

SENTENZA DELLA CORTE (Ottava Sezione)

6 ottobre 2022

«Rinvio pregiudiziale – Trasporti aerei – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Articolo 3, paragrafo 1, lettera a) – Ambito di applicazione – Articolo 2, lettere da f) a h) – Nozione di “biglietto” – Nozione di “prenotazione” – Nozione di “volo in coincidenza” – Prenotazione tramite un’agenzia di viaggi – Articolo 7 – Compensazione pecuniaria dei passeggeri aerei in caso di ritardo prolungato di un volo – Operazione di trasporto costituita da più voli effettuati da vettori aerei operativi diversi – Volo in coincidenza in partenza da un aeroporto situato in uno Stato membro, con scalo in Svizzera e destinazione finale in un paese terzo»

Nella causa C-436/21,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dal Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania), con decisione del 22 giugno 2021, pervenuta in cancelleria il 15 luglio 2021, nel procedimento

flightright GmbH

contro

American Airlines Inc.,

LA CORTE (Ottava Sezione),

composta da N. Jääskinen, presidente di sezione, M. Safjan e N. Piçarra (relatore), giudici,

avvocato generale: T. Ćapeta

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per la flightright GmbH, da M. Michel e R. Weist, Rechtsanwälte;
- per la Commissione europea, da G. Braun, G. Wilms e N. Yerrell, in qualità di agenti,

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 degli articoli 2, 3 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, e rettifiche in GU 2006, L 365, pag. 89 e in GU 2007, L 329, pag. 64), nonché dell’articolo 2 e dell’allegato dell’Accordo tra la Comunità europea e la Confederazione Svizzera sul trasporto aereo (GU 2002, L 114, pag. 73), firmato a Lussemburgo il 21 giugno 1999 e approvato a nome della Comunità europea con la decisione 2002/309/CE, Euratom del Consiglio e, per quanto riguarda l’Accordo sulla Cooperazione Scientifica e Tecnologica, della Commissione, del 4 aprile 2002, relativa alla conclusione di sette accordi con la Confederazione svizzera, come modificato dalla decisione n. 1/2017 del Comitato misto per il trasporto aereo Unione europea/Svizzera istituito in virtù di detto accordo, del 29 novembre 2017 (GU 2017, L 348, pag. 46) (in prosieguo: l’«Accordo CE-Svizzera»).

2 Tale domanda è stata presentata nell’ambito di una controversia tra la flightright GmbH, società di assistenza legale ai passeggeri aerei, e l’American Airlines Inc., vettore aereo, relativamente a una compensazione pecuniaria ai sensi del regolamento n. 261/2004, richiesta per ritardo prolungato di un volo all’arrivo alla sua destinazione finale.

Contesto normativo

3 Il considerando 1 del regolamento n. 261/2004 è così formulato:

«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 Sotto il titolo «Definizioni», l'articolo 2 di tale regolamento dispone quanto segue:

«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;

(...)

d) “operatore turistico”: un organizzatore, ad esclusione di un vettore aereo, ai sensi dell'articolo 2, punto 2, della direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze e i circuiti “tutto compreso” [(GU 1990, L 158, pag. 59)];

(...)

f) “biglietto”: un documento in corso di validità che dà diritto al trasporto o un titolo equivalente in forma non cartacea, compresa la forma elettronica, emesso o autorizzato dal vettore aereo o dal suo agente autorizzato;

g) “prenotazione”: il fatto che il passeggero è in possesso di un biglietto, o di un altro titolo, che attesti che la prenotazione è stata accettata e registrata dal vettore aereo o dall'operatore turistico;

h) “destinazione finale”: la destinazione indicata sul biglietto esibito al banco di accettazione o, in caso di coincidenza diretta, la destinazione dell'ultimo volo; (...)

(...)».

5 L'articolo 3 di detto regolamento, intitolato «Ambito di applicazione», al paragrafo 1 prevede quanto segue:

«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;

(...)».

6 L'articolo 7 del medesimo regolamento, intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria», al paragrafo 1 dispone 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).

