Raccolta della giurisprudenza

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE
ATHANASIOS RANTOS
presentate il 9 dicembre 2021 [1]

Causa C-561/20

Q,
R,
S
contro
United Airlines Inc.

[domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Tribunale delle imprese di Bruxelles di lingua neerlandese, Belgio)]

«Rinvio pregiudiziale – Trasporti aerei – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Diritto a compensazione pecuniaria in caso di ritardo prolungato di un volo – Volo suddiviso in due segmenti – Ritardo prolungato alla destinazione finale subito nel secondo segmento che collega due aeroporti di un paese terzo – Validità del regolamento (CE) n. 261/2004 alla luce del diritto internazionale»

I. Introduzione

1. La presente domanda di pronuncia pregiudiziale si inserisce nell'ambito di una controversia tra le sig.re Q e R nonché il sig. S (in prosieguo: i «ricorrenti nel procedimento principale») e la United Airlines Inc. (Stati Uniti) in merito ad una compensazione pecuniaria a causa del ritardo prolungato di un volo in coincidenza.

2. Con la sua prima questione pregiudiziale, vertente sull'interpretazione dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), e dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 261/2004 in materia di compensazione ai passeggeri del trasporto aereo [2], il giudice del rinvio invita la Corte a precisare taluni aspetti dell'applicabilità di tale regolamento nell'ambito di voli in coincidenza con partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro, con una coincidenza in un aeroporto situato nel territorio di uno Stato terzo e con destinazione finale in un altro aeroporto di tale Stato terzo.

[1] Lingua originale: il francese.

[2] Regolamento 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).

3. A questo proposito, sebbene la Corte non abbia ancora avuto l'opportunità di esaminare l'applicabilità del regolamento n. 261/2004 alle situazioni in cui il ritardo riguarda un volo in coincidenza effettuato interamente da un vettore aereo operativo non comunitario e avviene durante un segmento di tale volo che si svolge interamente nel territorio di un paese terzo, ritengo che i principi risultanti dalla giurisprudenza esistente forniscano utili criteri di analisi che possono essere trasposti mutatis mutandis alla presente causa [3].

4. Con la sua seconda questione pregiudiziale, sollevata in via subordinata, il giudice del rinvio interroga la Corte sulla validità del regolamento n. 261/2004 alla luce del diritto internazionale e, in particolare, del principio di sovranità piena ed esclusiva di uno Stato sul proprio spazio aereo. Tale questione consentirà alla Corte di esaminare, per la prima volta, la validità di detto regolamento alla luce del diritto internazionale pubblico e, in particolare, del principio di diritto internazionale aereo consuetudinario [4].

5. Al termine della mia analisi, proporrò alla Corte di rispondere a tali due questioni nel senso che, da una parte, l'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), e l'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che una situazione come quella descritta al paragrafo 3 delle presenti conclusioni rientra nell'ambito di applicazione di tale regolamento e, dall'altra, che detto regolamento resta valido alla luce del diritto internazionale, e segnatamente del principio di sovranità piena ed esclusiva di uno Stato sul proprio spazio aereo.

II. Contesto normativo

6. I considerando 1, 4 e 7 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.

(...)

[3] La Corte ha già avuto l'opportunità di esaminare l'applicabilità del regolamento n. 261/2004 nei casi di voli in coincidenza, in particolare, nelle sentenze del 26 febbraio 2013, Folkerts (C-11/11; in prosieguo: la «sentenza Folkerts», EU:C:2013:106); del 31 maggio 2018, Wegener (C-537/17; in prosieguo: la «sentenza Wegener», EU:C:2018:361); dell'11 luglio 2019, České aerolinie (C-502/18; in prosieguo: la «sentenza České aerolinie», EU:C:2019:604), e del 30 aprile 2020, Air Nostrum (C-191/19, EU:C:2020:339). Sulla questione dell'applicabilità del regolamento n. 261/2004 ad un collegamento aereo con partenza iniziale e destinazione finale in un paese terzo ma composto da due voli con un punto di partenza o di arrivo in uno Stato membro, v. conclusioni dell'avvocato generale Saugmandsgaard Øe nella causa Airhelp (Ritardo del volo alternativo) (C-451/20, EU:C:2021:829, paragrafi da 24 a 60, sentenza non ancora pronunciata al momento della presentazione delle presenti conclusioni).

[4] La Corte ha già avuto l'opportunità di esaminare la validità di un atto legislativo dell'Unione alla luce di tale principio, segnatamente la direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU 2003, L 275, pag. 32), nella sentenza del 21 dicembre 2011, Air Transport Association of America e a. (C-366/10; in prosieguo: la «sentenza ATAA», EU:C:2011:864, punti 103 e 104).

(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».

7. A termini dell'articolo 2 di tale regolamento, intitolato «Definizioni»:

«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 [5];

(...)

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;

(...)».

8. L'articolo 3 del regolamento n. 261/2004, 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».

5 GU 1992, L 240, pag. 1.

9. L'articolo 5 di tale regolamento, intitolato «Cancellazione del volo», ai paragrafi 1 e 3 così dispone:

«1. In caso di cancellazione del volo, ai passeggeri interessati:

(...)

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».

10. 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).

Nel determinare la distanza si utilizza come base di calcolo l'ultima destinazione per la quale il passeggero subisce un ritardo all'arrivo rispetto all'orario previsto a causa del negato imbarco o della cancellazione del volo».

