SENTENZA DELLA CORTE (Ottava Sezione)

31 maggio 2018 (*)

«Rinvio pregiudiziale – Trasporto aereo – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Articolo 3, paragrafo 1 – Ambito di applicazione – Nozione di "volo in coincidenza" – Volo in partenza da un aeroporto situato in uno Stato membro, che prevede una coincidenza in un aeroporto di uno Stato terzo e avente destinazione finale in un altro aeroporto di tale Stato terzo»

Nella causa C-537/17,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Landgericht Berlin (Tribunale del Land, Berlino, Germania), con decisione del 5 settembre 2017, pervenuta in cancelleria il 12 settembre 2017, nel procedimento

Claudia Wegener

contro

Royal Air Maroc SA

LA CORTE (Ottava Sezione),

composta da J. Malenovský (relatore), presidente di sezione, D. Šváby e M. Vilaras, giudici,

avvocato generale: H. Saugmandsgaard Øe

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

– per la sig.ra Wegener, da F. Puschkarski, Rechtsanwältin;

– per la Royal Air Maroc SA, da D. Ahrens, Rechtsanwalt;

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

– per la Commissione europea, da K. Simonsson e K.-P. Wojcik, 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 dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), 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 presentata nell'ambito di una controversia tra la sig.ra Claudia Wegener e la Royal Air Maroc SA in merito ad una richiesta di compensazione a causa di ritardo prolungato di un volo.

Contesto normativo

3 L'articolo 2 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Definizioni», contiene in particolare la seguente definizione:

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

4 L’articolo 3 del regolamento in parola, intitolato «Campo di applicazione», al suo paragrafo 1 dispone 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 uno Stato 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».

Procedimento principale e questione pregiudiziale

5 La sig.ra Wegener ha concluso con la Royal Air Maroc un contratto di trasporto aereo per mezzo di una prenotazione unica che le consentiva di recarsi da Berlino (Germania) ad Agadir (Marocco) e che prevedeva uno scalo a Casablanca (Marocco), con un cambio di aeromobile.

6 Dopo aver ricevuto conferma della sua prenotazione ed avere effettuato l’accettazione all’aeroporto di Berlino per l’intero viaggio, la sig.ra Wegener si è imbarcata sull’aeromobile della Royal Air Maroc con destinazione Casablanca, aeromobile che è decollato in ritardo. Al suo arrivo a Casablanca, la stessa si è presentata all’imbarco sull’aeromobile con destinazione Agadir, ma la Royal Air Maroc le ha negato l’imbarco, affermando che il suo posto era stato riassegnato ad un altro passeggero. La sig.ra Wegener si è infine imbarcata su un altro aeromobile della Royal Air Maroc ed è giunta ad Agadir con un ritardo di quattro ore rispetto all’orario previsto inizialmente.

7 La sig.ra Wegener ha quindi chiesto di essere indennizzata per tale ritardo. La Royal Air Maroc, tuttavia, ha rifiutato di accogliere la sua richiesta, per il motivo che la medesima non poteva far valere un diritto alla compensazione in forza del regolamento n. 261/2004.

8 È in tali circostanze che il Landgericht Berlin (Tribunale del Land, Berlino, Germania) ha deciso di sospendere il procedimento e di sollevare dinanzi alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se sussista un volo ai sensi dell’articolo 3, paragrafo 1, lettera a), del [regolamento n. 261/2004] quando l’operazione di trasporto di un vettore aereo comporti interruzioni programmate (scali) al di fuori del territorio dell’[Unione] europea con un cambio di aeromobile».

Sulla questione pregiudiziale

9 In merito alla questione sollevata dal giudice del rinvio, occorre rilevare, in primo luogo, che, ai sensi dell’articolo 3, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 261/2004, tale regolamento si applica ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in uno Stato membro.

10 In secondo luogo, dalla decisione di rinvio risulta che il trasporto di passeggero di cui trattasi nel procedimento principale è stato effettuato, come illustrato al punto 5 della presente sentenza, in forza di un’unica prenotazione.

