Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Quarta Sezione)

7 aprile 2022*

«Rinvio pregiudiziale – 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 – Volo in coincidenza composto da due segmenti di volo – Ritardo prolungato alla destinazione finale riconducibile al secondo segmento di tale volo che collega due aeroporti di un paese terzo – Validità di detto regolamento alla luce del diritto internazionale»

Nella causa C-561/20,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Tribunale delle imprese di Bruxelles di lingua neerlandese, Belgio), con decisione del 21 ottobre 2020, pervenuta in cancelleria il 26 ottobre 2020, nel procedimento

Q,

R,

S

contro

United Airlines Inc.,

LA CORTE (Quarta Sezione),

composta da C. Lycourgos, presidente di sezione, S. Rodin (relatore), J.-C. Bonichot, L.S. Rossi e O. Spineanu – Matei, giudici,

avvocato generale: A. Rantos

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

– per Q, R e S, da B. Schaumont e J. De Man, advocaten;

* Lingua processuale: il neerlandese.

– per la United Airlines, Inc., da M. Wouters, advocaat;

– per il governo belga, da S. Baeyens, P. Cottin e C. Pochet, in qualità di agenti;

– per il governo polacco, da B. Majczyna, in qualità di agente;

– per il Parlamento europeo, da L. Stefani e I. Terwinghe, in qualità di agenti;

– per il Consiglio dell'Unione europea, da N. Rouam e K. Michoel, in qualità di agenti;

– per la Commissione europea, da A. Nijenhuis, K. Simonsson e P.-J. Loewenthal, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 9 dicembre 2021,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte, in primo luogo, sull'interpretazione dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), in combinato disposto con gli articoli 6 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 (GU 2004, L 46, pag. 1), nonché, in secondo luogo, sulla validità del regolamento n. 261/2004 sotto il profilo del diritto internazionale e, in particolare, del principio di sovranità piena ed esclusiva di uno Stato sul proprio territorio e sul proprio spazio aereo.

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia pendente tra, da un lato, Q, R ed S e, dall'altro, la United Airlines, Inc., in ordine al pagamento di una compensazione pecuniaria per il ritardo di un volo in coincidenza.

Contesto normativo

3 I considerando 1, 4, 7 e 8 del regolamento n. 261/2004 così recitano:

«(1) 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) La Comunità dovrebbe pertanto migliorare le norme di protezione stabilite da detto regolamento, sia per rafforzare i diritti dei passeggeri sia per provvedere affinché, nell'ambito di un mercato liberalizzato, i vettori aerei operino secondo condizioni armonizzate.

(...)

(7) Per garantire l'effettiva applicazione del presente regolamento, gli obblighi da esso derivanti dovrebbero incombere al vettore aereo che opera o intenda operare un volo con un aeromobile di proprietà, preso a noleggio con o senza equipaggio o in qualsiasi altra forma.

(8) Il presente regolamento non dovrebbe limitare il diritto del vettore aereo operativo di chiedere un risarcimento a chiunque, inclusi i terzi, conformemente al diritto applicabile».

4 L'articolo 2, lettere da a) a c) e h), di tale regolamento, intitolato «Definizioni», è così formulato:

«Ai sensi del presente regolamento, si intende per:

a) "vettore aereo": un'impresa di trasporto aereo munita di valida licenza di esercizio;

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)];

(...)

h) "destinazione finale": la destinazione indicata sul biglietto esibito al banco di accettazione o, in caso di coincidenza diretta, la destinazione dell'ultimo volo; i voli alternativi in coincidenza disponibili non sono presi in considerazione se viene rispettato l'orario di arrivo originariamente previsto».

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:

a) ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato;

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 del medesimo regolamento, intitolato «Cancellazione del volo», ai paragrafi 1 e 3 così dispone:

«1. 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.

(...)

3. Il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7, se può dimostrare che la cancellazione del volo è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso».