11. L'articolo 13 del medesimo regolamento, intitolato «Diritti ad azioni di regresso», così dispone:

«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».

III. Procedimento principale, questioni pregiudiziali e procedimento dinanzi alla Corte

12. 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»)[6], per un volo in coincidenza con partenza dall'aeroporto di Bruxelles-National (Belgio) e destinazione a San José International (Stati Uniti), con uno scalo a Newark International (Stati Uniti).

13. Tali due segmenti del volo sono stati operati dalla United Airlines, che è un vettore aereo di un paese terzo. I ricorrenti nel procedimento principale sono giunti alla loro destinazione finale con un ritardo di 223 minuti all'arrivo a causa di un ritardo che ha interessato il secondo segmento di tale volo, determinato da un problema tecnico dell'aereo.

14. Con lettera del 6 settembre 2018, la società Happy Flights, alla quale è stato ceduto il credito dei ricorrenti nel procedimento principale, ha richiesto alla United Airlines il pagamento di una compensazione pecuniaria di importo pari a EUR 600 per persona per il ritardo del secondo segmento del volo, vale a dire EUR 1 800 in totale, ai sensi del regolamento n. 261/2004.

15. Con lettera del 4 ottobre 2018, la United Airlines ha risposto alla Happy Flights sostenendo che, nel caso di specie, il regolamento n. 261/2004 non era applicabile in quanto il problema tecnico all'origine del ritardo era avvenuto nella parte del secondo segmento del volo, che collegava due aeroporti situati negli Stati Uniti.

16. Con lettera del 5 ottobre 2018, la Happy Flights ha risposto a tale lettera della United Airlines, facendo riferimento alla giurisprudenza della Corte, per contestare la posizione di quest'ultima e le ha intimato di procedere al pagamento della compensazione pecuniaria.

17. Con lettera del 10 ottobre 2018, la United Airlines, a sua volta, ha risposto a detta lettera della Happy Flights.

18. L'11 ottobre 2018 la Happy Flights ha inviato una messa in mora alla United Airlines. Quest'ultima l'ha informata, lo stesso giorno, di mantenere ferma la propria posizione.

[6] L'agenzia di viaggi e la Lufthansa non sono parti nel procedimento principale.

19. 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 nuovamente trasferito ai ricorrenti nel procedimento principale.

20. Il 22 luglio 2019 i ricorrenti nel procedimento principale 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 di una compensazione pecuniaria di importo pari a EUR 1 800, maggiorata degli interessi moratori a decorrere dal 6 settembre 2018 e degli interessi giudiziari.

21. In tale contesto, il giudice del rinvio nutre dubbi quanto al trattamento di taluni argomenti sollevati dalla United Airlines che vertono tanto sull'applicabilità del regolamento n. 261/2004 quanto sulla sua validità, ritenendo che gli elementi di risposta non possano essere rinvenuti nella giurisprudenza della Corte.

22. In primo luogo, per quanto riguarda la questione dell'applicabilità del regolamento n. 261/2004, la United Airlines contesta che tale regolamento si applichi qualora il ritardo prolungato avvenga durante un volo con partenza e destinazione nel territorio di un paese terzo, anche nel caso in cui si tratti del secondo e ultimo segmento di un volo in coincidenza e il primo volo sia effettuato con partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro.

23. A questo proposito, da un lato, il giudice del rinvio afferma che, sebbene la sentenza Wegener, che riguardava un ritardo avvenuto durante il primo volo, con partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro, che era stato operato da un vettore aereo non comunitario, deponga a favore dell'applicabilità del regolamento n. 261/2004, gli insegnamenti di tale sentenza non possono essere semplicemente trasposti nella presente causa poiché, nel caso di specie, è il secondo volo, con partenza da un aeroporto situato nel territorio di un paese terzo, ad aver subito il ritardo.

24. D'altro lato, il giudice del rinvio osserva che, nella sentenza České aerolinie, la Corte ha dichiarato che il regolamento n. 261/2004 si applica anche al secondo segmento di un volo in coincidenza qualora il primo volo sia stato effettuato con partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro. Tale causa sollevava la questione se il vettore comunitario che aveva operato il primo volo potesse essere tenuto a indennizzare un passeggero che aveva subito un ritardo prolungato traente origine nel secondo volo operato materialmente da un vettore aereo di un paese terzo. Tuttavia, secondo detto giudice, la controversia di cui al procedimento principale differisce in quanto essa non riguarda alcun vettore comunitario, dato che il vettore comunitario che ha emesso i biglietti (la Lufthansa) non è neppure parte nel procedimento principale. Pertanto, ancora una volta, la soluzione adottata dalla Corte in detta sentenza non può essere semplicemente trasposta nel contesto fattuale della presente controversia.

25. In secondo luogo, per quanto riguarda la questione della validità del regolamento n. 261/2004, la United Airlines afferma che, qualora tale regolamento dovesse applicarsi in caso di ritardo prolungato avvenuto durante il secondo segmento di un volo in coincidenza, esso avrebbe una portata extraterritoriale contraria al diritto internazionale nel caso in cui tale secondo segmento del volo sia interamente effettuato nel territorio di un paese terzo. Più precisamente, il principio di sovranità osterebbe a che detto regolamento si applichi ad una situazione che si verifica nel territorio di un paese terzo, come quella di cui trattasi nel procedimento principale, in cui il ritardo è avvenuto nel territorio degli Stati Uniti e gli effetti si sono prodotti esclusivamente all'interno di tale territorio. A questo proposito, viene fatto riferimento alla sentenza ATAA,

nella quale la Corte ha riconosciuto il principio di diritto internazionale consuetudinario secondo cui ciascuno Stato dispone di una sovranità piena ed esclusiva sul proprio spazio aereo. Nell'ipotesi in cui tale tesi della United Airlines fosse corretta, il giudice del rinvio si pone allora la questione della validità del medesimo regolamento alla luce del diritto internazionale.

