi solo nella seconda tratta, non esclude che il vettore aereo che operi la prima tratta sia obbligato a pagare una compensazione pecuniaria qualora la prenotazione sia stata oggetto di un'unica prenotazione. Secondo tale decisione, il fatto che la prima e la seconda tratta siano state operate da diversi vettori aerei [Or. 6] è irrilevante, poiché anche il vettore aereo che opera la prima tratta è tenuto a pagare la compensazione pecuniaria.

L'applicazione di detta sentenza della Corte implica l'obbligo per la resistente di pagare la compensazione pecuniaria, anche se non si tratta di un vettore aereo comunitario e i punti di partenza e di arrivo della seconda tratta non si trovano sul territorio della Comunità europea, in quanto la resistente è in ogni caso un vettore aereo obbligato a versare la compensazione pecuniaria per il semplice motivo che il punto di partenza della prima tratta era Frankfurt am Main [v. articolo 3, paragrafo 1, lettera a), del regolamento].

Tuttavia, la controversia in esame presenta la particolarità che tra la prima e la seconda tratta vi è stata una permanenza di circa 32 ore nello scalo e il volo successivo non rappresentava la prima coincidenza utile dal luogo dello scalo al luogo di destinazione finale. Anzi, sarebbe stato possibile iniziare il volo successivo addirittura 24 ore prima, poiché la resistente aveva offerto anche un volo da Doha a Windhoek il 19 luglio 2018, con partenza alle ore 2.00, che i passeggeri non hanno utilizzato solo perché erano ancora in attesa degli amici e intendevano visitare la città e avevano pertanto prenotato un pernottamento a Doha. La coincidenza diretta, agevolmente fruibile, sarebbe stata costituita dal volo del 19 luglio 2018, e non da quello del 20 luglio 2018.

Si pone quindi la questione se, in un caso del genere, si possa ancora ritenere sussistente una «coincidenza diretta» ai sensi dell'articolo 2, lettera h), del regolamento.

Il fatto che il periodo di permanenza nel luogo di scalo e la possibilità di una coincidenza precedente possano rappresentare o meno un criterio decisivo non può essere desunto dalle sentenze della Corte nella versione pubblicata. Sia la sentenza del 31 maggio 2018 sia la sentenza nella causa Folkerts dell'11 luglio 2019 ([OMISSIS] C-11/11) non fanno alcun riferimento al periodo di permanenza nel luogo di scalo. Tuttavia, [Or. 7] la causa Folkerts si basava sul fatto che la coincidenza era stata persa a causa di un ritardo di circa due ore e mezza del volo precedente, il che fa presumere che la permanenza prevista nel luogo dello scalo non aveva una durata superiore. A tal proposito, anche il BGH, nelle proprie questioni pregiudiziali, utilizza l'espressione «trasporto di persone effettuato mediante due voli senza significativa permanenza nell'aeroporto di scalo» [OMISSIS], in caso di voli composti da più tratte.

Tuttavia, dalle sentenze della Corte non può desumersi con sufficiente certezza che, ove il ritardo si verifichi solo nella seconda tratta, il diritto alla compensazione pecuniaria, oltre al requisito di un'unica prenotazione e di uno scalo programmato, sia subordinato anche alla condizione che vi sia una connessione temporale immediata tra l'arrivo al luogo dello scalo e la partenza.

La risposta affermativa a tale quesito dipende, in ultima analisi, dalla definizione della nozione di «coincidenza diretta» di cui all'articolo 2, lettera h), del regolamento. A tal riguardo, questo Collegio è incline a ritenere che la definizione del termine deponga in senso favorevole alla necessaria sussistenza di una connessione immediata tra la prima e la seconda tratta. L'articolo 2, lettera h), del

regolamento non solo consente che la coincidenza di due voli sia sufficiente a definire la destinazione finale, ma richiede parimenti che le coincidenze siano «dirette». Ne consegue, quindi, che il volo successivo deve rappresentare la prima opzione utile per prendere il volo successivo verso la destinazione finale dopo l'arrivo nel luogo dello scalo. Qualora i passeggeri scelgano il volo seguente intendendo utilizzare la loro permanenza per scopi diversi dal cambio di volo (ad esempio, per attendere amici o per visite turistiche), non è più configurabile una connessione immediata e viene a mancare una coincidenza «diretta». **[Or. 8]** Ne deriverebbe, in tal caso, che i due voli dovrebbero essere considerati quali voli distinti e Doha quale destinazione finale ai sensi dell'articolo 2, lettera h), del regolamento. Il secondo volo da Doha a Windhoek non costituirebbe, quindi, un volo ricompreso nella sfera d'applicazione del regolamento, ai sensi del suo articolo 3, paragrafo 1, lettera a), in quanto il volo non sarebbe iniziato nel territorio di uno Stato membro.

Non si può tuttavia neanche escludere che la questione dell'applicabilità del regolamento ai sensi del suo articolo 3, paragrafo 1, lettera a), non dipenda affatto dalla circostanza che il secondo dei voli prenotati congiuntamente venga considerato come una «coincidenza diretta», poiché la sola prenotazione unica di più voli potrebbe essere sufficiente ai fini dell'applicabilità del regolamento. Ciò costituisce l'oggetto della seconda questione dell'ordinanza di rinvio.

Trattandosi dell'interpretazione di una nozione del regolamento e non essendosi le precedenti sentenze espresse in termini univoci in merito alla necessità di una connessione immediata nonché alla sfera d'applicazione del regolamento, appare necessario rinviare la questione alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE.

[OMISSIS]