7 Ai sensi dell'articolo 6 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Ritardo»:

«1. Qualora possa ragionevolmente prevedere che il volo sarà ritardato, rispetto all'orario di partenza previsto

a) di due o più ore per tutte le tratte aeree pari o inferiori a 1500 km; o

b) di tre o più ore per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1500 km e per tutte le altre tratte aeree comprese tra 1500 e 3500 km; o

c) di quattro o più ore per tutte le altre tratte aeree che non rientrano nei casi di cui alle lettere a) o b),

il vettore aereo operativo presta ai passeggeri:

i) l'assistenza prevista nell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), e nell'articolo 9, paragrafo 2; e

ii) quando l'orario di partenza che si può ragionevolmente prevedere è rinviato di almeno un giorno rispetto all'orario di partenza precedentemente previsto, l'assistenza di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettere b) e c); e

iii) quando il ritardo è di almeno cinque ore, l'assistenza prevista nell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a).

2. In ogni caso l'assistenza è fornita entro i termini stabiliti dal presente articolo in funzione di ogni fascia di distanza».

8 L'articolo 7 di detto regolamento, intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria», al paragrafo 1 prevede quanto segue:

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

a) 250 EUR per tutte le tratte aeree inferiori o pari a 1 500 chilometri;

b) 400 EUR per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1 500 chilometri e per tutte le altre tratte comprese tra 1 500 e 3 500 chilometri;

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

(...)».

9 L'articolo 13 di detto regolamento, intitolato «Diritti ad azioni di regresso», così recita:

«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 questioni pregiudiziali

10 I ricorrenti nel procedimento principale hanno effettuato, tramite un'agenzia di viaggi, una prenotazione unica presso il vettore comunitario Deutsche Lufthansa AG (in prosieguo: la «Lufthansa»), per un volo in coincidenza con partenza da Bruxelles (Belgio) e destinazione San José (Stati Uniti), con uno scalo a Newark (Stati Uniti).

11 L'intero volo in coincidenza è stato effettuato dalla United Airlines, vettore aereo con sede in un paese terzo. I ricorrenti nel procedimento principale sono giunti alla loro destinazione finale con un ritardo di 223 minuti.

12 Con lettera del 6 settembre 2018, la società Happy Flights BVBA, alla quale era stato ceduto il credito dei ricorrenti nel procedimento principale, ha intimato alla United Airlines di pagare una compensazione pecuniaria pari a EUR 600 a persona per tale ritardo, vale a dire un importo totale di EUR 1 800, ai sensi del regolamento n. 261/2004.

13 Il 4 ottobre 2018 la United Airlines ha risposto alla Happy Flights, sostenendo che tale regolamento non era applicabile, in quanto detto ritardo si era verificato nel secondo segmento del volo di cui trattasi.

14 Con lettera del 5 ottobre 2018, la Happy Flights ha risposto alla United Airlines richiamando la giurisprudenza della Corte per contestare la sua posizione e intimarla di procedere al pagamento della compensazione di cui al punto 12 della presente sentenza.

15 Con lettera del 10 ottobre 2018, la United Airlines, a sua volta, ha risposto alla Happy Flights.

16 L'11 ottobre 2018 la Happy Flights ha inviato una lettera di messa in mora alla United Airlines. Lo stesso giorno, quest'ultima ha informato la Happy Flights di mantenere ferma la propria posizione.

17 Il 3 maggio 2019 la Happy Flights, pur intimando nuovamente alla United Airlines di procedere al pagamento, ha informato quest'ultima che il credito che le era stato ceduto era stato ritrasferito ai ricorrenti nel procedimento principale.

18 Il 22 luglio 2019 questi ultimi hanno citato la United Airlines a comparire dinanzi al Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Tribunale delle imprese di Bruxelles di lingua neerlandese, Belgio), giudice del rinvio, al fine di ottenere la sua condanna al pagamento della compensazione pecuniaria di cui al punto 12 della presente sentenza, maggiorata degli interessi di mora, a decorrere dal 6 settembre 2018, e degli interessi giudiziari.

19 In tale contesto, detto giudice nutre dubbi quanto alla risposta da dare a taluni argomenti sollevati dalla United Airlines, vertenti tanto sull'applicabilità del regolamento n. 261/2004 quanto sulla sua validità.

20 In primo luogo, la United Airlines contesta l'applicabilità del regolamento n. 261/2004 qualora il ritardo prolungato si verifichi in occasione di un volo da e verso aeroporti situati nel territorio di un paese terzo, anche nel caso in cui si tratti del secondo e ultimo segmento di un volo in coincidenza il cui primo segmento sia effettuato con partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro.