26. Alla luce di tali circostanze, 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».

27. Hanno presentato osservazioni scritte i ricorrenti nel procedimento principale, la United Airlines, i governi belga e polacco, il Parlamento europeo, il Consiglio dell'Unione europea e la Commissione europea. Nelle loro osservazioni, il Parlamento e il Consiglio hanno esaminato soltanto la seconda questione.

IV. Analisi

28. In via preliminare, ricordo che, secondo giurisprudenza costante della Corte, i passeggeri di voli che hanno subito ritardi possono essere assimilati ai passeggeri di voli cancellati ai fini dell'applicazione del diritto alla compensazione pecuniaria e possono pertanto reclamare il diritto alla compensazione pecuniaria previsto all'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 quando subiscono, all'arrivo alla loro «destinazione finale», una perdita di tempo pari o superiore a tre ore, ossia quando giungono alla loro destinazione finale tre ore o più dopo l'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo [7]. A questo proposito, in caso di volo con coincidenze, ai fini della compensazione pecuniaria forfettaria prevista all'articolo 7 di tale regolamento è determinante soltanto il ritardo riscontrato rispetto all'orario d'arrivo previsto alla destinazione finale, da intendersi come la destinazione dell'ultimo volo sul quale si è imbarcato il passeggero di cui trattasi [8].

[7] V., in tal senso, sentenze del 19 novembre 2009, Sturgeon e a. (C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 61); del 23 ottobre 2012, Nelson e a. (C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657), Folkerts (punti 32 e 33), nonché České aerolinie (punto 19).

[8] Sentenza Folkerts (punti 34 e 35).

29. Nel caso di specie, la United Airlines non contesta che, ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004, nell'ipotesi in cui quest'ultimo fosse applicabile, i ricorrenti nel procedimento principale avrebbero effettivamente diritto a una compensazione pecuniaria di importo pari a EUR 1 800, poiché l'ultimo segmento del volo in coincidenza di cui trattasi nel procedimento principale ha subito un ritardo di 223 minuti, vale a dire più di tre ore rispetto all'orario di arrivo originariamente previsto.

30. Tuttavia, è proprio l'applicabilità di tale regolamento e, in subordine, la sua validità, che la United Airlines mette in dubbio nell'ambito del procedimento principale. Tali due aspetti formano oggetto delle due questioni pregiudiziali e dell'analisi che segue.

A. Sulla prima questione pregiudiziale

31. Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), e l'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 debbano essere interpretati nel senso che un passeggero ha diritto a una compensazione pecuniaria a carico di un vettore aereo di un paese terzo qualora egli abbia raggiunto la sua destinazione finale con un ritardo di oltre tre ore a seguito di un ritardo dell'ultimo segmento di un volo in coincidenza, i cui luoghi di partenza e di arrivo erano entrambi situati nel territorio di un paese terzo, nell'ambito di un volo in coincidenza avente inizio in un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro, e tutti i voli erano stati operati da tale vettore aereo di un paese terzo e prenotati dal passeggero mediante un'unica prenotazione presso un vettore aereo comunitario.

32. La questione, come formulata, contiene due elementi che si riferiscono, da una parte, all'applicabilità del regolamento n. 261/2004 nell'ambito di un volo in coincidenza, come quello di cui al procedimento principale, e, dall'altra, alla determinazione del vettore aereo tenuto alla compensazione.

1. Sull'applicabilità del regolamento n. 261/2004

33. Per quanto riguarda la questione dell'ambito di applicazione del regolamento n. 261/2004, dall'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), di tale regolamento risulta che esso si applica, segnatamente, ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro. Questa prima ipotesi non è soggetta, a differenza dell'ipotesi di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), di detto regolamento, alla condizione che il vettore aereo operante il volo rientri nella nozione di «vettore comunitario», ai sensi dell'articolo 2, lettera c), del medesimo regolamento.

34. Anzitutto, ricordo che la Corte ha dichiarato che la nozione di «volo in coincidenza» deve essere intesa come facente riferimento a due o più voli che costituiscono un tutt'uno ai fini del diritto alla compensazione dei passeggeri prevista dal regolamento n. 261/2004[9]. Ciò avviene quando due o più voli sono stati oggetto di un'unica prenotazione, come nel procedimento principale[10]. In tale ambito, il fatto che durante un volo in coincidenza possa avvenire un cambio di aeromobile non incide su tale qualificazione[11]. Ne consegue che, per valutare l'applicabilità di

[9] Sentenza Wegener (punti 17 e 18, nonché giurisprudenza ivi citata).

[10] Sentenza Wegener (punti 19 e 20, nonché giurisprudenza ivi citata).

[11] Sentenza Wegener (punto 23).

detto regolamento nell'ambito di un volo in coincidenza che abbia costituito oggetto di un'unica prenotazione, occorre prendere in considerazione il luogo di partenza iniziale e la destinazione finale [12].