(...)».

7 Ai sensi dell'articolo 13 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Diritti ad azioni di regresso»:

«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. (...)».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

8 Al fine di viaggiare, il 25 luglio 2018, da Stoccarda (Germania) a Kansas City (Stati Uniti), una passeggera ha stipulato, con un'agenzia di viaggi, un contratto di intermediazione costituito da un unico biglietto elettronico per, da un lato, un volo che collegava Stoccarda a Zurigo (Svizzera), operato dalla Swiss International Air Lines AG, e, dall'altro, due voli che collegavano, rispettivamente, Zurigo a Filadelfia (Stati Uniti) e Filadelfia a Kansas City, operati dall'American Airlines. Il numero di detto biglietto figurava sulle carte d'imbarco relative a tali voli. Dal fascicolo a disposizione della Corte risulta inoltre che detto biglietto indicava l'American Airlines quale prestatore di servizi e conteneva un unico numero di prenotazione («*Filekey*») relativo all'intero tragitto. L'agenzia di viaggi ha emesso una fattura indicante un «prezzo di acquisto» unico per l'intero tragitto, nonché per il ritorno da Kansas City a Stoccarda, passando da Chicago (Stati Uniti) e Londra (Regno Unito).

9 Mentre i voli che collegavano, rispettivamente, Stoccarda a Zurigo e Zurigo a Filadelfia sono stati operati come previsto, quello che collegava Filadelfia a Kansas City ha subito un ritardo di oltre quattro ore all'arrivo.

10 Dinanzi ai giudici tedeschi, la flihright, alla quale sono stati ceduti i diritti derivanti da tale ritardo, chiede all'American Airlines il pagamento di una compensazione pecuniaria di EUR 600, ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004.

11 Il rigetto del ricorso in primo grado è stato confermato in appello dal Landgericht Stuttgart (Tribunale del Land, Stoccarda, Germania), il quale ha ritenuto che l'American Airlines non fosse il vettore aereo operativo che aveva effettuato un volo in partenza dal territorio di uno Stato membro, cosicché il regolamento n. 261/2004 non sarebbe applicabile nei suoi confronti e, di conseguenza, non sarebbe dovuta alcuna compensazione pecuniaria ai sensi di detto regolamento. Secondo tale giudice, nulla indicava che la resistente nel procedimento principale si fosse impegnata ad effettuare il trasporto della passeggera di cui trattasi da Stoccarda a Kansas City, né che essa avesse assunto l'impegno di svolgere tale trasporto in esecuzione di un accordo di code sharing.

12 La flihright ha quindi proposto ricorso per cassazione (Revision) dinanzi al giudice del rinvio, il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania), il quale ritiene che l'esito della controversia dipenda dall'interpretazione degli articoli 2, 3 e 7 del regolamento n. 261/2004, nonché, eventualmente, dell'Accordo CE-Svizzera.

13 In primo luogo, tale giudice rileva che, nel caso di specie, il suddetto regolamento trova applicazione, conformemente al suo articolo 3, paragrafo 1, lettera a), ove i tre voli di cui trattasi che costituiscono il trasporto da Stoccarda a Kansas City debbano essere considerati un «volo solo», ai sensi della giurisprudenza della Corte, in particolare delle sentenze del 31 maggio 2018, Wegener (C-537/17, EU:C:2018:361), e dell'11 luglio 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604).

14 Ad avviso del giudice del rinvio, sebbene da tale giurisprudenza risulti che due o più voli che abbiano costituito oggetto di un'unica prenotazione debbano, in quanto volo in coincidenza, essere considerati un tutt'uno ai fini del diritto a compensazione pecuniaria previsto dal regolamento n. 261/2004, si pone tuttavia la questione se, per ritenere che vi sia un'unica prenotazione, sia sufficiente che un'agenzia di viaggi combini voli operati da vettori aerei diversi in un'unica operazione di trasporto, fattori a questo scopo un prezzo totale al passeggero ed emetta un unico biglietto elettronico, oppure se, a tal fine, sia altresì necessaria la sussistenza di uno specifico rapporto giuridico tra i vettori di cui trattasi.

