Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Nona Sezione)

11 luglio 2019*

«Rinvio pregiudiziale – Trasporto – Regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Articolo 5, paragrafo 1, lettera c) – Articolo 7, paragrafo 1 – Diritto a compensazione – Volo in coincidenza – Volo composto da due voli operati da vettori aerei differenti – Ritardo prolungato subìto in occasione del secondo volo, avente punto di partenza e punto di arrivo al di fuori dell'Unione europea e operato da un vettore stabilito in un paese terzo»

Nella causa C-502/18,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Městský soud v Praze (Corte regionale di Praga capitale, Repubblica ceca), con decisione del 17 maggio 2018, pervenuta in cancelleria il 30 luglio 2018, nel procedimento

CS e altri

contro

České aerolinie a.s.,

LA CORTE (Nona Sezione),

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

avvocato generale: P. Pikamäe

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

– per CS e altri, da R. Jehne, advokát;

– per České aerolinie a.s., da J. Horník, advokát;

– per il governo italiano, da G. Palmieri, in qualità di agente, assistita da P. Garofoli, avvocato dello Stato;

– per la Commissione europea, da P. Němečková e N. Yerrell, in qualità di agenti,

* Lingua processuale: il ceco.

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (GU 2004, L 46, pag. 1).

2 Tale domanda è stata proposta nell'ambito di una controversia tra CS e altri (in prosieguo: i «passeggeri coinvolti»), da un lato, e České aerolinie a.s., un vettore aereo, dall'altro, in merito al rifiuto di quest'ultimo di risarcire detti passeggeri il cui volo in coincidenza ha subìto un lungo ritardo all'arrivo a destinazione.

Contesto normativo

3 L'articolo 2, lettere b) e c), del regolamento n. 261/2004 così recita:

«Ai sensi del presente regolamento, si intende per:

(…)

b) "vettore aereo operativo": un vettore aereo che opera o intende operare un volo nell'ambito di un contratto con un passeggero o per conto di un'altra persona, fisica o giuridica, che abbia concluso un contratto con tale passeggero;

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

4 L'articolo 3 di detto regolamento, rubricato «Ambito di applicazione», prevede, ai suoi paragrafi 1 e 5, 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;

(…)

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

«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».

6 L'articolo 7, paragrafo 1, del medesimo regolamento è così redatto:

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

(…)

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

(…)».

7 L'articolo 13 del regolamento n. 261/2004 enuncia quanto segue:

«Qualora il vettore aereo operativo versi una compensazione pecuniaria o ottemperi ad altri suoi obblighi ai sensi del presente regolamento, nessuna disposizione dello stesso può essere interpretata come limitazione al suo diritto di chiedere un risarcimento a chiunque, inclusi i terzi, conformemente al diritto applicabile. In particolare, il presente regolamento non limita in alcun modo il diritto del vettore aereo operativo di chiedere il rimborso ad un operatore turistico o qualunque altra persona con cui abbia stipulato un contratto. Del pari, nessuna disposizione del presente regolamento può essere interpretata come limitazione al diritto di un operatore turistico o di un terzo che non sia un passeggero e con cui il vettore operativo ha stipulato un contratto di chiedere un rimborso o un risarcimento al vettore operativo conformemente al diritto applicabile».

Controversia oggetto del procedimento principale e questione pregiudiziale

8 I passeggeri coinvolti, in totale undici, hanno prenotato ciascuno un volo da Praga (Repubblica ceca) a Bangkok (Thailandia) via Abou Dhabi (Emirati Arabi Uniti) presso České aerolinie.

9 La prima tratta di detto volo in coincidenza, operata da České aerolinie a partire da Praga e con destinazione Abou Dhabi, è stata effettuata conformemente al piano di volo e l'aereo è giunto puntuale a destinazione. La seconda tratta, per contro, operata nell'ambito di un accordo tra linee (code-sharing) da Etihad Airways, che non è un «vettore comunitario» ai sensi dell'articolo 2, lettera c), del regolamento n. 261/2004, e diretta da Abou Dhabi a Bangkok, ha subìto un ritardo all'arrivo di 488 minuti.