35. Inoltre, per quanto riguarda i voli in coincidenza provenienti dall'Unione europea, come quello di cui trattasi nel caso di specie, dalla giurisprudenza della Corte risulta che, anche se gli scali di un volo hanno luogo nel territorio di un paese terzo, ciò non osta all'applicabilità del regolamento n. 261/2004, nonostante il fatto che il vettore che ha operato un siffatto volo o un segmento di esso non sia un vettore comunitario.

36. Infatti, nella sentenza Wegener, la Corte ha dichiarato che il regolamento n. 261/2004 si applicava ad un trasporto di passeggeri effettuato in virtù di un'unica prenotazione e che prevedeva, tra la partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro (Berlino, Germania) e l'arrivo in un aeroporto situato nel territorio di un paese terzo (Agadir, Marocco), uno scalo programmato al di fuori dell'Unione (Casablanca, Marocco), con un cambio di aeromobile. La Corte ha affermato, in sostanza, che un volo in coincidenza il cui primo volo è con partenza da un aeroporto situato in uno Stato membro e il cui secondo volo è con destinazione in un aeroporto situato in un paese terzo dovrebbe essere trattato come un tutt'uno, anche se il secondo segmento del volo in coincidenza sia effettuato con partenza da un aeroporto situato in un paese terzo. A questo proposito, contrariamente a quanto affermato dalla United Airlines nelle sue osservazioni scritte, la Corte non ha dichiarato che tale regolamento si applicava sulla base dell'accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo, concluso nel 2006. Infatti, tale applicabilità era fondata unicamente sull'interpretazione dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 261/2004, mentre l'accordo non era neanche menzionato in detta sentenza.

37. Nello stesso senso, nella sentenza České aerolinie, la Corte si è espressamente pronunciata sull'applicabilità del regolamento n. 261/2004 nell'ambito di un volo in coincidenza, composto da due voli e oggetto di un'unica prenotazione, con partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro (Praga, Repubblica ceca) e con destinazione in un aeroporto situato in un paese terzo (Bangkok, Thailandia) passando per l'aeroporto di un altro paese terzo (Abu Dhabi, Emirati arabi uniti). Nel suddetto caso di specie, la Corte ha dichiarato che un passeggero vittima di un ritardo alla destinazione finale di non meno di tre ore a causa del secondo volo, operato, nell'ambito di un accordo di code-sharing, da un vettore di un paese terzo (la Etihad Airways), può proporre domanda di compensazione pecuniaria a titolo di detto regolamento nei confronti del vettore comunitario che ha effettuato il primo volo (la České aerolinie).

38. Orbene, come osserva il giudice del rinvio, è ben vero che tali sentenze sono state emesse in situazioni di fatto diverse da quelle della controversia nel procedimento principale. Infatti, da una parte, nella sentenza Wegener, il volo in coincidenza era stato ritardato nel corso del primo volo, che partiva dal territorio di uno Stato membro, mentre, nel caso di specie, il ritardo è avvenuto nel corso del secondo volo, che è stato effettuato interamente nel territorio di un paese terzo. Dall'altra, la sentenza České aerolinie aveva ad oggetto la possibilità di intentare un'azione nei confronti del vettore comunitario che ha operato il primo segmento di un volo in coincidenza che è stato ritardato nel corso del secondo segmento del volo, il quale è stato effettuato interamente in un paese terzo da un vettore aereo di un paese terzo, nell'ambito di un accordo di code-sharing. Per contro, nel caso di specie, il volo in coincidenza è stato operato per intero dal medesimo vettore aereo di un paese terzo.

[12] Sentenze Wegener (punto 25) e České aerolinie (punto 16), nonché ordinanza del 12 novembre 2020, KLM Royal Dutch Airlines (C-367/20; in prosieguo: l'«ordinanza KLM», EU:C:2020:909, punto 19).

39. Tuttavia, malgrado tali differenze di fatto, i principi enunciati al paragrafo 35 delle presenti conclusioni che emergono da dette due sentenze restano, a mio avviso, ugualmente validi nel caso di specie.

40. Da una parte, dalla giurisprudenza summenzionata risulta che il luogo in cui avviene il ritardo non ha alcuna incidenza sull'applicabilità del regolamento n. 261/2004, nella misura in cui si tratti di voli in coincidenza con provenienza dall'Unione che sono stati oggetto di un'unica prenotazione e costituiscono pertanto un tutt'uno ai fini del diritto alla compensazione pecuniaria dei passeggeri previsto da tale regolamento. Infatti, dalla sentenza České aerolinie e dall'ordinanza KLM risulta che ogni vettore aereo operativo che partecipi alla realizzazione di almeno un segmento di un volo in coincidenza è tenuto a 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 [13]. Pertanto, nel caso di specie, il fatto che il ritardo sia avvenuto nel corso dell'ultimo segmento del volo e nel territorio di un paese terzo è irrilevante ai fini dell'applicabilità di tale regolamento.

41. Tale soluzione mi sembra giustificata anche dal punto di vista dell'obiettivo di garantire un livello elevato di protezione dei consumatori, in quanto operare una distinzione a seconda che il ritardo sia stato subito durante il primo volo o durante il secondo volo nell'ambito di un'unica prenotazione equivarrebbe ad operare una distinzione ingiustificata, cosicché la United Airlines sarebbe tenuta a versare una compensazione pecuniaria in caso di perturbazione avvenuta durante il primo volo, ma non vi sarebbe tenuta in caso di perturbazione avvenuta durante il secondo volo del medesimo tragitto, ancorché i passeggeri subiscano, in entrambi i casi, lo stesso ritardo alla destinazione finale e, pertanto, gli stessi disagi.