21 A tal riguardo, da un lato, il giudice del rinvio afferma che, sebbene la sentenza del 31 maggio 2018, Wegener (C-537/17, EU:C:2018:361), che riguardava un ritardo verificatosi nel primo segmento di un volo in coincidenza effettuato da un vettore aereo non comunitario in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro, deponga a favore dell'applicabilità del regolamento n. 261/2004, gli insegnamenti di tale sentenza non possono essere semplicemente trasposti alla causa sottoposta alla sua cognizione, dal momento che, nel caso di specie, il ritardo subìto dai ricorrenti nel procedimento principale è riconducibile al secondo segmento del volo interessato, con partenza da un aeroporto situato nel territorio di un paese terzo.

22 Dall'altro lato, il giudice del rinvio osserva che, nella sentenza dell'11 luglio 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), la Corte ha dichiarato che il regolamento n. 261/2004 si applicava anche al secondo segmento di un volo in coincidenza qualora il primo segmento di tale volo fosse stato effettuato a partire da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro. La causa che ha dato origine a tale sentenza sollevava la questione se il vettore comunitario che aveva effettuato il primo segmento di detto volo potesse essere tenuto a risarcire un passeggero che aveva subìto un ritardo prolungato riconducibile al secondo segmento del medesimo volo, operato materialmente da un vettore aereo di un paese terzo. Tuttavia, secondo detto giudice, i fatti di tale causa differiscono da quelli della controversia sottoposta alla sua cognizione in quanto essa non

riguarda alcun vettore comunitario, dato che il vettore comunitario che ha emesso i biglietti, la Lufthansa, non è neppure parte di tale controversia. Pertanto, neppure la soluzione adottata dalla Corte in detta sentenza potrebbe essere semplicemente trasposta alla suddetta controversia.

23 In secondo luogo, per quanto riguarda la questione della validità del regolamento n. 261/2004, il giudice del rinvio rileva che la United Airlines fa valere che, se tale regolamento dovesse applicarsi in caso di ritardo prolungato verificatosi nel secondo segmento, interamente effettuato sul territorio di un paese terzo, di un volo in coincidenza, esso avrebbe una portata extraterritoriale contraria al diritto internazionale. Più precisamente, secondo la United Airlines, il principio di sovranità osterebbe a che detto regolamento si applichi a una situazione che si verifica nel territorio di un paese terzo, come quella di cui trattasi nel procedimento principale, in cui il ritardo si è verificato nel territorio degli Stati Uniti e i suoi effetti si sono prodotti esclusivamente all'interno di tale territorio. Nel caso in cui tale tesi della United Airlines fosse corretta, il giudice del rinvio si interroga allora circa la validità del medesimo regolamento alla luce del diritto internazionale.

24 Ciò premesso, il Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Tribunale delle imprese di Bruxelles di lingua neerlandese) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), e l'articolo 7 del [regolamento n. 261/2004], 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 in coincidenza con partenza da 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.

2) In caso di risposta affermativa alla prima questione, se il [regolamento n. 261/2004], 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 sul proprio spazio aereo, giacché tale interpretazione rende il diritto dell'Unione applicabile a una situazione che si produce nel territorio di un paese terzo».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

25 Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), in combinato disposto con gli articoli 6 e 7 del regolamento n. 261/2004, debba essere interpretato nel senso che un passeggero di un volo in coincidenza, composto da due segmenti di volo e che ha costituito oggetto di un'unica prenotazione presso un vettore comunitario, in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro e a destinazione di un aeroporto situato in un paese terzo passando per un altro aeroporto di tale paese terzo, ha diritto

a una compensazione pecuniaria da parte del vettore aereo di un paese terzo che ha effettuato l'intero volo, qualora tale passeggero abbia raggiunto la sua destinazione finale con un ritardo di oltre tre ore riconducibile al secondo segmento di detto volo.

26 Per rispondere a tale questione, occorre ricordare che, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 261/2004, quest'ultimo si applica ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro.

27 Dalla chiara formulazione di tale disposizione risulta quindi che la situazione dei passeggeri di un volo in coincidenza che sono partiti da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro rientra nell'ambito di applicazione del regolamento n. 261/2004.

