Raccolta della giurisprudenza

ORDINANZA DELLA CORTE (Sesta Sezione)

13 febbraio 2020*

«Rinvio pregiudiziale – Articolo 99 del regolamento di procedura della Corte – Spazio di libertà, sicurezza e giustizia – Competenza giurisdizionale, riconoscimento ed esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale – Regolamento (UE) n. 1215/2012 – Articolo 7, punto 1, lettera b), secondo trattino – Competenza speciale in materia contrattuale – Nozione di "luogo di esecuzione" – Contratto di prestazione di servizi – Trasporto aereo – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Diritto alla compensazione pecuniaria dei passeggeri aerei in caso di cancellazione o di ritardo prolungato di un volo – Volo con prenotazione unica confermata, effettuato in più segmenti da due distinti vettori aerei – Cancellazione dell'ultimo segmento di volo – Ricorso per compensazione pecuniaria diretto contro il vettore aereo incaricato dell'ultimo segmento di volo dinanzi al giudice nella cui circoscrizione si trova il punto di partenza del primo segmento di volo»

Nella causa C-606/19,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dall'Amtsgericht Hamburg (Tribunale circoscrizionale di Amburgo, Germania), con decisione del 31 luglio 2019, pervenuta in cancelleria il 12 agosto 2019, nel procedimento

flightright GmbH

contro

Iberia LAE SA Operadora Unipersonal,

LA CORTE (Sesta Sezione),

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

avvocato generale: H. Saugmandsgaard Øe

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di statuire con ordinanza motivata, conformemente all'articolo 99 del regolamento di procedura della Corte,

ha emesso la seguente

* Lingua processuale: il tedesco.

Ordinanza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione del regolamento (UE) n. 1215/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2012, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (GU 2012, L 351, pag. 1).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra la flightright GmbH, un'impresa con sede a Potsdam (Germania), e la compagnia aerea Iberia LAE SA Operadora Unipersonal (in prosieguo: l'«Iberia»), con sede a Madrid (Spagna), in relazione a una domanda di compensazione pecuniaria proposta sulla base 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).

Contesto normativo

Regolamento n. 1215/2012

3 La sezione 2 del capo II del regolamento n. 1215/2012, intitolata «Competenze speciali», contiene l'articolo 7 di quest'ultimo, che, al punto 1, dispone quanto segue:

«Una persona domiciliata in uno Stato membro può essere convenuta in un altro Stato membro:

1) a) in materia contrattuale, davanti all'autorità giurisdizionale del luogo di esecuzione dell'obbligazione dedotta in giudizio;
   b) ai fini dell'applicazione della presente disposizione e salvo diversa convenzione, il luogo di esecuzione dell'obbligazione dedotta in giudizio è:

   — nel caso della compravendita di beni, il luogo, situato in uno Stato membro, in cui i beni sono stati o avrebbero dovuto essere consegnati in base al contratto,

   — nel caso della prestazione di servizi, il luogo, situato in uno Stato membro, in cui i servizi sono stati o avrebbero dovuto essere prestati in base al contratto;
   c) la lettera a) si applica nei casi in cui non è applicabile la lettera b)».

Regolamento n. 261/2004

4 L'articolo 2 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Definizioni», prevede quanto segue:

«(...)

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;

(...)».

5 L'articolo 3 del regolamento in parola, intitolato «Ambito di applicazione», al suo paragrafo 5 dispone quanto segue:

«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».

6 L'articolo 5 di detto regolamento, intitolato «Cancellazione del volo», al paragrafo 1, lettera c), enuncia quanto segue:

«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».

7 L'articolo 7 del medesimo regolamento, intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria», al paragrafo 1, lettera a), così recita:

«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».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

8 La controversia di cui al procedimento principale trae origine da un volo in coincidenza che era previsto il 25 agosto 2018 e che è stato oggetto di un'unica prenotazione confermata, effettuata da due passeggeri (in prosieguo: i «passeggeri di cui trattasi»).

9 Tale volo, in partenza da Amburgo (Germania) e con destinazione San Sebastian (Spagna), comprendeva tre segmenti. Il primo segmento, che collegava Amburgo a Londra (Regno Unito), è stato operato dalla compagnia aerea British Airways, mentre l'Iberia è stata incaricata degli altri due segmenti, ossia quelli che collegavano rispettivamente Londra a Madrid (Spagna) e Madrid a San Sebastian.

10 Mentre i primi due segmenti di volo si sono svolti senza incidenti, il terzo è stato invece cancellato, senza che i passeggeri di cui trattasi ne fossero informati per tempo.