42. D'altra parte, da quella stessa giurisprudenza risulta che la qualità di vettore comunitario è irrilevante ai fini dell'applicabilità del regolamento n. 261/2004 ai voli in coincidenza con provenienza dall'Unione. Infatti, come è stato ricordato supra, a differenza dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), di tale regolamento, che riguarda i passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo con destinazione in un aeroporto situato in uno Stato membro, l'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), di detto regolamento non richiede che il vettore aereo sia un vettore comunitario nel caso di passeggeri in partenza da un aeroporto situato in uno Stato membro, affinché il medesimo regolamento sia applicabile.

43. Pertanto, la realizzazione di un volo da parte di un vettore comunitario costituisce una condizione per l'applicazione del regolamento n. 261/2004 soltanto nel caso di voli con partenza dal territorio di un paese terzo e con destinazione nel territorio di uno Stato membro. Inoltre, l'articolo 3, paragrafo 5, di tale regolamento dispone che quest'ultimo si applica ad ogni vettore aereo *operativo* che effettui tale trasporto. Infatti, nella sentenza Wegener, il fatto che il vettore aereo operativo (la Royal Air Maroc) non fosse un vettore comunitario non è stato oggetto di alcuna analisi, dato che, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 261/2004, tale qualificazione non ha alcuna incidenza sull'applicazione di detto regolamento.

44. Alla luce di quanto precede, propongo alla Corte di dichiarare che un volo in coincidenza con provenienza dall'Unione, 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 tale regolamento.

[13] Sentenza České aerolinie (punti da 20 a 26) e ordinanza KLM (punto 28).

2. Sulla determinazione del vettore aereo tenuto alla compensazione

45. Per quanto riguarda la questione di quale vettore sia tenuto, nel caso di specie, alla compensazione pecuniaria prevista all'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004, ricordo che la peculiarità della presente causa consiste nel fatto che i biglietti di cui trattasi sono stati emessi dalla Lufthansa, vettore comunitario che non è parte nel procedimento principale, mentre è la United Airlines, vettore aereo di un paese terzo, ad avere materialmente operato i due voli in questione.

46. A questo proposito, la Corte ha dichiarato che dal testo dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 risulta che il vettore tenuto alla compensazione per prolungato ritardo all'arrivo di un volo in coincidenza può essere soltanto il «vettore aereo operativo», ai sensi dell'articolo 2, lettera b), di tale regolamento [14]. A termini di detta 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».

47. Tale definizione pone, quindi, 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 [15]. Orbene, detta definizione non richiede affatto che il vettore aereo operativo abbia lo status di vettore comunitario, poiché tale status è rilevante soltanto ai fini della valutazione dell'applicabilità del regolamento ai passeggeri in arrivo su voli provenienti da un paese terzo (v. paragrafi 33 e 42 delle presenti conclusioni). Inoltre, la responsabilità del «vettore aereo operativo» è esclusiva, poiché il legislatore dell'Unione ha scelto di escludere, in sede di adozione del regolamento n. 261/2004, una condivisione di responsabilità tra l'operatore turistico e il vettore aereo contrattuale [16].

48. Per quanto riguarda la prima condizione, il considerando 7 del regolamento n. 261/2004 conferma che, «[p]er 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». Infatti, la Corte ha chiarito la condizione relativa alla «realizzazione del volo» in caso di voli operati in forza di contratti di noleggio di aeromobile comprensivo di equipaggio (wet lease) dichiarando che il vettore aereo operativo è colui 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 tale decisione implica, infatti, che il vettore aereo assuma la responsabilità della realizzazione del volo, responsabilità che si estende, in particolare, ad eventuali annullamenti e significativi ritardi all'arrivo» [17].

[14] Sentenza České aerolinie (punto 20).

[15] Sentenza České aerolinie (punto 23).

[16] V., per un'analisi dei lavori preparatori del regolamento n. 261/2004, conclusioni dell'avvocato generale Tanchev nella causa flightright (C-186/17, EU:C:2018:399, paragrafo 46).

[17] Sentenza del 4 luglio 2018, Wirth e a. (C-532/17, EU:C:2018:527, punti 19 e 20).

49. Quanto all'esistenza di un contratto concluso con un passeggero, va osservato che l'assenza di un legame contrattuale tra il passeggero interessato e il vettore operativo interessato è irrilevante, a condizione che il vettore aereo operativo abbia un proprio rapporto contrattuale con il vettore aereo contrattuale [18].

50. Nel caso di specie, sebbene il vettore che ha concluso il contratto con i ricorrenti nel procedimento principale (tramite l'agenzia di viaggi) sia la Lufthansa, il vettore che ha operato i due voli è la United Airlines, verosimilmente nell'ambito di un accordo di condivisione del codice (*code sharing*) [19].

51. Pertanto, ritengo che le due condizioni summenzionate per la qualificazione di «vettore aereo operativo» risultino soddisfatte per quanto riguarda la United Airlines, la quale, peraltro, non contesta tale qualificazione nelle sue osservazioni scritte. Infatti, quest'ultima è il vettore che ha effettivamente operato tutti i segmenti del volo in coincidenza e che ha proceduto, quindi, per conto della Lufthansa, la quale aveva concluso il contratto con i ricorrenti nel procedimento principale. A tale riguardo, ricordo 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 ottempera alle obbligazioni previste da tale regolamento, si considera che esso agisce per conto della persona che ha stipulato un contratto con tale passeggero [20].