28 Tale conclusione non è rimessa in discussione né dal fatto che tale volo abbia fatto uno scalo nel territorio di un paese terzo, né dal fatto che il vettore aereo che ha operato detto volo non sia un «vettore comunitario», ai sensi dell'articolo 2, lettera c), di tale regolamento.

29 La Corte ha costantemente dichiarato, infatti, 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 pecuniaria dei passeggeri previsto dal regolamento n. 261/2004, tale che l'applicabilità di detto regolamento va valutata in considerazione tanto del luogo di partenza iniziale quanto della destinazione finale di tale volo [sentenza del 24 febbraio 2022, Airhelp (Ritardo del volo alternativo), C-451/20, EU:C:2022:123, punto 26 e giurisprudenza ivi citata].

30 Ne consegue che, nei limiti in cui i voli in coincidenza che sono stati oggetto di un'unica prenotazione devono essere considerati come un tutt'uno ai fini del diritto a compensazione pecuniaria dei passeggeri previsto dal regolamento n. 261/2004 e l'applicabilità di quest'ultimo ai passeggeri di tali voli deve essere valutata alla luce del loro luogo di partenza iniziale e di destinazione finale, il luogo in cui si verifica un ritardo, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 40 delle sue conclusioni, non ha alcuna incidenza su tale applicabilità.

31 Peraltro, come risulta dall'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 261/2004, la realizzazione di un volo da parte di un vettore comunitario costituisce una condizione di applicabilità di tale regolamento soltanto per quanto riguarda i passeggeri che effettuano voli in partenza da un aeroporto situato nel territorio di un paese terzo e a destinazione di un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro. Al contrario, conformemente all'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), di tale regolamento, una siffatta condizione non è richiesta per i passeggeri dei voli in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro.

32 Infine, l'obiettivo di protezione dei consumatori perseguito dal regolamento n. 261/2004 conferma la conclusione esposta al punto 27 della presente sentenza. Come sottolineato dall'avvocato generale al paragrafo 41 delle sue conclusioni, operare una distinzione a seconda che il ritardo sia riconducibile al primo o al secondo segmento di un volo in coincidenza che ha costituito oggetto di un'unica prenotazione equivarrebbe ad operare una distinzione ingiustificata, di modo che la United Airlines sarebbe tenuta a versare una compensazione pecuniaria in caso di ritardo verificatosi nel primo segmento di tale volo, ma non vi sarebbe tenuta in caso di ritardo verificatosi nel secondo segmento di detto volo, mentre un siffatto volo in coincidenza deve essere considerato come un tutt'uno ai fini del diritto alla compensazione e i passeggeri in entrambi i casi subiscono lo stesso ritardo alla destinazione finale nonché, quindi, gli stessi disagi.

33 Alla luce delle considerazioni sin qui svolte, si deve ritenere che un volo in coincidenza proveniente dall'Unione europea, come quello di cui al procedimento principale, rientra nell'ambito di applicazione del regolamento n. 261/2004, in forza dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), di quest'ultimo.

34 Per quanto riguarda la questione se un vettore aereo di un paese terzo che non abbia concluso un contratto di trasporto con i passeggeri di un volo in coincidenza, ma che abbia effettuato tale volo, possa essere tenuto a versare la compensazione pecuniaria ai passeggeri prevista dal regolamento n. 261/2004, dal tenore letterale dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e paragrafo 3, di tale regolamento risulta che può essere tenuto a versare tale compensazione soltanto il «vettore aereo operativo», ai sensi dell'articolo 2, lettera b), di detto regolamento. Ai sensi di quest'ultima disposizione, un «vettore aereo operativo» è 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».

35 La Corte ha precisato che tale definizione pone due condizioni cumulative affinché un vettore aereo possa essere qualificato come «vettore aereo operativo», attinenti, l'una, all'effettiva realizzazione del volo in questione e, l'altra, all'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).

36 Infatti, come rilevato, in sostanza, dall'avvocato generale al paragrafo 47 delle sue conclusioni, il legislatore dell'Unione, in sede di adozione del regolamento n. 261/2004, ha optato per una responsabilità esclusiva del vettore aereo operativo al fine di garantire la protezione dei diritti dei passeggeri aerei e la certezza del diritto quanto alla designazione della persona alla quale incombono gli obblighi imposti da tale regolamento.