10 A fronte del diniego di České aerolinie di corrispondere loro la compensazione pecuniaria prevista all'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004, i passeggeri coinvolti hanno convenuto in giudizio detto vettore dinanzi al tribunale ceco competente in primo grado. Quest'ultimo ha accolto la loro domanda risarcitoria ritenendo, in particolare, che, sebbene non fosse stata essa medesima ad effettuare la tratta con ritardo prolungato, České aerolinie poteva nondimeno essere tenuta al pagamento della suddetta compensazione in applicazione dell'articolo 3, paragrafo 5, ultima frase, del regolamento n. 261/2004.

11 Tale decisione è stata confermata in appello dal giudice remittente, il Městský soud v Praze (Corte regionale di Praga capitale, Repubblica ceca). Con decisione del 26 aprile 2016, quest'ultimo ha statuito che non occorreva proporre domanda di pronuncia pregiudiziale alla Corte ai sensi dell'articolo 267 TFUE, giacché l'interpretazione dell'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento n. 261/2004 poteva essere chiaramente dedotta dal tenore di detto regolamento nonché dalla sentenza del 28 febbraio 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106). Al riguardo il giudice remittente ha considerato che, in base a detta disposizione, České aerolinie fosse direttamente responsabile del danno che i passeggeri coinvolti avevano subìto a causa del prolungato ritardo della parte del volo in coincidenza assicurata da Etihad Airways, in quanto l'elemento costitutivo dell'istituto giuridico della rappresentanza è dato dall'imputazione diretta degli atti del rappresentante al rappresentato. Il medesimo giudice ha altresì ritenuto tale interpretazione del regolamento n. 261/2004 assolutamente appropriata alla situazione portata al suo esame nonché giusta, nella misura in cui la responsabilità del vettore contrattuale discende dal contratto e il vettore non la può evitare argomentando che la parte del volo che ha occasionato il ritardo è stata operata da altri; la situazione sarebbe analoga, infatti, a quella di qualsiasi altra subfornitura.

12 Detta decisione è stata tuttavia annullata dall'Ústavní soud (Corte costituzionale, Repubblica ceca), con decisione del 31 ottobre 2017. In tale sede l'Ústavní soud (Corte costituzionale) ha ingiunto al giudice remittente un esame degli argomenti che České aerolinie traeva da una decisione del Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania) secondo la quale, in un contesto analogo, il vettore contrattuale non poteva essere considerato responsabile perché non era stato esso stesso ad operare il volo.

13 A seguito del rinvio da parte dell'Ústavní soud (Corte costituzionale), il giudice remittente constata che la domanda risarcitoria dei passeggeri coinvolti può essere accolta solo qualora il vettore contrattuale, nella specie České aerolinie, possa essere considerato responsabile del prolungato ritardo all'arrivo del volo operato al di fuori dell'Unione europea da un vettore aereo stabilito esso stesso al di fuori dell'Unione, ovvero Etihad Airways. Deporrebbe nel senso di una tale responsabilità la necessità di un livello elevato di protezione dei passeggeri, tanto più quando, come appunto nella specie, si tratta di un volo in coincidenza parte del quale è effettuata al di fuori dell'Unione europea da un vettore non comunitario, tale che non è applicabile il regolamento n. 261/2004. Deporrebbe, invece, in senso contrario il fatto che, ai termini di detto regolamento, debitore della compensazione pecuniaria prevista all'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), è il vettore areo operativo, ciò che confermerebbe la giurisprudenza del Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia).

