

Causa C-561/20

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

26 ottobre 2020

Giudice del rinvio:

Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel (Belgio)

Data della decisione di rinvio:

21 ottobre 2020

Ricorrenti:

Q

R

S

Resistente:

United Airlines, Inc.

(omissis) 21 ottobre 2020

(omissis) Sentenza interlocutoria

Rinvio pregiudiziale alla Corte di giustizia dell'Unione europea

Nederlandstalige

Ondernemingsrechtbank

Brussel

(Tribunale delle imprese in lingua neerlandese di Bruxelles, Belgio)

Sentenza

Rinvio pregiudiziale

10a sezione - Aula H [Or. 2]

NELLA CAUSA DI

1. **Signora Q**
2. **Signora R**
3. **Signor S**

Ricorrenti;

rappresentati da meester B. SCHAUMONT, sostituto di meester J. DE MAN, (omissis) [indirizzo];

4. Società di diritto estero UNITED AIRLINES INC, con filiale in Belgio all'indirizzo 1381 Diegem, (omissis) [indirizzo e numero dell'impresa],

Convenuta,

rappresentata da meester M. WOUTERS (omissis) [indirizzo];

.....

(omissis) [procedimento dinanzi al giudice nazionale]

.....

[Or. 3]

I. LE DOMANDE

1. Ricorrenti

I ricorrenti chiedono la condanna della convenuta a pagare loro la somma di EUR 1.800,00, oltre agli interessi di mora con decorrenza dal 6 settembre 2018 e agli interessi legali.

Essi chiedono la condanna della convenuta al pagamento delle spese processuali, compresa l'indennità procedurale stimata in EUR 480,00.

2. Convenuta

La convenuta chiede che si dichiari l'azione irricevibile e infondata.

Essa chiede la condanna dei ricorrenti alle spese del procedimento, stimate in EUR 480,00 quale indennità procedurale.

II. I FATTI

- 1 Tramite la loro agenzia viaggi Your Travel Agency (non parte nel procedimento) i ricorrenti, con un'unica prenotazione, hanno prenotato un viaggio dall'aeroporto Brussel-Nationaal (Belgio) all'aeroporto San José International (Stati Uniti d'America) (omissis).

Per detta prenotazione hanno tutti ricevuto un biglietto individuale emesso dal vettore aereo Deutsche Lufthansa AG, come si evince dal prefisso «220» del biglietto e che vale per l'intero viaggio da Brussel-Nationaal a San José (omissis). Tuttavia, i voli sono stati materialmente operati dalla convenuta. La convenuta è un vettore aereo non comunitario.

Secondo la prenotazione, i ricorrenti raggiungono la loro destinazione finale con i seguenti voli effettuati dalla convenuta:

- volo LH8854 da Bruxelles (Belgio) a Newark International (Stati Uniti d'America) con partenza il 26 luglio 2018 alle 10 ora locale e arrivo lo stesso giorno alle ore 12.10 ora locale;
 - i ricorrenti avrebbero dovuto poi imbarcarsi sul volo UA1222 da Newark International (Stati Uniti d'America) a San José International (Stati Uniti d'America), con partenza il 26 luglio 2018 alle 17.05 ora locale e arrivo lo stesso giorno alle 20.15, ora locale.
- 2 Il volo UA1222 ha subito un ritardo ed è arrivato alla destinazione San José, la destinazione finale dei ricorrenti, con un ritardo di 223 minuti, ossia un ritardo superiore alle tre ore (omissis).

Secondo la convenuta la causa del ritardo è stato un problema tecnico all'aeromobile che avrebbe effettuato il volo UA1222 (omissis). **[Or. 4]**

- 3 Con lettera del 6 settembre 2018 la società Happy Flights (non parte nel procedimento) ha comunicato alla convenuta che si sarebbe fatta carico del credito dei passeggeri. Essa ha intimato alla convenuta di pagare un importo di EUR 600,00 per persona, ossia complessivamente EUR 1.800,00. Essa fonda la sua domanda di pagamento sul 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 n. 261/2004») (omissis).