52. Tale conclusione – secondo la quale la United Airlines è il vettore aereo operativo ed è, pertanto, tenuta alla compensazione prevista all'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004 – è coerente con l'obiettivo, enunciato al considerando 1 di tale regolamento, di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri, in quanto, come riconosce la United Airlines nelle sue osservazioni, è il vettore ad essere facilmente identificabile per i passeggeri e ad essere, nella maggior parte dei casi, responsabile dei problemi che insorgono durante il volo.

53. Infine, ricordo che, ai sensi dell'articolo 13 del regolamento n. 261/2004, gli obblighi assolti dal vettore aereo operativo ai sensi di tale regolamento non limitano il suo diritto di chiedere un risarcimento, conformemente al diritto nazionale applicabile, in particolare, a chiunque sia all'origine dell'inadempimento degli obblighi di tale vettore, inclusi i terzi, quali un operatore turistico o qualunque altra persona con cui il vettore aereo operativo abbia stipulato un contratto [21].

54. Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, propongo di rispondere alla prima questione pregiudiziale dichiarando che l'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), e l'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che, nell'ambito di un volo in coincidenza, composto da due voli e oggetto di un'unica prenotazione, con partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro e con destinazione in un aeroporto situato in un paese terzo passando per un altro aeroporto di tale paese terzo, un passeggero vittima di un ritardo alla destinazione finale di non meno di tre ore a causa del secondo volo, operato, al pari del primo volo, da un vettore aereo di un paese terzo, può proporre domanda di compensazione

[18] V., in tal senso, conclusioni dell'avvocato generale Tanchev nella causa flightright (C-186/17, EU:C:2018:399, paragrafo 27). Poiché la domanda di pronuncia pregiudiziale è stata ritirata, la causa C-186/17 è stata cancellata dal ruolo della Corte [v. ordinanza del presidente della Corte del 2 agosto 2018, flightright (C-186/17, non pubblicata, EU:C:2018:657)].

[19] Dalla decisione di rinvio e dalle osservazioni della United Airlines risulta che il primo segmento del volo è stato commercializzato dalla Lufthansa con il numero di volo LH 8854 ed è stato operato dalla United Airlines con il numero di volo UA 998.

[20] Sentenza České aerolinie (punto 28).

[21] Sentenza České aerolinie (punto 31 e giurisprudenza ivi citata).

pecuniaria a titolo di detto regolamento nei confronti di tale vettore aereo operativo, qualora la prenotazione unica sia stata effettuata presso un vettore comunitario che non ha materialmente operato alcuno di detti voli.

B. Sulla seconda questione pregiudiziale

55. Con la sua seconda questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se, nell'ipotesi in cui la Corte ritenesse il regolamento n. 261/2004 applicabile ad una situazione come quella di cui al procedimento principale, tale regolamento sia valido alla luce del principio di diritto internazionale secondo cui ciascuno Stato dispone di una sovranità piena ed esclusiva sul proprio spazio aereo.

56. In via preliminare, ricordo che, come risulta dall'articolo 3, paragrafo 5, TUE, l'Unione contribuisce, in particolare, «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 medesima [22].

57. A tale riguardo, nella sentenza ATAA, la Corte ha riconosciuto che il principio di sovranità piena ed esclusiva di ciascuno Stato sul proprio spazio aereo costituisce un principio di diritto internazionale aereo consuetudinario al cui rispetto sono vincolate le istituzioni dell'Unione [23]. Dalla citata sentenza risulta inoltre che tale principio può essere invocato 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, detto principio sia idoneo 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 [24]. Tuttavia, come risulta da detta sentenza, poiché un principio di diritto internazionale consuetudinario non presenta lo stesso grado di precisione di una disposizione di un accordo internazionale, il controllo giurisdizionale di un atto dell'Unione alla luce di un principio di diritto internazionale consuetudinario 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 del principio di cui trattasi [25].

58. Nel caso di specie, il giudice del rinvio si interroga sulla validità del regolamento n. 261/2004 alla luce del summenzionato principio di diritto internazionale aereo consuetudinario, in quanto detto regolamento può applicarsi ad una situazione che, secondo tale giudice, si verifica al di fuori del territorio dell'Unione e coinvolge un vettore di un paese terzo.

59. Dato che, ai sensi della sentenza ATAA, la validità del regolamento n. 261/2004 può essere esaminata alla luce del principio di diritto internazionale aereo consuetudinario, nei limiti del controllo dell'errore manifesto di valutazione, si pone dunque la questione se il legislatore dell'Unione sia incorso in un siffatto errore in grado di inficiare la validità di tale regolamento.

[22] Sentenza ATAA (punto 101 e giurisprudenza ivi citata).

[23] Sentenza ATAA (punti 103 e 104, nonché giurisprudenza ivi citata). Tale principio è codificato, in particolare, nell'articolo 1 della Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, firmata a Chicago (Stati Uniti) il 7 dicembre 1944, secondo cui «[g]li Stati contraenti riconoscono che ogni Stato ha la sovranità piena ed esclusiva sullo spazio aereo al di sopra del suo territorio». Tuttavia, tale convenzione, per i motivi esposti ai punti da 57 a 72 della medesima sentenza, non vincola, in quanto tale, l'Unione.