15 Tale giudice è incline a ritenere, da un lato, che una prenotazione a un prezzo unico che si traduca nell'emissione di un unico biglietto per tutti i voli di cui trattasi sia sufficiente per constatare che i voli in parola costituiscono oggetto di un'unica prenotazione», ai sensi della giurisprudenza citata al punto 13 della presente sentenza, e, dall'altro, che dall'articolo 2, lettere f) e g), del regolamento n. 261/2004 discende che un passeggero ha il diritto di ottenere una compensazione pecuniaria a carico di un vettore aereo operativo nel caso in cui quest'ultimo, senza aver partecipato alla prenotazione o alla conferma della stessa, consenta a un intermediario o a un operatore turistico di accettare e registrare una prenotazione siffatta. Detto giudice ritiene che tale interpretazione sia conforme all'obiettivo consistente nel garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri, di cui al considerando 1 del regolamento in parola, così favorendo l'affidamento di coloro che si rivolgono, al momento dell'acquisto di biglietti, a un intermediario autorizzato dal vettore aereo.

16 In secondo luogo, per il caso in cui dovesse prevalere un'interpretazione di tali disposizioni in senso contrario, il giudice del rinvio rileva che, ove, quanto meno, i due voli di cui trattasi operati dall'American Airlines,

ossia quelli che collegavano, rispettivamente, Zurigo a Filadelfia e Filadelfia a Kansas City, debbano essere considerati un volo in coincidenza, si porrebbe la questione se il regolamento n. 261/2004 sia applicabile in caso di volo in partenza dalla Svizzera verso un paese terzo.

17 In tale contesto, il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se sussista un volo in coincidenza ai sensi dell'articolo 2, lettera h), del [regolamento n. 261/2004] allorché un'agenzia di viaggi combini segmenti di volo effettuati da vettori aerei diversi in un'operazione di trasporto, ne fatturi al passeggero il prezzo totale, emettendo un unico biglietto elettronico oppure se sia necessario, oltre a ciò, uno specifico rapporto giuridico tra i vettori aerei operativi.

2) Nel caso in cui sia necessario uno specifico rapporto giuridico tra i vettori aerei operativi:

Se, in una prenotazione del tipo descritto nella prima questione, sia sufficiente che siano combinati due segmenti di volo in successione che devono essere operati dallo stesso vettore aereo.

3) In caso di risposta affermativa alla seconda questione:

Se l'articolo 2 dell'[Accordo CE-Svizzera] e il riferimento al [regolamento n. 261/2004] [di cui al] suo allegato (...) debbano essere interpretati nel senso che [tale] regolamento si applica anche ai passeggeri in partenza da aeroporti situati nel territorio della Svizzera verso un paese terzo».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

18 Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 2, lettera h), del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che la nozione di «volo in coincidenza» comprende un'operazione di trasporto costituita da più voli, effettuati da vettori aerei operativi diversi che non siano vincolati da uno specifico rapporto giuridico, qualora tali voli siano stati combinati da un'agenzia di viaggi che abbia fatturato un prezzo totale ed emesso un unico biglietto per detta operazione, cosicché un passeggero in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro e vittima di un ritardo prolungato all'arrivo a destinazione dell'ultimo volo può avvalersi del diritto a compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7 di detto regolamento.

19 L'articolo 2, lettera h), di tale regolamento definisce la nozione di «destinazione finale» come quella indicata sul biglietto esibito al banco di accettazione o, in caso di coincidenza diretta, la destinazione dell'ultimo volo sul quale si sia imbarcato il passeggero di cui trattasi (v., in tal senso, sentenze del 26 febbraio 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, punti 34 e 35, nonché del 31 maggio 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, punto 17).