11 Alla luce di tale elemento, si deve ritenere che, con la sua questione, il giudice del rinvio chieda, in sostanza, se l’articolo 3, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che tale regolamento si applica al trasporto di passeggeri effettuato in virtù di un’unica prenotazione

e che preveda, tra la partenza da un aeroporto situato in uno Stato membro e l'arrivo in un aeroporto situato in uno Stato terzo, uno scalo programmato al di fuori dell'Unione, con un cambio di aeromobile.

12 Nel caso di specie, dalla decisione di rinvio risulta, anzitutto, che il trasporto di cui al punto 5 della presente sentenza si compone di due voli in collegamento tra Berlino e Casablanca e tra Casablanca e Agadir.

13 Poi, il primo di tali voli ha avuto come punto di partenza un aeroporto situato in uno Stato membro, mentre il secondo ha avuto come punti di partenza e di arrivo aeroporti situati in uno Stato terzo.

14 Infine, è all'arrivo del secondo di detti voli che è stata constatata l'esistenza di un ritardo di quattro ore, subìto dalla ricorrente nel procedimento principale.

15 In tali circostanze, occorre osservare che, se un volo come il suddetto secondo volo, che è stato 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 come quello oggetto del procedimento principale fosse considerato come un tutt'uno, avente il proprio punto di partenza in uno Stato membro, tale regolamento sarebbe invece applicabile.

16 Al riguardo, la Corte ha già avuto modo di dichiarare che la perdita di tempo irreversibile che configura il disagio da cui scaturisce il diritto a compensazione previsto dal regolamento n. 261/2004 è quella che si concretizza all'arrivo del passeggero interessato alla sua destinazione finale (sentenza del 26 febbraio 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, punti 32 e 33).

17 Orbene, la nozione di «destinazione finale» è definita all'articolo 2, lettera h), del succitato regolamento come la destinazione 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 (sentenza del 26 febbraio 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, punti 34 e 35).

18 Dai termini «ultimo volo» discende 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 previsto dal regolamento n. 261/2004, al pari del volo in coincidenza di cui al procedimento che ha dato luogo alla sentenza del 26 febbraio 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, punti 17 e 18).

19 Ciò avviene quando due o più voli sono stati oggetto di un'unica prenotazione, come nel procedimento che ha dato luogo alla sentenza del 26 febbraio 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, punto 16).

20 Pertanto, un'operazione di trasporto come quella di cui trattasi nel procedimento principale deve essere considerata un volo in coincidenza, al pari di quella di cui al procedimento che ha dato luogo alla sentenza del 26 febbraio 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, punti 35 e 38).

21 È vero che il giudice del rinvio segnala, come risulta dal testo della sua questione, che il secondo dei due voli di cui al procedimento principale è stato effettuato su un aeromobile diverso da quello del primo volo.

22 Tuttavia, nessuna disposizione del regolamento n. 261/2004 fa dipendere la qualificazione di volo in coincidenza dalla circostanza che tutti i voli che lo compongono siano effettuati sullo stesso aeromobile.

23 Di conseguenza, il cambio di aeromobile che può avvenire durante un volo in coincidenza non incide su tale qualificazione.

24 Pertanto, un trasporto come quello di cui al procedimento principale deve essere considerato, nel suo insieme, un volo in coincidenza. Pertanto, esso deve rientrare nell'ambito di applicazione dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 261/2004.

25 Alla luce di tutte le considerazioni sopra svolte, si deve rispondere alla questione posta dichiarando che l'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che tale regolamento si applica al trasporto di passeggeri effettuato in virtù di un'unica prenotazione e che preveda, tra la partenza da un aeroporto situato in uno Stato membro e l'arrivo in un aeroporto situato in uno Stato terzo, uno scalo programmato al di fuori dell'Unione, con un cambio di aeromobile.

Sulle spese

26 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 3, n. 1, lettera a), 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 tale regolamento si applica al trasporto di passeggeri effettuato in virtù di un'unica prenotazione e che preveda, tra la partenza da un aeroporto situato in uno Stato membro e l'arrivo in un aeroporto situato in uno Stato terzo, uno scalo programmato al di fuori dell'Unione europea, con un cambio di aeromobile.

Firme