Non avendo ricevuto alcun riscontro o pagamento, il 3 ottobre 2018, la Happy Flights ha inviato un sollecito alla convenuta (omissis).

Il 4 ottobre 2018, la convenuta ha risposto alla Happy Flights sostenendo che il regolamento n. 261/2004 non era applicabile in quanto il ritardo era avvenuto

durante il secondo volo tra due aeroporti all'interno degli Stati Uniti d'America (omissis).

La Happy Flight ha fornito una risposta circostanziata il 5 ottobre 2018 e ha fatto rinvio alla giurisprudenza della Corte di giustizia per confutare la tesi della convenuta. Essa ha intimato alla convenuta di procedere al pagamento (omissis).

La convenuta, a sua volta, ha fornito una risposta circostanziata con lettera del 10 ottobre 2018 (omissis).

Il legale della Happy Flights, nonché legale dei ricorrenti, ha messo in mora la convenuta con lettera motivata in modo circostanziato dell'11 ottobre 2018 (omissis).

L'11 ottobre 2018, la convenuta ha comunicato al legale di mantenere ferma la sua posizione (omissis).

Il 3 maggio 2019 il legale dei ricorrenti ha comunicato alla convenuta che il credito ceduto alla Happy Flights è stato nuovamente ceduto ai ricorrenti. Il legale ha nuovamente intimato alla convenuta di procedere al pagamento (omissis).

4 I ricorrenti hanno citato in giudizio la convenuta il 22 luglio 2019.

III. LA RICEVIBILITA'

5 **[Or. 5]** (omissis)

6 (omissis)

7 (omissis) [questione procedurale]

8 La domanda è ricevibile.

IV. IL MERITO

1. QUADRO GIURIDICO

9 Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera a) 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 n.261/2004»), il regolamento n.261/2004 si applica *«ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato»*.

Un «volo» è «una operazione di trasporto aereo, (...) realizzata da un vettore aereo che fissa il suo itinerario». (v. in particolare, sentenza del 10 luglio 2008, Emirates, C-173/07, EU:C:2008:400, punto 40).

La Corte di giustizia ha dichiarato che un volo con una o più coincidenze che abbia costituito oggetto di un'unica prenotazione rappresenta un tutt'uno ai fini del diritto a compensazione dei passeggeri previsto dal regolamento n. 261/2004 (v., in particolare, sentenze dell'11 luglio 2019, Ceske aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punti 16 e 27 e del 31 maggio 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, punti 18 e 19).

Ciò significa che, per valutare l'applicabilità del regolamento n.261/2004, occorre prendere in considerazione tanto il luogo di partenza iniziale quanto la destinazione finale di tale volo (v., in particolare, sentenze dell'11 luglio 2019, Ceske aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punto 16 e del 31 maggio 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, punto 25).

Quando i passeggeri partono da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro, la loro destinazione finale è situata nel territorio di un paese terzo e si effettua uno scalo in un paese terzo dove il passeggero cambia aeromobile, il regolamento n.261/2004 è, in linea di principio, applicabile (v. sentenza dell'11 luglio 2019, Ceske aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punto 18).

- 10 L'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n.261/2004 prevede un diritto di compensazione pecuniaria per il passeggero in caso di cancellazione del suo volo. Anche i passeggeri di voli con ritardo prolungato hanno diritto ad una compensazione pecuniaria quando, a causa di ritardo di un volo, giungono alla loro destinazione finale tre ore o più dopo l'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo (v., in particolare, sentenza del 19 novembre 2009, Sturgeon, C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, dispositivo e confermata dalla sentenza del 23 ottobre 2012, Nelson, C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, dispositivo). **[Or. 6]**

L'articolo 7 del regolamento n.261/2004 fissa la compensazione in EUR 250 per tutte le tratte inferiori o pari a 1500 km; in EUR 400 per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1500 chilometri e per tutte le altre tratte comprese tra 1500 e 3500 chilometri e in EUR 600 per le tratte aeree che non rientrano in tali due categorie.