[24] Sentenza ATAA (punto 107 e giurisprudenza ivi citata).

[25] Sentenza ATAA (punto 110), che conferma la sentenza del 16 giugno 1998, Racke (C-162/96, EU:C:1998:293, punto 52).

60. A mio avviso, ciò non è avvenuto.

61. In primo luogo, ricordo che, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 261/2004, il volo di cui trattasi nel procedimento principale rientra nell'ambito di applicazione di tale regolamento per il fatto che i ricorrenti nel procedimento principale hanno iniziato il loro viaggio partendo da un aeroporto situato in uno Stato membro, e precisamente in Belgio. È tale criterio a creare un collegamento stretto con il territorio dell'Unione. Pertanto, il fatto che, nel caso di specie, il diritto alla compensazione pecuniaria sia sorto a causa di un ritardo interamente avvenuto nel territorio di un paese terzo non modifica in alcun modo tale collegamento con il territorio dell'Unione. Infatti, come si è osservato ai paragrafi 36 e 37 delle presenti conclusioni, i voli in coincidenza con partenza da un aeroporto situato in uno Stato membro e con destinazione in un aeroporto di un paese terzo costituiscono un tutt'uno, che potrebbe essere assimilato ad un volo diretto che percorre la stessa rotta. In tal senso, la Corte ha riconosciuto che «se un volo (...) effettuato interamente al di fuori dell'Unione, dovesse essere considerato un'operazione di trasporto separata, esso non rientrerebbe nell'ambito di applicazione del regolamento n. 261/2004. Nell'ipotesi in cui un trasporto (...) fosse considerato come un tutt'uno, avente il proprio punto di partenza in uno Stato membro, tale regolamento sarebbe invece applicabile» [26].

62. Ne consegue che la Corte, da una parte, ha già riconosciuto implicitamente [27] tale principio di sovranità, osservando che, nei casi di voli separati, il regolamento n. 261/2004 non si applica al volo effettuato al di fuori dell'Unione, ma, dall'altra, ha dichiarato che l'applicazione dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), e dell'articolo 7 di tale regolamento ai voli in coincidenza non viola detto principio. Secondo tale logica, una siffatta applicazione non può ledere la sovranità di un paese terzo sul cui territorio è effettuato l'ultimo segmento di un volo in coincidenza, dato che, per definizione, i ricorrenti nel procedimento principale hanno iniziato il loro viaggio partendo da un aeroporto situato nel territorio dell'Unione.

63. In secondo luogo, dal punto di vista del diritto internazionale pubblico, come ha spiegato l'avvocato generale Kokott nelle sue conclusioni nella causa ATAA, non è affatto inusuale che uno Stato o un'organizzazione internazionale prenda in considerazione, nell'esercizio di poteri autoritativi, circostanze che si svolgono al di fuori della sua area di competenza territoriale. L'elemento decisivo, a tale riguardo, è il fatto che la situazione in questione presenti un sufficiente collegamento con lo Stato o con l'organizzazione internazionale interessati. In tal senso, il diritto internazionale riconosce segnatamente due criteri di competenza che autorizzano uno Stato (o un'organizzazione internazionale) ad agire, vale a dire, da un lato, la competenza territoriale, in base alla quale uno Stato ha il potere di agire nei confronti di persone (indipendentemente dalla loro cittadinanza), di fatti e di beni situati nel suo territorio e, dall'altro, la competenza personale, secondo la quale uno Stato (o un'organizzazione internazionale) ha il potere di agire nei confronti dei propri cittadini (persone fisiche o giuridiche), ovunque essi si trovino [28].

64. Il regolamento n. 261/2004 si applica, da un lato, ai sensi del suo articolo 3, paragrafo 1, lettera a), ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro, a prescindere dal luogo di destinazione finale del volo in questione (competenza territoriale) [29] e,

[26] Sentenza Wegener (punto 15).

[27] Nella misura in cui l'ambito di applicazione di un atto dell'Unione viene interpretato, in particolare, alla luce delle norme pertinenti del diritto internazionale aereo [v., per analogia, sentenza ATAA (punto 123)].

[28] Conclusioni dell'avvocato generale Kokott nella causa Air Transport Association of America e a. (C-366/10, EU:C:2011:637, paragrafi 148 e 149, nonché giurisprudenza ivi citata).

[29] V., in tal senso, sentenza del 27 settembre 1988, Ahlström Osakeyhtiö e a./Commissione (89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 e da 125/85 a 129/85, EU:C:1988:447, punti da 15 a 18).

dall'altro, a norma dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), di tale regolamento, ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di un paese terzo a destinazione di un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro, a condizione, in particolare, che il vettore aereo operante il volo in questione sia un vettore comunitario (competenze personale e territoriale). Per contro, detto regolamento non è destinato ad essere applicato a voli in coincidenza che non sono effettuati con partenza da o con arrivo in un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro, ma che sono integralmente effettuati tra due paesi terzi, senza alcun collegamento con il territorio dell'Unione [30].

65. I criteri di applicabilità del regolamento n. 261/2004 in tal modo definiti, in particolare quello previsto all'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), di tale regolamento, che è in questione nel procedimento principale, non comportano un'applicazione extraterritoriale del diritto dell'Unione, neanche qualora la destinazione del volo di cui trattasi sia in un paese terzo. Infatti, detto regolamento trova applicazione soltanto nelle circostanze chiaramente definite nelle quali il volo di cui trattasi, considerato nel suo complesso, è effettuato con partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro, poiché un siffatto volo, compreso il segmento effettuato al di fuori dell'Unione, è intrinsecamente collegato al territorio degli Stati membri dell'Unione.