37 Per quanto attiene alla prima condizione, essa s'incentra sulla nozione di «volo» che ne costituisce l'elemento fondamentale. Orbene, la Corte ha già avuto modo di dichiarare che tale nozione deve essere intesa come un'«operazione di trasporto aereo, e costituisce, quindi, in un certo modo, un'"unità" di tale trasporto, realizzata da un vettore aereo che fissa il suo itinerario» (sentenza del 4 luglio 2018, Wirth e a., C-532/17, EU:C:2018:527, punto 19).

38 Ne consegue che dev'essere considerato quale vettore aereo operativo quel vettore che, nell'ambito della propria attività di trasporto di passeggeri, decida di effettuare un determinato volo, fissandone parimenti l'itinerario e creando, in tal modo, un'offerta di trasporto aereo nei confronti dei passeggeri. L'adozione di una siffatta decisione implica, infatti, che il vettore aereo assuma la responsabilità della realizzazione del volo, responsabilità che si estende, in particolare, ad eventuali cancellazioni e ritardi prolungati all'arrivo (sentenza del 4 luglio 2018, Wirth e a., C-532/17, EU:C:2018:527, punto 20).

39 Per quanto riguarda la seconda condizione, occorre ricordare che, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 5, seconda frase, del regolamento n. 261/2004, quando un vettore aereo operativo che non abbia stipulato un contratto con il passeggero ottempera agli obblighi previsti da tale regolamento, si considera che esso agisce per conto della persona che ha stipulato un contratto con il passeggero interessato.

40 Ne consegue che, come ha rilevato l'avvocato generale al paragrafo 49 delle sue conclusioni, l'assenza di un vincolo contrattuale tra i passeggeri interessati e il vettore aereo operativo è irrilevante, a condizione che quest'ultimo abbia dimostrato il proprio rapporto contrattuale con il vettore aereo che ha stipulato un contratto con tali passeggeri.

41 Orbene, dal fascicolo sottoposto alla Corte risulta, da un lato, che la United Airlines ha effettuato il volo in coincidenza di cui trattasi nel procedimento principale e, dall'altro, che tale volo è stato effettuato nell'ambito di un accordo di code-sharing con la Lufthansa.

42 In tali circostanze, la United Airlines deve essere considerata come vettore aereo operativo, ai sensi dell'articolo 2, lettera b), del regolamento n. 261/2004, dal momento che essa ha effettuato detto volo agendo, nell'ambito di un accordo di code-sharing, a nome della Lufthansa, il vettore contrattuale di cui al procedimento principale.

43 Infine, occorre rilevare che dall'articolo 13 del regolamento n. 261/2004 risulta che un vettore aereo operativo che versi una compensazione pecuniaria o ottemperi ad altri suoi obblighi ai sensi di tale regolamento conserva il diritto di chiedere un risarcimento a chiunque, inclusi i terzi, conformemente al diritto applicabile.

44 Alla luce di tutte le considerazioni sin qui svolte, occorre rispondere alla prima questione dichiarando che l'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), in combinato disposto con gli articoli 6 e 7 del regolamento n. 261/2004, deve essere interpretato nel senso che un passeggero di un volo in coincidenza, composto da due segmenti di volo e che ha costituito oggetto di un'unica prenotazione presso un vettore comunitario, in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro e a destinazione di un aeroporto situato in un paese terzo passando per un altro aeroporto di tale paese terzo, ha diritto a una compensazione pecuniaria da parte del vettore aereo di un paese terzo che ha effettuato l'intero volo agendo in nome di tale vettore aereo comunitario, qualora detto passeggero abbia raggiunto la sua destinazione finale con un ritardo di oltre tre ore riconducibile al secondo segmento di detto volo.

Sulla seconda questione

45 Con la sua seconda questione, il giudice del rinvio chiede se il regolamento n. 261/2004 sia valido alla luce del principio del diritto internazionale consuetudinario secondo cui ciascuno Stato gode di una sovranità piena ed esclusiva sul proprio spazio aereo, in quanto tale regolamento si applica a passeggeri di un volo in coincidenza in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro e a destinazione di un aeroporto situato nel territorio di un paese terzo, il cui ritardo prolungato è riconducibile a un segmento di detto volo effettuato nel territorio di tale paese terzo.