2. APPLICAZIONE

- 11 La convenuta contesta che il regolamento n.261/2004 sia applicabile in caso di un ritardo prolungato di un volo con partenza e arrivo nel territorio degli Stati Uniti d'America, anche nel caso in cui detto volo sia il secondo e ultimo volo di un volo con coincidenza e in cui il primo volo parte da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro.

- 12 I ricorrenti invocano la giurisprudenza della Corte di giustizia nella causa Wegener (C-537/17). Sebbene i fatti di tale causa sembrano a prima vista analoghi a quelli della fattispecie in esame, il Rechtbank constata che nella causa Wegener il ritardo si era verificato sul primo volo (e dunque sul volo in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro) effettuato da un vettore aereo non comunitario.

Nel caso di specie il ritardo si è prodotto sul secondo volo effettuato tra Newark (Stati Uniti d’America) e San José (Stati Uniti d’America). Pertanto, la soluzione offerta dalla Corte di giustizia nella causa Wegener non può essere senz’altro applicata alla presente controversia.

- 13 Anche nella sentenza Ceske aerolinie (C-502/18) la Corte di giustizia ha esaminato un caso analogo.

In tale causa, la Corte ha dichiarato che il regolamento n.261/2004 si applica anche al secondo volo di un volo con coincidenza quando il primo volo parte da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro. In detta causa, il ritardo si era prodotto sul secondo volo, effettuato da un vettore aereo non comunitario, e si poneva la questione se il vettore aereo comunitario che ha effettuato il primo volo potesse essere tenuto al pagamento della compensazione per il ritardo prolungato causato sul secondo volo materialmente effettuato da un vettore aereo non comunitario.

Nel caso di specie, sia il primo che il secondo volo sono stati effettuati dalla convenuta, un vettore aereo non comunitario. Contrariamente alla causa [Or. 7] Ceske aerolinie, nel caso di specie non è coinvolto alcun vettore aereo comunitario. Il vettore aereo comunitario che ha emesso i biglietti non è esso stesso parte nel procedimento. Pertanto, la soluzione fornita dalla Corte di giustizia nella causa Ceske aerolinie non può essere senz’altro applicata al presente procedimento.

La giurisprudenza della Corte di giustizia non offre sufficienti elementi per essere applicata al quadro fattuale della presente controversia.

- 14 Inoltre, la convenuta rileva che, ove il regolamento n.261/2004 fosse applicabile alla situazione in cui si verifica un ritardo prolungato sul secondo volo di un volo con coincidenza, esso avrebbe un’efficacia extraterritoriale contraria al diritto internazionale qualora detto secondo volo sia effettuato esclusivamente all’interno del territorio di un paese terzo.

Più in particolare, la convenuta osserva che il ritardo si è prodotto nel territorio degli Stati Uniti d’America e che gli effetti del ritardo si sono prodotti esclusivamente in tale territorio. Il principio di sovranità osterebbe all’applicazione del regolamento n.261/2004 a una situazione verificatasi nel territorio di un paese terzo.

Nella sentenza del 21 dicembre 2011, *Air Transport Association of America*, la Corte di giustizia ha riconosciuto il principio di diritto internazionale consuetudinario secondo cui ciascuno Stato gode di una sovranità piena ed esclusiva sul proprio spazio aereo. La Corte di giustizia ha anche indicato che tali principi generali sono stati codificati, tra l'altro, nell'articolo 1 della Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, firmata a Chicago (Stati Uniti) il 7 dicembre 1944 (sentenza del 21 dicembre 2011, *Air Transport Association of America e a.*, C-366/10, EU:C:2011:864, punti 103 e 104).

Il diritto dell'Unione derivato, come il regolamento n.261/2004, deve rispettare le norme giuridiche superiori, come il diritto internazionale (consuetudinario).

Se la tesi della convenuta è corretta, si pone la questione della validità del regolamento n.261/2004 alla luce del diritto internazionale. L'organo giurisdizionale nazionale non è competente a dichiarare l'invalidità di un regolamento.