11 A motivo di tale cancellazione, la flightright, alla quale i passeggeri di cui trattasi avevano ceduto i propri diritti a un'eventuale compensazione pecuniaria, ha proposto dinanzi al giudice del rinvio, l'Amtsgericht Hamburg (Tribunale circoscrizionale di Amburgo, Germania), un ricorso per

compensazione pecuniaria per un importo complessivo di EUR 500, ossia EUR 250 per passeggero, contro l'Iberia, sulla base dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 261/2004, dal momento che la distanza tra Amburgo e San Sebastian è di circa 1 433 km.

12 Il giudice del rinvio nutre dubbi, da un lato, riguardo alla propria competenza internazionale a conoscere della controversia di cui al procedimento principale e, dall'altro, riguardo alla possibilità per i passeggeri di cui trattasi di convenire in giudizio i due vettori aerei intervenuti nella realizzazione del volo in coincidenza all'origine della controversia di cui al procedimento principale.

13 In particolare, tale giudice si chiede se sia competente a conoscere della controversia di cui al procedimento principale per quanto concerne il segmento di volo che è stato cancellato, nonostante il fatto che il luogo di partenza ed il luogo di arrivo di tale segmento di volo, ossia, rispettivamente, Madrid e San Sebastian, si trovino al di fuori della sua circoscrizione.

14 Inoltre, detto giudice osserva che la Corte, nella sentenza dell'11 luglio 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), ha dichiarato che, nel caso di un volo in coincidenza oggetto di un'unica prenotazione, il vettore aereo che ha operato il primo segmento di tale volo, il cui punto di partenza era situato nella circoscrizione del giudice adito, poteva essere convenuto in giudizio per tutti i segmenti di detto volo, ai fini di un ricorso per compensazione pecuniaria proposto sulla base del regolamento n. 261/2004.

15 Alla luce di tale sentenza, il giudice del rinvio si chiede se anche il vettore aereo incaricato dell'ultimo segmento di un siffatto volo possa essere convenuto nell'ambito di un ricorso per compensazione pecuniaria su tale base.

16 In tali circostanze, l'Amtsgericht Hamburg (Tribunale circoscrizionale di Amburgo) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se il giudice del rinvio abbia competenza internazionale qualora si sia in presenza di un insieme di segmenti di volo, due diversi vettori aerei comunitari abbiano operato i singoli segmenti di volo e il giudice del rinvio abbia competenza internazionale solo per il segmento di volo non interessato dalla cancellazione.

2) Se, qualora due vettori aerei comunitari abbiano operato i segmenti di volo, entrambi i vettori aerei interessati dall'insieme dei segmenti di volo abbiano legittimazione passiva».

Sulle questioni pregiudiziali

17 Ai sensi dell'articolo 99 del suo regolamento di procedura, in particolare quando la risposta ad una questione pregiudiziale può essere chiaramente desunta dalla giurisprudenza o quando la risposta ad una simile questione non dà adito a nessun ragionevole dubbio, la Corte, su proposta del giudice relatore, sentito l'avvocato generale, può statuire in qualsiasi momento con ordinanza motivata.

18 Tale disposizione va applicata nella presente causa.

19 In via preliminare, occorre ricordare che, secondo una giurisprudenza costante, nell'ambito della procedura di cooperazione tra i giudici nazionali e la Corte istituita dall'articolo 267 TFUE, spetta a quest'ultima fornire al giudice nazionale una soluzione utile che gli consenta di dirimere la controversia che gli è sottoposta. In tale prospettiva, spetta alla Corte, se necessario, riformulare le questioni che le sono sottoposte. Inoltre, la Corte può essere condotta a prendere in considerazione

norme del diritto dell'Unione alle quali il giudice nazionale non ha fatto riferimento nella questione pregiudiziale [sentenza del 5 dicembre 2019, Centraal Justitieel Incassobureau (Riconoscimento ed esecuzione delle sanzioni pecuniarie), C-671/18, EU:C:2019:1054, punto 26 e giurisprudenza ivi citata].

20 Nel caso di specie, nella formulazione delle questioni pregiudiziali il giudice del rinvio non si riferisce ad alcuna disposizione. Dalla decisione di rinvio risulta nondimeno chiaramente che tale giudice si interroga sulla propria competenza a conoscere del ricorso per compensazione pecuniaria diretto contro il vettore aereo incaricato dell'ultimo segmento di volo e pendente dinanzi ad esso.

21 Di conseguenza, tali questioni devono essere esaminate alla luce delle disposizioni relative alla competenza giurisdizionale del regolamento n. 1215/2012.

