Raccolta della giurisprudenza

ORDINANZA DELLA CORTE (Nona Sezione)

12 novembre 2020*

«Rinvio pregiudiziale – Articolo 99 del regolamento di procedura della Corte – Trasporto aereo – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato – Articolo 5, paragrafo 1, lettera c) – Articolo 7, paragrafo 1 – Diritto a compensazione pecuniaria – Ritardo prolungato all'arrivo – Volo prenotato presso un vettore aereo comunitario e composto da due voli operati da vettori aerei differenti con partenza da un paese terzo e destinazione in uno Stato membro – Ritardo prolungato verificatosi in occasione del primo volo operato, nell'ambito di un contratto di code-sharing, da un vettore aereo di un paese terzo – Ricorso diretto ad ottenere la compensazione pecuniaria intentato contro il vettore comunitario»

Nella causa C-367/20,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dall'Amtsgericht Hamburg (Tribunale circoscrizionale di Amburgo, Germania), con decisione del 4 agosto 2020, pervenuta in cancelleria il 6 agosto 2020, nel procedimento

SP

contro

KLM Royal Dutch Airlines, Direktion für Deutschland,

LA CORTE (Nona Sezione),

composta da D. Šváby (relatore), facente funzione di presidente di sezione, S. Rodin e K. Jürimäe, giudici,

avvocato generale: P. Pikamäe

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di statuire con ordinanza motivata, conformemente all'articolo 99 del regolamento di procedura della Corte,

ha emesso la seguente

* Lingua processuale: il tedesco.

Ordinanza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 3, paragrafo 5, dell'articolo 5, paragrafo 1, lettere b) e c), e dell'articolo 7, paragrafo 1, 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).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra un passeggero, SP, ed un vettore aereo, la KLM Royal Dutch Airlines, Direktion für Deutschland (in prosieguo: la «KLM»), in merito al rifiuto di quest'ultima di offrire una compensazione pecuniaria a tale passeggero il cui volo in coincidenza ha subìto un ritardo prolungato all'arrivo.

Contesto normativo

3 Il considerando 1 del regolamento n. 261/2004 enuncia quanto segue:

«L'intervento della Comunità nel settore del trasporto aereo dovrebbe mirare, tra le altre cose, a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri. Andrebbero inoltre tenute in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale».

4 L'articolo 2, lettere b) e c), di tale regolamento così dispone:

«Ai sensi del presente regolamento, si intende per:

(...)

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;

c) "vettore comunitario": un vettore aereo munito di valida licenza di esercizio rilasciata da uno Stato membro ai sensi delle disposizioni del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei [(GU 1992, L 240, pag. 1)]».

5 L'articolo 3 di detto regolamento, intitolato «Ambito di applicazione», ai paragrafi 1 e 5 prevede quanto segue:

«1. Il presente regolamento si applica:

(...)

b) ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo a destinazione di un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato, salvo se i suddetti passeggeri hanno ricevuto benefici o una compensazione pecuniaria e assistenza nel paese terzo in questione, qualora il vettore aereo operante il volo in questione sia un vettore comunitario.

(...)

5. 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».

6 L'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del medesimo regolamento dispone quanto segue:

«In caso di cancellazione del volo, ai passeggeri coinvolti:

(...)

c) spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7, a meno che:
   i) siano stati informati della cancellazione del volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto; oppure
   ii) siano stati informati della cancellazione del volo nel periodo compreso tra due settimane e sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di due ore prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di quattro ore dopo l'orario d'arrivo previsto; oppure
   iii) siano stati informati della cancellazione del volo meno di sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto».

7 L'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 è così formulato:

«Quando è fatto riferimento al presente articolo, i passeggeri ricevono una compensazione pecuniaria pari a:

(...)

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

(...)».

8 L'articolo 13 di tale regolamento enuncia quanto segue:

«Qualora 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. In particolare, il presente regolamento non limita in alcun modo il diritto del vettore aereo operativo di chiedere il rimborso ad un operatore turistico o qualunque altra persona con cui abbia stipulato un contratto. Del pari, nessuna disposizione del presente regolamento può essere interpretata come limitazione al diritto di un operatore turistico o di un terzo che non sia un passeggero e con cui il vettore operativo ha stipulato un contratto di chiedere un rimborso o un risarcimento al vettore operativo conformemente al diritto applicabile».

Procedimento principale e questione pregiudiziale

9 SP ha effettuato la prenotazione, confermata, di un volo previsto in data 8 giugno 2019 da New York (Stati Uniti) ad Amburgo (Germania) via Amsterdam (Paesi Bassi).