20 La nozione di «volo in coincidenza», ai sensi di tale disposizione, deve essere intesa come facente riferimento a due o più voli che costituiscono un tutt'uno ai fini del diritto alla compensazione dei passeggeri previsto dal regolamento n. 261/2004. Ciò avviene quando due o più voli sono stati oggetto di un'unica prenotazione (sentenza del 31 maggio 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, punti 18 e 19).

21 La nozione di «prenotazione» è definita all'articolo 2, lettera g), del regolamento n. 261/2004 come «il fatto che il passeggero è in possesso di un biglietto, o di un altro titolo, che attesti che la prenotazione è stata accettata e registrata». L'accettazione e la registrazione possono essere effettuate sia dal vettore aereo sia da un operatore turistico, ai sensi della lettera d) di tale articolo. La nozione di «biglietto», ai sensi dell'articolo 2, lettera f), del suddetto regolamento include qualsiasi elemento cartaceo o non cartaceo che conferisca al passeggero un diritto al trasporto (ordinanza dell'11 ottobre 2021, Vueling Airlines, C-686/20, non pubblicata, EU:C:2021:859, punto 28), emesso o autorizzato vuoi da un vettore aereo vuoi da un agente autorizzato di quest'ultimo.

22 Tali nozioni, nell'interesse di un elevato livello di protezione per i passeggeri, di cui al considerando 1 del regolamento n. 261/2004, devono essere interpretate estensivamente (v., in tal senso, sentenze del 19 novembre 2009, Sturgeon e a., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punto 45, nonché del 4 ottobre 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, punto 23).

23 Trattandosi quindi di un volo in coincidenza, ai sensi dell'articolo 2, lettera h), del regolamento n. 261/2004, l'applicabilità di tale regolamento deve essere valutata con riferimento al luogo di partenza iniziale e alla

destinazione finale del volo in parola. Poiché, ai sensi del suo articolo 3, paragrafo 1, lettera a), detto regolamento si applica, in particolare, ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro, un volo in coincidenza effettuato a partire da un tale aeroporto rientra nell'ambito di applicazione del medesimo regolamento (v., in tal senso, sentenza dell'11 luglio 2019, *České aerolinie*, C-502/18, EU:C:2019:604, punti da 16 a 18).

24 Nel caso di specie, dalla decisione di rinvio risulta che la passeggera di cui trattasi nel procedimento principale disponeva di un unico biglietto elettronico, emesso da un'agenzia di viaggi, il che le ha consentito di compiere un tragitto da Stoccarda a Kansas City mediante tre voli in successione, e che il numero di detto biglietto era stato riprodotto sulle carte d'imbarco relative ai voli in parola. Inoltre, dal fascicolo a disposizione della Corte emerge che detto biglietto indicava un solo prestatore di servizi, vale a dire l'American Airlines, e un unico numero di prenotazione («*Filekey*») relativi all'intero tragitto, per il quale è stato fatturato un prezzo totale.

25 È pacifico che solo l'ultimo volo, che è stato interamente effettuato al di fuori del territorio dell'Unione, ha subito un ritardo di oltre quattro ore all'arrivo. Al fine di stabilire se una passeggera, come quella di cui trattasi nel procedimento principale, possa ottenere una compensazione pecuniaria per tale ritardo, in applicazione del regolamento n. 261/2004, si deve quindi verificare, conformemente alla giurisprudenza ricordata al punto 20 della presente sentenza, se quest'ultimo volo debba essere considerato parte di un volo in coincidenza, ai sensi dell'articolo 2, lettera h), di tale regolamento, avente il suo punto di partenza in un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro.

26 Al riguardo, fatte salve le verifiche che spetta al giudice del rinvio effettuare, risulta che la passeggera di cui trattasi nel procedimento principale disponeva di un biglietto, ai sensi dell'articolo 2, lettera f), del regolamento n. 261/2004; biglietto che costituisce un titolo attestante che la prenotazione per l'intero suo tragitto da Stoccarda a Kansas City è stata accettata e registrata da un operatore turistico, come previsto dalla lettera g) di tale articolo. Una siffatta operazione di trasporto deve essere considerata come basata su un'unica prenotazione e, di conseguenza, come un «volo in coincidenza», ai sensi della giurisprudenza richiamata al punto 20 della presente sentenza.