14 Ciò considerato, il Městský soud v Praze (Corte regionale di Praga capitale) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se sussista un obbligo del vettore comunitario a una compensazione pecuniaria in favore del passeggero, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 5, seconda frase, del regolamento [n. 261/2004], quando tale vettore, quale vettore contrattuale, abbia operato la prima parte di un volo in coincidenza fino a un aeroporto di un paese terzo a partire dal quale un vettore che non è un vettore comunitario ha operato la seconda parte del volo, nell'ambito di un accordo di code-sharing, e solo sulla seconda parte del volo si sia registrato un ritardo di oltre tre ore al momento dell'atterraggio nell'aeroporto di destinazione».

Sulla questione pregiudiziale

15 Con la sua questione il giudice del rinvio domanda, in sostanza, se l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e l'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 3, paragrafo 5, di quest'ultimo, debbano essere interpretati nel senso che, nel caso 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 arrivo in un aeroporto situato in un paese terzo passando per l'aeroporto di un altro paese terzo, un passeggero vittima di un ritardo alla destinazione finale pari o superiore a tre ore a causa del secondo volo, assicurato, nell'ambito di un accordo di code-sharing, da un vettore stabilito in un paese terzo, può proporre domanda di compensazione pecuniaria a titolo di detto regolamento nei confronti del vettore aereo comunitario che ha effettuato il primo volo.

16 In limine, occorre ricordare, da un lato, che un volo con una o più coincidenze che abbia costituito oggetto di un'unica prenotazione rappresenta un tutt'uno ai fini del diritto a compensazione dei passeggeri previsto dal regolamento n. 261/2004 (v., in tal senso, sentenza del 31 maggio 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, punti 18 e 19 e giurisprudenza citata), tale che l'applicabilità del regolamento n. 261/2004 va valutata in considerazione tanto del luogo di partenza iniziale quanto della destinazione finale dello stesso (v., in tal senso, sentenza del 31 maggio 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, punto 25).

17 Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 261/2004, quest'ultimo si applica, in particolare, ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del Trattato.

18 Un volo in coincidenza come quello di cui al procedimento principale, da Praga a Bangkok via Abou Dhabi, che è stato effettuato a partire da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro, rientra dunque nell'ambito di applicazione del regolamento n. 261/2004.

19 Dall'altro lato, la Corte ha dichiarato che i passeggeri di voli ritardati possono far valere il diritto alla compensazione pecuniaria previsto dal combinato disposto dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), con l'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 quando giungano alla loro destinazione finale tre ore o più dopo l'orario di arrivo originariamente previsto (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, nonché del 23 ottobre 2012, Nelson e a., C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, punto 38).

20 Quanto al soggetto tenuto alla compensazione per prolungato ritardo all'arrivo di un volo in coincidenza, come è accaduto nel caso di cui al procedimento principale, risulta dal testo dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 che può trattarsi unicamente del «vettore aereo operativo», ai sensi dell'articolo 2, lettera b), di detto regolamento.

21 Occorre, pertanto, determinare se, in una situazione come quella di cui al procedimento principale, una tale qualifica si attagli a un vettore aereo come České aerolinie.

22 Ai sensi dell'articolo 2, lettera b), del regolamento n. 261/2004, è «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».

23 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 (sentenza del 4 luglio 2018, Wirth e a., C-532/17, EU:C:2018:527, punto 18).

24 Nel caso di specie e come risulta dalla decisione di rinvio, è pacifico che České aerolinie ha effettivamente realizzato un volo nell'ambito di un contratto di trasporto concluso con i passeggeri coinvolti.

25 Di conseguenza, essa deve essere qualificata come «vettore aereo operativo» e, pertanto, è debitrice, con riserva dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, della compensazione pecuniaria prevista all'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e all'articolo 7, paragrafo 1, di detto regolamento.

26 Una tale considerazione non può essere rimessa in discussione per il fatto, invocato da České aerolinie nelle sue osservazioni scritte, che il ritardo che i passeggeri interessati dal procedimento principale hanno dovuto subire trovi origine non nella prima parte del volo in coincidenza, realizzata da detto vettore, bensì nella seconda parte, di proseguimento, realizzata dall'altro vettore aereo.