46 Anzitutto, occorre ricordare che, come risulta dall'articolo 3, paragrafo 5, TUE, l'Unione contribuisce alla rigorosa osservanza e allo sviluppo del diritto internazionale. Di conseguenza, quando adotta un atto, essa è tenuta a rispettare il diritto internazionale nella sua globalità, ivi compreso il diritto internazionale consuetudinario al cui rispetto sono vincolate le istituzioni dell'Unione (sentenza del 21 dicembre 2011, Air Transport Association of America e a., C-366/10, EU:C:2011:864, punto 101 e giurisprudenza ivi citata).

47 Occorre poi rilevare che il principio secondo cui ciascuno Stato gode di una sovranità piena ed esclusiva sul proprio spazio aereo costituisce un principio di diritto internazionale consuetudinario (v., in tal senso, sentenza del 21 dicembre 2011, Air Transport Association of America e a., C-366/10, EU:C:2011:864, punti 103 e 104).

48 Infine, è pacifico che i principi di diritto internazionale consuetudinario, come quello menzionato al punto precedente, possono essere invocati da un singolo ai fini dell'esame, da parte della Corte, della validità di un atto dell'Unione se e in quanto, da un lato, essi siano idonei a mettere in discussione la competenza dell'Unione ad adottare tale atto e, dall'altro, l'atto in questione possa incidere su diritti attribuiti al singolo dal diritto dell'Unione oppure far sorgere in capo a tale singolo obblighi correlati al diritto dell'Unione stesso (sentenza del 21 dicembre 2011, Air Transport Association of America e a., C-366/10, EU:C:2011:864, punto 107 e giurisprudenza ivi citata).

49 Nel caso di specie, il principio secondo il quale ciascuno Stato gode di una sovranità piena ed esclusiva sul proprio spazio aereo viene invocato, in sostanza, affinché la Corte valuti se l'Unione fosse competente, alla luce di tale principio, ad adottare il regolamento n. 261/2004 in quanto quest'ultimo si applica ai passeggeri di un volo in coincidenza in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro e a destinazione di un aeroporto situato nel territorio di un paese terzo, il cui ritardo prolungato è riconducibile a un segmento di tale volo effettuato nel territorio di tale paese terzo.

50 Pertanto, anche se il principio in questione sembra essere destinato unicamente a creare obblighi tra Stati, non si può per questo escludere – nelle circostanze del caso sottoposto al giudice del rinvio, nel quale il regolamento 261/2004 è idoneo a far sorgere, in capo alla ricorrente nel procedimento principale, obblighi in rapporto al diritto dell'Unione – che tale ricorrente possa invocare il principio summenzionato e che la Corte possa dunque esaminare la validità del citato regolamento alla luce di tale principio.

51 Tuttavia, poiché un principio di diritto internazionale consuetudinario non presenta lo stesso grado di precisione di una disposizione di un accordo internazionale, il controllo giurisdizionale deve necessariamente limitarsi a stabilire se, nell'adottare l'atto in questione, le istituzioni dell'Unione abbiano commesso manifesti errori di valutazione riguardo ai presupposti di applicazione di detto principio (sentenza del 21 dicembre 2011, Air Transport Association of America e a., C-366/10, EU:C:2011:864, punto 110 e giurisprudenza ivi citata).

52 Anzitutto, come ricordato ai punti 26 e 27 della presente sentenza, in forza dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 261/2004, un volo in coincidenza rientra nell'ambito di applicazione di tale regolamento giacché i passeggeri hanno iniziato il loro viaggio in partenza da un aeroporto situato in uno Stato membro. Così facendo, detto regolamento stabilisce, ai fini della sua applicabilità, uno stretto collegamento con il territorio dell'Unione.

53 Pertanto, occorre rilevare che il criterio di applicabilità del regolamento n. 261/2004 previsto a tale articolo 3, paragrafo 1, lettera a), non pregiudica i presupposti di applicazione del principio di sovranità piena ed esclusiva di uno Stato sul proprio spazio aereo, dal momento che esso riguarda i passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro che possono quindi rientrare, in considerazione di un siffatto collegamento, nella competenza dell'Unione.