- 15 Ai sensi dell'articolo 267, comma 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (in prosieguo: «TFUE») la Corte di giustizia dell'Unione europea è competente a pronunciarsi in via pregiudiziale sulla validità e l'interpretazione degli atti compiuti dalle istituzioni.

Quando una questione del genere è sollevata dinanzi ad un organo giurisdizionale, tale organo giurisdizionale può, qualora reputi necessaria per emanare la sua sentenza una decisione su questo punto, domandare alla Corte di pronunciarsi sulla questione (articolo 267, comma 2, TFUE). **[Or. 8]**

La competenza della Corte a statuire in via pregiudiziale sull'interpretazione o sulla validità del diritto dell'Unione è esercitata su iniziativa esclusiva dei giudici nazionali, a prescindere dal fatto che le parti del procedimento principale abbiano chiesto o meno di adire la Corte.

Un rinvio pregiudiziale può, segnatamente, risultare particolarmente utile quando è sollevata una nuova questione di interpretazione che presenta un interesse generale per l'applicazione uniforme del diritto dell'Unione, o quando la giurisprudenza esistente non sembra fornire i chiarimenti necessari in un contesto di diritto o di fatto inedito.

- 16 Sebbene il *Rechtbank* non sia obbligato a sottoporre una questione alla Corte di giustizia, esso considera necessaria una risposta alle questioni pregiudiziali presentate per dirimere la controversia.

Infatti, si tratta di un problema di interpretazione che ha un'influenza decisiva sulla questione se il regolamento n.261/2004 sia applicabile e, in tal caso, se esso sia valido.

Inoltre, le circostanze di fatto della presente causa non sono del tutto simili a quelle sulle quali la Corte di giustizia si è già pronunciata.

Nelle circostanze della causa in esame la questione della validità del regolamento n.261/2004 è nuova. Solo la Corte di giustizia è competente a dichiarare l'invalidità del regolamento n.261/2004.

- 17 Il Rechtbank dichiara pertanto che è necessario presentare alla Corte di giustizia le questioni pregiudiziali formulate nel dispositivo della presente sentenza.

(omissis) [precisazione circa l'anonimizzazione]

(omissis) [sospensione del procedimento dinanzi al giudice nazionale] (omissis)
.....

[Or. 9]

PER DETTI MOTIVI,

Il Tribunale, (omissis) [osservazione procedurale]

Dichiara ricevibile la domanda,

Prima di pronunciarsi, sospende il procedimento e presenta alla Corte di giustizia dell'Unione europea le seguenti questioni pregiudiziali:

- Se gli articoli 3, paragrafo 1, lettera a) e 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, quali interpretati dalla Corte, debbano essere interpretati nel senso che un passeggero ha diritto a una compensazione pecuniaria a carico di un vettore aereo non comunitario qualora egli raggiunga la sua destinazione finale con un ritardo di oltre tre ore a seguito di un ritardo dell'ultimo volo, i cui luoghi di partenza e di arrivo siano entrambi situati nel territorio di un paese terzo, senza scalo nel territorio di uno Stato membro, nell'ambito di un volo con coincidenza avente inizio in un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro, e tutti i voli siano stati materialmente operati da un vettore aereo non comunitario e prenotati dal passeggero mediante un'unica prenotazione presso un vettore aereo comunitario che non ha materialmente operato alcuno di detti voli.
- In caso di risposta affermativa alla prima questione, se 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, quale interpretato nella risposta alla prima questione, sia contrario al diritto internazionale, e segnatamente

al principio di sovranità piena ed esclusiva di uno Stato sul proprio territorio e spazio aereo, giacché tale interpretazione rende il diritto dell'Unione applicabile a una situazione che si produce nel territorio di un paese terzo.

(omissis) **[Or. 10]**

(omissis) [rinvio alla Corte di giustizia dell'Unione europea e formula conclusiva]

DOCUMENTO DI LAVORO