10 Nel contesto di tale volo in coincidenza oggetto di un'unica prenotazione presso la KLM, «vettore comunitario», ai sensi dell'articolo 2, lettera c), del regolamento n. 261/2004, il volo da New York ad Amsterdam, operato nell'ambito di un accordo di code-sharing dalla Delta Airlines, vettore con sede in un paese terzo, ha subìto un ritardo all'arrivo tale che i passeggeri interessati non hanno potuto prendere la prevista coincidenza con il volo da Amsterdam ad Amburgo, il che ha fatto sì che SP raggiungesse la propria destinazione finale con un ritardo di oltre tre ore.

11 Di fronte al rifiuto della KLM di corrispondergli la compensazione pecuniaria prevista all'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004, SP ha adito l'Amtsgericht Hamburg (Tribunale circoscrizionale di Amburgo, Germania), giudice del rinvio.

12 Nutrendo dubbi riguardo all'applicabilità del regolamento n. 261/2004 al volo di cui trattasi a dispetto dell'interpretazione adottata dalla Corte nella sentenza dell'11 luglio 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), l'Amtsgericht Hamburg (Tribunale circoscrizionale di Amburgo) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e l'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 3, paragrafo 5, dello stesso regolamento, debbano essere interpretati nel senso che, nell'ambito di un volo in coincidenza composto da due voli, oggetto di un'unica prenotazione, con partenza da un aeroporto situato fuori dal territorio di uno Stato membro (in un paese terzo), con scalo in un aeroporto di un altro [Stato membro] e con destinazione in un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro, un passeggero che raggiunga la sua destinazione finale con un ritardo di tre o più ore, ritardo riconducibile al primo segmento di volo operato, nell'ambito di un accordo di code-sharing, da un vettore stabilito in un paese terzo, possa intentare il proprio ricorso diretto ad ottenere la compensazione pecuniaria a norma del citato regolamento contro il vettore aereo comunitario presso il quale è stata effettuata la prenotazione del volo nella sua interezza e che ha operato esclusivamente il secondo segmento di volo».

Sulla questione pregiudiziale

13 Ai sensi dell'articolo 99 del regolamento di procedura della Corte, quest'ultima, su proposta del giudice relatore, sentito l'avvocato generale, può statuire in qualsiasi momento con ordinanza motivata quando, in particolare, la risposta a una questione pregiudiziale non dà adito ad alcun ragionevole dubbio.

14 Poiché tale ipotesi ricorre nella presente causa, occorre applicare la citata disposizione.

15 Con la propria questione pregiudiziale, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e l'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), e paragrafo 5, di tale regolamento, debbano essere interpretati nel senso che, nell'ambito di un volo in coincidenza composto da due voli, oggetto di un'unica prenotazione, con partenza da un aeroporto situato nel territorio di un paese terzo, con scalo in un aeroporto di uno Stato membro e con destinazione in un aeroporto situato in un altro Stato membro, un passeggero che raggiunga la sua destinazione finale con un ritardo di tre o più ore, ritardo riconducibile al primo volo, operato, nell'ambito di un accordo di code-sharing, da un vettore stabilito in un paese terzo, possa intentare il proprio ricorso diretto ad ottenere la compensazione pecuniaria a norma del citato regolamento contro il vettore aereo comunitario che ha operato il secondo volo.

16 La risposta a tale questione presuppone, inizialmente, di stabilire se il regolamento n. 261/2004 sia applicabile ad un simile volo.

17 In proposito, conformemente al suo articolo 3, paragrafo 1, lettera b), il regolamento n. 261/2004 si applica, in particolare, ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo a destinazione di un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del

Trattato FUE, salvo se i suddetti passeggeri hanno ricevuto benefici o una compensazione pecuniaria e assistenza nel paese terzo in questione, qualora il vettore aereo operante il volo in questione sia un vettore comunitario.

18 Ne discende che l'applicazione del regolamento n.°261/2004 a una situazione come quella contemplata da tale disposizione presuppone che siano soddisfatte tre condizioni, ossia, in primo luogo, che si tratti di un volo in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo a destinazione di un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro; in secondo luogo, che tale volo sia operato da un vettore aereo operativo comunitario, ossia, conformemente all'articolo 2, lettera c), di tale regolamento, un vettore munito di valida licenza di esercizio rilasciata da uno Stato membro, e, in terzo luogo, che il passeggero interessato non abbia ricevuto benefici o una compensazione pecuniaria e assistenza nel paese terzo di partenza (v., in tal senso, sentenza dell'11 giugno 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, punto 33).

