



# CAMMINO DIRITTO

Rivista di informazione giuridica  
<https://rivista.camminodiritto.it>



## **VOLO CON COINCIDENZA E PRENOTAZIONE UNICA: PER IL RITARDO, PAGA IL PRIMO VETTORE**

*La Corte di Giustizia dell'Unione Europea, nella causa C 502/18, ha deciso che in caso di ritardo del volo in coincidenza, il vettore aereo che ha operato il primo volo è tenuto a compensare i passeggeri che abbiano subito un ritardo prolungato all'arrivo a destinazione del secondo volo, anche se questo è al di fuori dell'UE.*

di **Alessio Filippone**

IUS/15 - DIRITTO PROCESSUALE CIVILE

Articolo divulgativo - ISSN 2421-7123

Direttore responsabile

**Raffaele Giaquinto**

Pubblicato, Martedì 26 Novembre 2019

**Sommario:** 1. Premessa; 2. Contesto normativo; 3. Il caso; 4. La decisione della Corte di Giustizia; 5. Conclusioni

## 1. Premessa

La Corte di Giustizia dell'Unione Europea, con la sentenza 11 luglio 2019, C-502/2018, ha avuto modo di pronunciarsi sull'interpretazione dell'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 261/2004, 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.

## 2. Contesto normativo

Preliminarmente occorre evidenziare che l'art. 2 del regolamento europeo n. 261/2004, chiarisce le nozioni di vettore aereo operativo e di vettore comunitario. Difatti stando al contenuto dell'art. 2, lettere b) e c) 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.

Invece l'art. 3 di detto Regolamento, rubricato “Ambito di applicazione”, individua l'ambito di applicazione soggettiva del regolamento circoscrivendolo “ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato” e, come da paragrafo 5, “ad ogni vettore aereo operativo che trasporta i passeggeri” predetti.

Inoltre, l'art. 3, paragrafo 5, seconda frase, del regolamento (CE) 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, è considerato come se esso agisse per conto della persona che ha stipulato un contratto con tale passeggero.

Infine, gli artt. 5 e 7 del regolamento disciplinano invece il diritto dei passeggeri che hanno subito la cancellazione del volo ad ottenere una compensazione pecuniaria da parte

del vettore aereo operativo.

### 3. Il caso

Un gruppo di passeggeri avevano acquistato, dalla compagnia aerea České aerolinie, un volo con partenza prevista da Praga (Repubblica ceca) sino a Bangkok (Thailandia) via Abou Dhabi (Emirati Arabi Uniti). La prima tratta di tale volo in coincidenza, operata da České aerolinie tra Praga e Abou Dhabi, è stata eseguita nel rispetto del programma previsto e il volo è giunto puntuale ad Abou Dhabi. Per contro, quanto alla seconda tratta, operata, nell'ambito di un accordo di code-sharing, dal vettore aereo non comunitario Etihad Airways tra Abou Dhabi e Bangkok, il volo ha subito un ritardo all'arrivo di 488 minuti.

Trattandosi di un ritardo di più di tre ore, il regolamento (CE) n. 261/2004 riconosce ai passeggeri il diritto di chiedere una compensazione pecuniaria.

Pertanto, i passeggeri chiedevano al vettore ceco la compensazione pecuniaria prevista all'articolo 7, paragrafo 1, lettera c) del regolamento n. 261/2004 e di fronte al diniego della compagnia aerea la convenivano in giudizio dinanzi al tribunale ceco competente in primo grado. La compagnia aerea ceca, però, aveva contestato davanti al giudice nazionale la fondatezza delle richieste adducendo di non poter essere considerata responsabile del ritardo del volo da Abou Dhabi a Bangkok dato che la seconda tratta – causa del ritardo – è stata operata da altro e diverso vettore aereo. Il tribunale ceco, tuttavia, 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.

Tale decisione veniva confermata in appello dal giudice remittente, il Městský soud v Praze (Corte regionale di Praga capitale, Repubblica ceca). In particolare, a giudizio della Corte, veniva evidenziata l'inutilità di proporre domanda pregiudiziale alla Corte di Giustizia, essendo chiara l'interpretazione dell'articolo 3, paragrafo 5 del regolamento n. 261/2004, proprio in virtù del tenore di quest'ultimo nonché della sentenza del 28 febbraio 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106). Al riguardo il giudice remittente aveva considerato che, in base a detta disposizione, České aerolinie fosse direttamente responsabile del danno che i passeggeri coinvolti avevano subito 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.