54 Occorre poi sottolineare, come fa il Consiglio dell'Unione europea nelle sue osservazioni, che tale regolamento si applica a un ritardo prolungato riconducibile a un segmento di volo effettuato in un paese terzo soltanto in circostanze limitate e chiaramente definite in cui il volo in questione, considerato nel suo insieme, è effettuato in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro. Un tale volo e i passeggeri dello stesso mantengono quindi uno stretto legame con il territorio dell'Unione, anche per il segmento del volo effettuato al di fuori dell'Unione.

55 A tal riguardo, occorre rilevare, al pari dell'avvocato generale al paragrafo 64 delle sue conclusioni, che il regolamento n. 261/2004 non è applicabile, in forza dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), di tale regolamento, a voli che sono operati interamente all'interno di un paese terzo o tra due paesi terzi, senza alcun collegamento con il territorio dell'Unione.

56 Pertanto, non si può ritenere che, adottando il regolamento n. 261/2004, le istituzioni dell'Unione siano incorse in un errore manifesto di valutazione quanto ai presupposti di applicazione del principio di diritto internazionale consuetudinario secondo cui ciascuno Stato gode di una sovranità piena ed esclusiva sul proprio spazio aereo.

57 Infine, occorre ricordare l'obiettivo del regolamento n. 261/2004, che consiste, come risulta dai suoi considerando 1 e 4, nel garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri.

58 A tal riguardo, occorre rilevare che, al fine di garantire un siffatto obiettivo, il legislatore dell'Unione può in via di principio scegliere di autorizzare l'esercizio nel suo territorio di un'attività commerciale, nella fattispecie il trasporto aereo, soltanto a condizione che gli operatori rispettino i criteri stabiliti dall'Unione stessa e volti a realizzare gli obiettivi che quest'ultima si è assegnata in materia di tutela dei consumatori e, più in particolare, dei passeggeri aerei (v., per analogia, sentenza del 21 dicembre 2011, Air Transport Association of America e a., C-366/10, EU:C:2011:864, punto 128 e giurisprudenza ivi citata).

59 Peraltro, le considerazioni della United Airlines relative a un'asserita violazione della parità di trattamento tra, da un lato, i passeggeri del volo in coincidenza di cui trattasi nel procedimento principale e, dall'altro, i passeggeri del solo secondo segmento di tale volo non rimettono in discussione la conclusione di cui al punto 56 della presente sentenza.

60 Infatti, queste due categorie di passeggeri non si trovano in una situazione comparabile, dato che i passeggeri del volo in coincidenza oggetto del procedimento principale, che, conformemente alla giurisprudenza ricordata al punto 29 della presente sentenza, deve essere considerato come costituente un tutt'uno ai fini dell'applicabilità del regolamento n. 261/2004, si sono imbarcati su un volo in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro, mentre ciò non avviene nel caso dei passeggeri che si sono imbarcati unicamente sul secondo segmento di tale volo, effettuato da e verso aeroporti situati nel territorio di un paese terzo.

61 Alla luce dell'insieme delle considerazioni sin qui svolte, si deve constatare che dall'esame della seconda questione non è emerso alcun elemento idoneo a inficiare la validità del regolamento n. 261/2004 alla luce del principio del diritto internazionale consuetudinario secondo cui ciascuno Stato gode di una sovranità piena ed esclusiva sul proprio spazio aereo.

Sulle spese

62 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Quarta Sezione) dichiara:

1) **L'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), in combinato disposto con gli articoli 6 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, deve essere interpretato nel senso che un passeggero di un volo in coincidenza, composto da due segmenti di volo e che ha costituito oggetto di un'unica prenotazione presso un vettore comunitario, in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro e a destinazione di un aeroporto situato in un paese terzo passando per un altro aeroporto di tale paese terzo, ha diritto a una compensazione pecuniaria da parte del vettore aereo di un paese terzo che ha effettuato l'intero volo agendo in nome di tale vettore aereo comunitario, qualora detto passeggero abbia raggiunto la sua destinazione finale con un ritardo di oltre tre ore riconducibile al secondo segmento di detto volo.**

2) **Dall'esame della seconda questione pregiudiziale non è emerso alcun elemento idoneo a inficiare la validità del regolamento n. 261/2004 alla luce del principio del diritto internazionale consuetudinario secondo cui ciascuno Stato gode di una sovranità piena ed esclusiva sul proprio spazio aereo.**

Firme