27 Al riguardo occorre rilevare, anzitutto, che, come risulta dalla giurisprudenza citata al punto 16 della presente sentenza, un volo con una o più coincidenze che abbia costituito oggetto di un'unica prenotazione deve essere considerato un volo solo, talché, nel suo ambito, il vettore aereo operativo che ha realizzato la prima tratta non può trincerarsi dietro la cattiva esecuzione di un volo successivo ad opera di un altro vettore aereo.

28 Poi, 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.

29 Così, in una situazione come quella di cui al procedimento principale, nella quale, nell'ambito di un volo in coincidenza composto da due voli che sono stati prenotati con un'unica prenotazione, il secondo volo è realizzato in virtù di un accordo di code-sharing da un vettore aereo operativo diverso dal vettore aereo operativo che ha concluso il contratto col passeggero e ha effettuato il primo volo, quest'ultimo vettore è vincolato contrattualmente ai passeggeri anche nell'ambito dell'esecuzione del secondo volo.

30 Anche l'obiettivo di assicurare un livello elevato di protezione dei passeggeri, enunciato al considerando 1 del regolamento n. 261/2004, vale a corroborare la conclusione che, nel caso di un volo in coincidenza che abbia costituito oggetto di un'unica prenotazione e sia stato realizzato nell'ambito di un accordo di code-sharing, il vettore aereo operativo che ha effettuato il primo volo è tenuto alla compensazione anche quando il ritardo sia dipeso dal secondo volo, operato da un altro vettore aereo. Infatti, una tale soluzione consente di garantire che i passeggeri trasportati siano risarciti dal vettore aereo operativo loro controparte nel contratto di trasporto, senza che si debba tener conto degli accordi presi da tale vettore ai fini della realizzazione del secondo volo, di proseguimento.

31 Infine, è d'uopo rammentare che, in forza dell'articolo 13 del regolamento n. 261/2004, gli obblighi assolti dal vettore aereo operativo non limitano il suo diritto di chiedere un risarcimento, conformemente al diritto nazionale applicabile, a chiunque, inclusi i terzi, abbia comportato che non adempisse ai propri obblighi di vettore (sentenza dell'11 maggio 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, punto 29 e giurisprudenza ivi citata).

32 Pertanto, nel caso di un volo in coincidenza che abbia costituito oggetto di un'unica prenotazione e sia stato realizzato nell'ambito di un accordo di code-sharing, spetterà, all'occorrenza, al vettore aereo operativo che ha dovuto provvedere al pagamento della compensazione prevista dal regolamento n. 261/2004 in ragione del prolungato ritardo di un volo che non ha realizzato esso stesso agire in regresso contro il vettore aereo operativo al quale incombe la responsabilità di tale ritardo, per ottenere ristoro di tale onere finanziario.

33 Tutto ciò considerato, occorre rispondere alla questione sollevata dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e l'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'articolo 3, paragrafo 5, di quest'ultimo, devono essere interpretati nel senso che, nel caso 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 a destinazione di un aeroporto situato in un paese terzo passando per l'aeroporto di un altro paese terzo, un passeggero vittima di un ritardo alla destinazione finale di non meno di tre ore a causa del secondo volo, assicurato, nell'ambito di un accordo di code-sharing, da un vettore aereo stabilito in un paese terzo, può proporre domanda di compensazione pecuniaria a titolo di detto regolamento nei confronti del vettore aereo comunitario che ha effettuato il primo volo.

Sulle spese

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

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

L'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e l'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91, in combinato disposto con l'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento n. 261/2004, devono essere interpretati nel senso che, nel caso 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 a destinazione di un aeroporto situato in un paese terzo passando per l'aeroporto di un altro paese terzo, un passeggero vittima di un ritardo alla destinazione finale di non meno di tre ore a causa del secondo volo, assicurato, nell'ambito di un accordo di code-sharing, da un vettore aereo stabilito in un paese terzo, può proporre domanda di compensazione pecuniaria a titolo di detto regolamento nei confronti del vettore aereo comunitario che ha effettuato il primo volo.

Firme