27 È vero che il giudice del rinvio precisa che i voli che costituivano l'operazione di trasporto di cui trattasi nel procedimento principale erano effettuati da vettori aerei operativi diversi, ossia la Swiss International Air Lines e l'American Airlines, senza alcuno specifico rapporto giuridico tra di essi.

28 Tuttavia, nessuna disposizione del regolamento n. 261/2004 fa dipendere la qualificazione come volo in coincidenza dalla sussistenza di uno specifico rapporto giuridico tra i vettori aerei operativi che effettuano, se del caso, i voli che lo costituiscono (v., per analogia, sentenza del 31 maggio 2018, *Wegener*, C-537/17, EU:C:2018:361, punto 22).

29 Una siffatta condizione supplementare sarebbe peraltro contraria all'obiettivo consistente nel garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri, perseguito da tale regolamento, quale enunciato al considerando 1 di quest'ultimo, dal momento che essa sarebbe idonea a limitare i diritti concessi ai passeggeri dal suddetto regolamento, tra i quali, in particolare, il diritto a compensazione pecuniaria sul fondamento dell'articolo 7 del regolamento n. 261/2004, nel caso in cui subiscano, all'arrivo, un ritardo prolungato del loro volo, vale a dire di durata pari o superiore a tre ore (v., in tal senso, sentenze del 19 novembre 2009, *Sturgeon e a.*, C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, punti 60 e 61, e del 23 ottobre 2012, *Nelson e a.*, C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, punti 34 e 40).

30 Infine, va ricordato che, conformemente all'articolo 13 del regolamento n. 261/2004, i vettori aerei operativi che hanno effettuato i voli che costituiscono il volo in coincidenza di cui trattasi possono chiedere il rimborso ad un operatore turistico o a qualunque altra persona con cui abbiano stipulato un contratto, conformemente al diritto nazionale applicabile. Pertanto, tale regolamento non osta a che il vettore aereo operativo che ha dovuto versare la compensazione pecuniaria prevista da detto regolamento possa rivalersi, al fine di ottenere la compensazione di tale onere economico, in particolare nei confronti del soggetto tramite il quale i biglietti sono stati emessi, in caso di inadempimento degli obblighi incumbenti a quest'ultimo (v., in tal senso, sentenza del 21 dicembre 2021, *Azurair e a.*, C-146/20, C-188/20, C-196/20 e C-270/20, EU:C:2021:1038, punto 61 e giurisprudenza ivi citata).

31 Alla luce dei suesposti motivi, si deve rispondere alla prima questione dichiarando che l'articolo 2, lettera h), del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che la nozione di «volo in coincidenza»

comprende un'operazione di trasporto costituita da più voli, effettuati da vettori aerei operativi diversi che non siano vincolati da uno specifico rapporto giuridico, qualora tali voli siano stati combinati da un'agenzia di viaggi che abbia fatturato un prezzo totale ed emesso un unico biglietto per detta operazione, cosicché un passeggero in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro e vittima di un ritardo prolungato all'arrivo a destinazione dell'ultimo volo può avvalersi del diritto a compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7 di detto regolamento.

Sulle questioni seconda e terza

32 Tenuto conto della risposta fornita alla prima questione, non occorre rispondere alle questioni seconda e terza.

Sulle spese

33 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 (Ottava Sezione) dichiara:

L'articolo 2, lettera h), 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:

la nozione di «volo in coincidenza» comprende un'operazione di trasporto costituita da più voli, effettuati da vettori aerei operativi diversi che non siano vincolati da uno specifico rapporto giuridico, qualora tali voli siano stati combinati da un'agenzia di viaggi che abbia fatturato un prezzo totale ed emesso un unico biglietto per detta operazione, cosicché un passeggero in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro e vittima di un ritardo prolungato all'arrivo a destinazione dell'ultimo volo può avvalersi del diritto a compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7 di detto regolamento.