La decisione del giudice d'appello veniva tuttavia annullata dalla Corte costituzionale ceca, che ingiungeva al giudice remittente una rivalutazione della questione anche alla luce di una pronuncia di segno opposto resa dalla Corte federale di giustizia tedesca in un caso analogo.

Di qui la rimessione della questione in via pregiudiziale alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea.

#### **4. La decisione della Corte di Giustizia**

Con la sentenza *České aerolinie* dell'11 luglio 2019, la Corte ricorda, anzitutto, che un volo con una o più coincidenze che sia stato oggetto di un'unica prenotazione va considerato unitariamente ai fini del diritto a compensazione dei passeggeri previsto dal regolamento 261/2004 (in tal senso si vedano la sentenza del 31 maggio 2018, *Wegener*, C-537/17, EU:C:2018:361, punti 18 e 19).

Ne consegue, osserva la Corte, che l'applicabilità del predetto regolamento va valutata sia in considerazione del luogo di partenza iniziale sia della destinazione finale dello stesso (in tal senso sia veda la sentenza del 31 maggio 2018, *Wegener*, C-537/17, EU:C:2018:361, punto 25).

Pertanto, con riferimento al caso in esame, un volo in coincidenza nell'ambito del quale una prima tratta sia stata operata a partire da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro (nella fattispecie, Praga), rientra nell'ambito di applicazione del regolamento europeo n. 261/2004 anche se la seconda tratta del volo in coincidenza è stata operata da un vettore non comunitario con partenza (Abou Dhabi) e destinazione (Bangkok) in un paese terzo all'Unione europea.

Riguardo alla seconda questione se *České aerolinie*, il vettore aereo che ha effettuato la prima tratta del volo in coincidenza, possa essere tenuta al pagamento della compensazione pecuniaria dovuta in ragione del ritardo prolungato all'arrivo registrato sulla seconda tratta di tale volo, effettuata da Etihad Airways. 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).

Orbene secondo i giudici, l'unico soggetto onerato per tale compensazione è identificato all'art. 5, paragrafo 1 lettera c) e paragrafo 3 del regolamento 261/2004 nel vettore aereo operativo, nella definizione fornita dal precedente art. 2, lettera b) del regolamento.

Affinché tale qualifica possa sussistere occorrono due condizioni cumulative: l'effettiva realizzazione del volo e l'esistenza di un contratto concluso con il passeggero.

Nel caso concreto, la compagnia České aerolinie ha effettivamente realizzato un volo nell'ambito del contratto di trasporto concluso con i passeggeri coinvolti, e pertanto può essere qualificata come "vettore aereo operativo".

Di conseguenza, la Corte conclude che, nelle circostanze della presente causa, České aerolinie è, in linea di principio, tenuta alla compensazione pecuniaria prevista dal regolamento in ragione del ritardo prolungato all'arrivo registrato sul volo in coincidenza a destinazione Bangkok, e ciò benché tale ritardo prolungato si sia verificato sul volo da Abou Dhabi a Bangkok e sia imputabile a Etihad Airways. In tal senso la Corte sottolinea che, nell'ambito dei voli con una o più coincidenze che siano stati 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.

Ancora, l'art. 3, paragrafo 5, seconda frase, del regolamento (CE) 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.

Quindi nel caso di specie, 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 - il primo vettore è vincolato contrattualmente ai passeggeri anche nell'ambito dell'esecuzione del secondo volo.

In questo modo viene garantita un'elevata protezione ai passeggeri consentendogli di agire direttamente a fini risarcitori nei confronti del vettore loro controparte nel contratto di trasporto senza dover tener conto degli accordi da questi eventualmente conclusi con altri per la realizzazione delle restanti tratte.

Infine, la Corte rammenta che in forza dell'art. 13 del regolamento n. 261/2004, riserva al vettore aereo operativo che ha dovuto provvedere a una compensazione pecuniaria in favore dei passeggeri in ragione del ritardo prolungato di un volo in coincidenza che ha costituito oggetto di un'unica prenotazione e che è stato, in parte, operato da un altro vettore nell'ambito di un accordo di code-sharing, il diritto di agire in regresso contro quest'ultimo per ottenere ristoro di tale onere finanziario.

## 5. Conclusione

In ultimo la Corte di Giustizia conclude che in base alle questioni sollevate, 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.

---