22 In tali circostanze, dette questioni, che devono essere esaminate congiuntamente, vanno intese come consistenti, per il giudice del rinvio, nel chiedere alla Corte, in sostanza, se l'articolo 7, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 1215/2012 debba essere interpretato nel senso che il «luogo di esecuzione», ai sensi di tale disposizione, nel caso di un volo caratterizzato da un'unica prenotazione confermata per l'intero tragitto e suddiviso in più segmenti, possa essere costituito dal luogo di partenza del primo segmento di volo, qualora il trasporto su tali segmenti di volo sia effettuato da due distinti vettori aerei e il ricorso per compensazione pecuniaria, proposto sulla base del regolamento n. 261/2004, tragga origine dalla cancellazione dell'ultimo segmento di volo e sia diretto contro il vettore aereo incaricato di quest'ultimo segmento.

23 A tale riguardo, va ricordato che l'articolo 7, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 1215/2012 dispone che, in materia contrattuale, al fine di convenire in giudizio una persona domiciliata in uno Stato membro in un altro Stato membro, il luogo di esecuzione dell'obbligazione dedotta in giudizio, ai fini dell'applicazione di tale disposizione e salvo diversa convenzione, nel caso della prestazione di servizi, è costituito dal luogo, situato in uno Stato membro, in cui i servizi sono stati o avrebbero dovuto essere prestati in base al contratto.

24 In proposito, si deve altresì rilevare che, considerato che il regolamento n. 1215/2012 abroga e sostituisce il regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio, del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (GU 2001, L 12, pag. 1), l'interpretazione fornita dalla Corte in merito alle disposizioni di quest'ultimo regolamento vale parimenti per il regolamento n. 1215/2012 laddove le disposizioni dei due atti di diritto dell'Unione possano essere considerate equivalenti (sentenza dell'8 maggio 2019, Kerr, C-25/18, EU:C:2019:376, punto 19 e giurisprudenza ivi citata).

25 Conseguentemente, l'interpretazione fornita dalla Corte riguardo all'articolo 5, punto 1, del regolamento n. 44/2001 vale altresì per l'articolo 7, punto 1, del regolamento n. 1215/2012, dal momento che tali disposizioni possono essere qualificate come equivalenti (sentenza dell'8 maggio 2019, Kerr, C-25/18, EU:C:2019:376, punto 20 e giurisprudenza ivi citata).

26 Per quanto concerne l'articolo 5, punto 1, del regolamento n. 44/2001, la Corte ha dichiarato, nel caso di voli diretti, che tanto il luogo di partenza quanto quello di arrivo dell'aereo devono essere considerati, allo stesso titolo, luoghi di prestazione principale dei servizi oggetto di un contratto di trasporto aereo, attribuendo così all'autore di un ricorso per compensazione pecuniaria, proposto sulla base del regolamento n. 261/2004, la scelta di proporre il proprio ricorso dinanzi al giudice nella cui circoscrizione si trovano il luogo di partenza o il luogo di arrivo dell'aereo, quali indicati in detto contratto (v., in tal senso, sentenza del 9 luglio 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, punti 43 e 47).

27 A tale proposito, la Corte ha precisato che la nozione di «luogo di esecuzione», come interpretata nella sentenza del 9 luglio 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439), pur riferendosi ad un volo diretto, mutatis mutandis, vale anche in riferimento ad una situazione in cui il volo in coincidenza

caratterizzato da un'unica prenotazione per l'intero tragitto comprende due segmenti (v., in tal senso, sentenza del 7 marzo 2018, flightright e a., C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, punti 69 e 71).

28 Ne consegue che, quando un volo è caratterizzato da un'unica prenotazione confermata per l'intero tragitto e comprende due segmenti, l'autore di un ricorso per compensazione pecuniaria, proposto sulla base del regolamento n. 261/2004, ha parimenti la scelta di proporre il proprio ricorso dinanzi al giudice nella cui circoscrizione si trova il luogo di partenza del primo segmento di volo, oppure dinanzi al giudice nella cui circoscrizione si trova il luogo di arrivo del secondo segmento di volo.

29 Come risulta dalla decisione di rinvio, nel procedimento principale, il volo di cui trattasi comprendeva tre segmenti. Tuttavia, nella misura in cui un contratto di trasporto aereo è caratterizzato da un'unica prenotazione confermata per l'intero tragitto, tale contratto istituisce l'obbligo, per il vettore aereo, di trasportare il passeggero da un punto A a un punto D. Siffatta operazione di trasporto costituisce un servizio di cui uno dei luoghi di prestazione principale si trova al punto A (v., per analogia, sentenza del 7 marzo 2018, flightright e a., C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, punto 71).