19 Per quanto concerne la prima di tali condizioni, la Corte ha avuto occasione di precisare 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, tale che l'applicabilità di tale regolamento va valutata in considerazione tanto del luogo di partenza iniziale quanto della destinazione finale dello stesso (sentenza dell'11 luglio 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punto 16 e giurisprudenza ivi citata).

20 Pertanto, un volo in coincidenza come quello di cui trattasi nel procedimento principale, che il giudice del rinvio ha constatato essere stato oggetto di un'unica prenotazione ed effettuato con partenza da New York e con destinazione finale Amburgo, dev'essere considerato come effettuato con partenza da un aeroporto di un paese terzo e destinazione in un aeroporto di uno Stato membro.

21 Per quanto concerne la seconda delle condizioni contemplate al punto 18 della presente ordinanza, la Corte ha dichiarato che la qualificazione come «vettore aereo operativo», ai sensi dell'articolo 2, lettera b), del regolamento n. 261/2004 presuppone, da un lato, l'effettiva realizzazione del volo in questione e, dall'altro, l'esistenza di un contratto concluso con il passeggero (sentenza dell'11 luglio 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punto 23 e giurisprudenza ivi citata).

22 In tale prospettiva, essa ha considerato in particolare che riveste tale qualifica un vettore aereo che, come la KLM nel procedimento principale, realizzi uno dei segmenti di volo di un volo in coincidenza nell'ambito di un contratto di trasporto concluso da tale vettore con il passeggero interessato (v., in tal senso, sentenza dell'11 luglio 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punti 24 e 25).

23 Pertanto, un volo in coincidenza il cui segmento di volo è operato da un vettore quale la KLM, che risulta essere munito di valida licenza di esercizio rilasciata da uno Stato membro, deve essere considerato come un volo operato da un vettore aereo operativo comunitario, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004, sebbene tale volo in coincidenza sia stato altresì parzialmente operato da un vettore non comunitario.

24 Per quanto concerne la terza delle condizioni di cui al punto 18 della presente ordinanza, dalla domanda di pronuncia pregiudiziale non risulta affatto che, negli Stati Uniti, il passeggero interessato abbia ricevuto benefici o una compensazione pecuniaria e assistenza.

25 Pertanto, salvo che il passeggero interessato abbia ricevuto negli Stati Uniti benefici o una compensazione pecuniaria e assistenza, il che compete al giudice del rinvio verificare, un volo in coincidenza con partenza da un aeroporto situato nel territorio di un paese terzo e con destinazione in un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro, in parte operato da un vettore aereo operativo comunitario, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004, nel caso di specie la KLM, rientra nell'ambito di applicazione di tale regolamento.

26 In un secondo tempo, occorre quindi stabilire se il passeggero di un siffatto volo in coincidenza, oggetto di un'unica prenotazione, che ha raggiunto la propria destinazione finale con un ritardo di tre o più ore, possa intentare il proprio ricorso volto ad ottenere la compensazione pecuniaria prevista all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e all'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, contro uno qualsiasi dei vettori aerei che hanno operato tale volo, incluso il vettore aereo operativo con il quale tale passeggero ha concluso il contratto di trasporto, ma il cui segmento di volo non è all'origine di tale ritardo.

27 In proposito, va ricordato che i passeggeri di voli ritardati devono essere considerati titolari del diritto alla compensazione pecuniaria previsto all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 7, paragrafo 1, di tale regolamento, nel caso in cui subiscano, all'arrivo alla loro destinazione finale, una perdita di tempo pari o superiore a tre ore (sentenza del 19 novembre 2009, Sturgeon e a., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 61; v. altresì, in tal senso, sentenza del 23 ottobre 2012, Nelson e a., C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, punto 37).

28 Quanto al soggetto tenuto alla compensazione per prolungato ritardo all'arrivo di un volo in coincidenza, come è accaduto nel caso di cui al procedimento principale, la Corte ha precisato che ogni vettore aereo operativo che partecipi alla realizzazione di almeno un segmento di tale volo in coincidenza è debitore di tale compensazione, a prescindere dalla questione se il volo da esso operato sia o meno all'origine del ritardo prolungato del passeggero all'arrivo alla sua destinazione finale (v., in tal senso, sentenza dell'11 luglio 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punti da 20 a 26).