66. In terzo luogo, tale interpretazione è avvalorata dall'obiettivo perseguito dal regolamento n. 261/2004 di garantire un elevato livello di protezione dei consumatori [31]. Ai fini dell'applicazione delle due disposizioni summenzionate, occorre che il volo sia stato oggetto di un'unica prenotazione e che tale volo abbia come luogo di partenza o di destinazione un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro. Orbene, il fatto che il vettore aereo abbia o meno optato per uno scalo nel territorio dell'Unione o in un paese terzo non dovrebbe pregiudicare il diritto alla compensazione pecuniaria dei passeggeri interessati.

67. Analogamente, alla luce di tale obiettivo, che è parimenti previsto all'articolo 38 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, il legislatore dell'Unione può autorizzare un'attività di trasporto aereo nel territorio dell'Unione 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 [32]. Con il regolamento n. 261/2004, il legislatore dell'Unione ha assoggettato l'attività di trasporto aereo in partenza dall'Unione a determinati criteri al fine di conseguire l'obiettivo della protezione dei consumatori. Il fatto che un vettore aereo di un paese terzo, quale la United Airlines, possa essere tenuto, in forza di tale regolamento, al pagamento di una compensazione pecuniaria per un ritardo connesso ad un problema tecnico risolto durante uno scalo effettuato nel territorio di un paese terzo costituisce quindi, a mio avviso, non solo una condizione, ma anche un rischio insito nella scelta di tale vettore aereo di offrire i propri servizi sul mercato europeo. Infatti, solo qualora scelga di operare voli con arrivo in o con partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro, tale vettore si troverà assoggettato alle disposizioni del regolamento n. 261/2004 [33]. Orbene, compiendo una siffatta scelta, il medesimo vettore aereo prende di mira non solo i voli diretti, ma anche i voli in coincidenza che, secondo una

[30] V., a tale riguardo, conclusioni dell'avvocato generale Saugmandsgaard Øe nella causa Airhelp (Ritardo del volo alternativo) (C-451/20, EU:C:2021:829, paragrafi da 24 a 60), il quale sostiene che il regolamento n. 261/2004 si applica anche ai voli in coincidenza che collegano un paese terzo a un altro paese terzo, qualora il luogo di arrivo del primo volo e il luogo di partenza del secondo volo siano situati nel territorio di uno Stato membro.

[31] V. considerando 1 e 4 del regolamento n. 261/2004.

[32] V., per analogia, sentenza ATAA (punto 128).

[33] V., per analogia, sentenza ATAA (punto 127).

giurisprudenza costante, costituiscono un tutt'uno ai fini del diritto dei passeggeri alla compensazione pecuniaria prevista da tale regolamento, siano essi operati a titolo individuale o, come nel caso di specie, nell'ambito di un accordo di code-sharing.

68. In quarto e ultimo luogo, ritengo che occorra respingere l'argomento addotto dalla United Airlines secondo il quale l'applicabilità del regolamento n. 261/2004 violerebbe il principio della parità di trattamento in quanto solo i passeggeri del volo in coincidenza (Bruxelles-San José) possono chiedere una compensazione pecuniaria, mentre ad aver subito un danno a causa del ritardo sono stati tutti i passeggeri del volo Newark-San José. Tale argomento non solo conferma, a mio avviso, che l'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), di detto regolamento non si applica in assenza di uno stretto collegamento tra un volo e il territorio dell'Unione, ma è altresì fondato su una premessa errata, in quanto non tiene conto del fatto che i due gruppi di passeggeri menzionati da detta compagnia non si trovano in una situazione identica.

69. Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, propongo di rispondere alla seconda questione pregiudiziale dichiarando che l'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), e l'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che la risposta fornita alla prima questione non è contraria al principio, tratto dal diritto internazionale consuetudinario, di sovranità piena ed esclusiva di uno Stato sul proprio spazio aereo, cosicché tale principio non può inficiare la validità di detto regolamento.

V. Conclusione

70. Alla luce di quanto precede, propongo alla Corte di rispondere alle questioni pregiudiziali sollevate dal Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Tribunale delle imprese di Bruxelles di lingua neerlandese, Belgio) nel modo seguente:

1) L'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), e l'articolo 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, devono essere interpretati nel senso che, nell'ambito di un volo in coincidenza, composto da due voli e oggetto di un'unica prenotazione, con partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro e con destinazione in un aeroporto situato in un paese terzo passando per un altro aeroporto di tale paese terzo, un passeggero vittima di un ritardo alla destinazione finale di non meno di tre ore a causa del secondo volo, operato, al pari del primo volo, da un vettore aereo di un paese terzo, può proporre domanda di compensazione pecuniaria a titolo di detto regolamento nei confronti di tale vettore aereo operativo, qualora la prenotazione unica sia stata effettuata presso un vettore comunitario che non ha materialmente operato alcuno di detti voli.

2) L'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), e l'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che la risposta fornita alla prima questione non è contraria al principio, tratto dal diritto internazionale consuetudinario, di sovranità piena ed esclusiva di uno Stato sul proprio spazio aereo, cosicché tale principio non può inficiare la validità di detto regolamento.