30 In tali circostanze, si deve considerare che, nel caso di un volo in coincidenza caratterizzato da un'unica prenotazione confermata per l'intero tragitto e comprendente più segmenti, il luogo di esecuzione di tale volo, ai sensi dell'articolo 7, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 1215/2012, può essere costituito dal luogo di partenza del primo segmento di volo, quale uno dei luoghi di prestazione principale dei servizi oggetto di un contratto di trasporto aereo.

31 Poiché tale luogo presenta un nesso sufficientemente stretto con gli elementi materiali della controversia e assicura, pertanto, quel collegamento stretto richiesto dalle norme di competenza speciale enunciate all'articolo 7, punto 1, del regolamento n. 1215/2012, tra il contratto di trasporto aereo e il giudice competente, esso soddisfa l'obiettivo della prossimità sotteso a tali norme (v., in tal senso, sentenza del 7 marzo 2018, flightright e a., C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, punto 74 nonché giurisprudenza ivi citata).

32 Tale soluzione è altresì conforme al principio di prevedibilità, di cui dette norme perseguono il rispetto, in quanto essa permette sia all'attore sia al convenuto di individuare il giudice del luogo di partenza del primo segmento di volo, così come inserito in tale contratto di trasporto, come giudice che può essere adito (v., in tal senso, sentenza del 7 marzo 2018, flightright e a., C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, punti 75 e 77 nonché giurisprudenza ivi citata).

33 Per quanto attiene alla possibilità, in un caso come quello di cui al procedimento principale, di convenire il vettore aereo incaricato dell'ultimo segmento di volo dinanzi al giudice nella cui circoscrizione si trova il punto di partenza del primo segmento, si deve rilevare che, se è vero che dalla decisione di rinvio non risulta che l'Iberia fosse la controparte contrattuale dei passeggeri di cui trattasi, la norma sulla competenza speciale in materia contrattuale, di cui all'articolo 7, punto 1, del regolamento n. 1215/2012, non esige la conclusione di un contratto tra due persone, bensì l'esistenza di un'obbligazione giuridica assunta liberamente da una persona nei confronti di un'altra e su cui si fonda il ricorso del ricorrente (v., in tal senso, sentenza del 7 marzo 2018, flightright e a., C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, punto 60 e giurisprudenza ivi citata).

34 In proposito, l'articolo 3, paragrafo 5, seconda frase, del regolamento n. 261/2004 precisa che, allorché un vettore aereo operativo, ai sensi dell'articolo 2, lettera b), del medesimo regolamento, che non abbia stipulato un contratto con il passeggero ottempera agli obblighi previsti dal regolamento in parola, si considera che esso agisce per conto della persona che ha stipulato un contratto con tale passeggero.

35 Pertanto, si deve ritenere che detto vettore ottemperi ad obbligazioni assunte liberamente nei confronti della controparte contrattuale di tale passeggero. Tali obbligazioni trovano la loro fonte nel contratto di trasporto aereo (sentenza del 7 marzo 2018, flightright e a., C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, punto 63).

36 Alla luce di tutte le precedenti considerazioni, occorre rispondere alle questioni sollevate dichiarando che l'articolo 7, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 1215/2012 deve essere interpretato nel senso che il «luogo di esecuzione», ai sensi di tale disposizione, nel caso di un volo caratterizzato da un'unica prenotazione confermata per l'intero tragitto e suddiviso in più segmenti, può essere costituito dal luogo di partenza del primo segmento di volo, qualora il trasporto su tali segmenti di volo sia effettuato da due distinti vettori aerei e il ricorso per compensazione pecuniaria, proposto sulla base del regolamento n. 261/2004, tragga origine dalla cancellazione dell'ultimo segmento di volo e sia diretto contro il vettore aereo incaricato di quest'ultimo segmento.

Sulle spese

37 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice del rinvio, cui spetta quindi statuire sulle spese.

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

L'articolo 7, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento (UE) n. 1215/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2012, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, deve essere interpretato nel senso che il «luogo di esecuzione», ai sensi di tale disposizione, nel caso di un volo caratterizzato da un'unica prenotazione confermata per l'intero tragitto e suddiviso in più segmenti, può essere costituito dal luogo di partenza del primo segmento di volo, qualora il trasporto su tali segmenti di volo sia effettuato da due distinti vettori aerei e il ricorso per compensazione pecuniaria, proposto sulla base 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, tragga origine dalla cancellazione dell'ultimo segmento di volo e sia diretto contro il vettore aereo incaricato di quest'ultimo segmento.

Firme