29 Al riguardo, la Corte ha, anzitutto, rilevato che un volo con una o più coincidenze che abbia costituito oggetto di un'unica prenotazione deve essere considerato un tutt'uno, come ricordato al punto 19 della presente ordinanza, in modo tale che, nel suo ambito, il vettore aereo operativo che ha realizzato la seconda tratta non può trincerarsi dietro la cattiva esecuzione di un volo precedente ad opera di un altro vettore aereo (v., in tal senso, sentenza dell'11 luglio 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punto 27).

30 La Corte ha poi ricordato che l'articolo 3, paragrafo 5, seconda frase, del regolamento n. 261/2004 precisa che, allorché un vettore aereo operativo che non abbia stipulato un contratto con il passeggero interessato ottempera agli obblighi previsti da tale regolamento, si considera che esso agisce per conto della persona che ha stipulato un contratto con tale passeggero. Così, in una situazione nella quale, nell'ambito di un volo in coincidenza composto da due voli che sono stati prenotati con un'unica prenotazione, il primo volo è realizzato in virtù di un accordo di code-sharing da un vettore aereo operativo diverso dal vettore aereo operativo che ha concluso il contratto con detto passeggero e ha effettuato il secondo volo, quest'ultimo vettore è vincolato contrattualmente al medesimo passeggero anche nell'ambito dell'esecuzione del primo volo (v., in tal senso, sentenza dell'11 luglio 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punti 28 e 29).

31 La Corte ha peraltro spiegato che tale soluzione era giustificata dall'obiettivo di assicurare un livello elevato di protezione dei passeggeri, enunciato al considerando 1 del regolamento n. 261/2004, al fine di garantire che i passeggeri trasportati ricevano una compensazione dal vettore aereo operativo loro controparte nel contratto di trasporto, senza che si debba tener conto degli accordi presi da tale vettore ai fini della realizzazione di altri voli che compongono il volo in coincidenza che ha commercializzato (v., in tal senso, sentenza dell'11 luglio 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punto 30).

32 Infine, la Corte ha ricordato che, conformemente all'articolo 13 del regolamento n. 261/2004, gli obblighi assolti da un vettore aereo operativo in forza di tale regolamento non limitano il suo diritto di chiedere un risarcimento, conformemente al diritto nazionale applicabile, a chiunque, inclusi i terzi, abbia comportato che non adempisse ai propri obblighi di vettore, il che, nel caso di un volo in coincidenza che abbia costituito oggetto di un'unica prenotazione e sia stato realizzato nell'ambito di

un accordo di code-sharing, consente al vettore aereo operativo che ha dovuto provvedere al pagamento della compensazione prevista dal regolamento n. 261/2004, in ragione del prolungato ritardo di un volo che non ha realizzato esso stesso, di agire in regresso contro il vettore aereo operativo al quale incombe la responsabilità di tale ritardo, per ottenere ristoro di tale onere finanziario (sentenza dell'11 luglio 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punti 31 e 32).

33 Tenuto conto delle considerazioni sin qui svolte, occorre rispondere alla questione sollevata dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e l'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), e paragrafo 5, di quest'ultimo, devono essere interpretati nel senso che, nell'ambito di un volo in coincidenza composto da due voli, oggetto di un'unica prenotazione, con partenza da un aeroporto situato nel territorio di un paese terzo, con scalo in un aeroporto di uno Stato membro e con destinazione in un aeroporto situato in un altro Stato membro, un passeggero che raggiunga la sua destinazione finale con un ritardo di tre o più ore, ritardo riconducibile al primo volo, operato, nell'ambito di un accordo di code-sharing, da un vettore stabilito in un paese terzo, può intentare il proprio ricorso diretto ad ottenere la compensazione pecuniaria a norma del citato regolamento contro il vettore aereo comunitario che ha operato il secondo volo.

Sulle spese

34 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi, la Corte (Nona Sezione) così provvede:

L'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e l'articolo 7, paragrafo 1, 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 combinato disposto con l'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), e paragrafo 5, di quest'ultimo, devono essere interpretati nel senso che, nell'ambito di un volo in coincidenza composto da due voli, oggetto di un'unica prenotazione, con partenza da un aeroporto situato nel territorio di un paese terzo, con scalo in un aeroporto di uno Stato membro e con destinazione in un aeroporto situato in un altro Stato membro, un passeggero che raggiunga la sua destinazione finale con un ritardo di tre o più ore, ritardo riconducibile al primo volo, operato, nell'ambito di un accordo di code-sharing, da un vettore stabilito in un paese terzo, può intentare il proprio ricorso diretto ad ottenere la compensazione pecuniaria a norma del citato regolamento contro il vettore aereo comunitario che ha operato il secondo volo.

Firme