Ritardo aereo con scalo: chi decide sul risarcimento?

Corte di Giustizia UE, sez. III, sentenza 07/03/2018 n° C-274/16

di Marcella Ferrari

Pubblicato il 27/03/2018

Con la sentenza in commento, la Corte di Giustizia dell'Unione Europa ha risolto tre questioni pregiudiziali e, in particolare, ha statuito che, in relazione alla competenza giurisdizionale, in caso di volo aereo con coincidenza, costituisce «luogo di esecuzione» ai sensi della normativa UE, il luogo di arrivo del secondo volo, qualora il trasporto sia effettuato da due vettori aerei diversi e il ricorso per il risarcimento da ritardo sia fondato su un problema verificatosi sul primo di detti voli, operato dal vettore aereo che non è la controparte contrattuale dei passeggeri interessati.

La fattispecie

La Corte si trova ad esaminare diverse cause riunite aventi ad oggetto la richiesta di compensazione pecuniaria per il prolungato ritardo del volo (cause C-274/16 e C-448/16) e per negato imbarco (causa C-447/16).

In tutti i casi in esame, i passeggeri, con un'unica prenotazione, avevano prenotato un volo dalla Spagna alla Germania con coincidenza in un paese comunitario[1].

I malcapitati viaggiatori convengono in giudizio, in Germania, la compagnia aerea del primo volo, che aveva provocato il ritardo e determinato la perdita della coincidenza con il secondo volo.

Il giudice tedesco, dubitando della propria competenza territoriale, solleva una questione pregiudiziale alla Corte di Giustizia in merito all'interpretazione dell'art. 7, punto 1, lettera b) del Regolamento UE 1215/2012; dell'art. 5 punto 1 lett. a) del Regolamento CE 44/2001; dell'art. 5 punto 1 lett. b) del Regolamento CE 44/2001.

Il quadro normativo

Nella decisione della Corte di Giustizia vengono in rilievo:

1. il Regolamento (UE) n. 1215/2012, anche noto come Regolamento Bruxelles I bis, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale. Il suddetto regolamento è entrato in vigore il 10.01.2015 ed ha abrogato il precedente Regolamento (CE) 44/2001, anche noto come Regolamento Bruxelles I.
2. il 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 e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91.

Il rinvio pregiudiziale

Ai sensi dell'art. 267 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (TFUE), la Corte di Giustizia è competente a pronunciarsi in via pregiudiziale sull'interpretazione dei trattati, nonché sulla validità e sull'interpretazione degli atti compiuti dalle istituzioni dell'UE. Il rinvio pregiudiziale persegue il fine di garantire l'uniformità di interpretazione del diritto comunitario. Pertanto, qualora sorga un dubbio sull'interpretazione di una norma dell'UE, è necessaria una pronuncia della Corte di Giustizia, detta pregiudiziale, in quanto deve essere emessa prima che il giudice nazionale possa risolvere in concreto la controversia. Nel caso di specie, i giudici tedeschi hanno sottoposto le seguenti questioni – così riassunte per brevità espositiva – alla Corte, per valutare se:

- nella nozione di "materia contrattuale" (di cui al Regolamento 44/2001) possa rientrare il diritto alla compensazione pecuniaria (di cui al Regolamento 261/2004) fatto valere nei confronti di un vettore aereo che non sia controparte contrattuale del passeggero;
- nella nozione di "luogo dell'esecuzione" (di cui al Regolamento 44/2001) possa intendersi la destinazione del passeggero, benché il problema si sia manifestato nella prima tratta e l'azione giudiziaria sia proposta verso il primo vettore aereo che non è controparte nel contratto di trasporto.

Materia contrattuale e luogo dell'esecuzione

L'art. 5 del Regolamento 44/2001 dispone che la persona domiciliata nel territorio di uno Stato membro possa essere convenuta in un altro Stato membro: a) in materia contrattuale, davanti al giudice del luogo in cui l'obbligazione dedotta in giudizio è stata o deve essere eseguita; b) il luogo di esecuzione dell'obbligazione dedotta in giudizio è [...] il luogo, situato in uno Stato membro, in cui i servizi sono stati o avrebbero dovuto essere prestati in base al contratto.

L'art. 7 del Regolamento 1215/2012 prevede che una persona domiciliata in uno Stato membro possa essere convenuta in un altro Stato membro in materia contrattuale, davanti all'autorità giurisdizionale del luogo di esecuzione dell'obbligazione dedotta in giudizio.

Il Regolamento 261/2004 stabilisce i diritti minimi dei passeggeri in caso di: negato imbarco a passeggeri non consenzienti; di cancellazione e di ritardo del volo; inoltre prevede il diritto ad una compensazione pecuniaria e si applica ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro; ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo a destinazione di un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro[2].

Il contratto di traporto aereo con scalo

La Corte illustra le caratteristiche di un contratto di trasporto aereo con coincidenza. Ebbene, i suddetti contratti – caratterizzati da un'unica prenotazione per l'intero tragitto – prevedono un obbligo, in capo al vettore aereo, di trasportare il passeggero da un punto A ad un punto C, facendo scalo in un punto B. Siffatta operazione di trasporto costituisce un servizio in cui uno dei luoghi di

prestazione principale si trova al punto C, ossia nel luogo di arrivo. Tale schema operativo non è in discussione per il fatto che il vettore areo operativo, che non è controparte contrattuale dei passeggeri interessati, si assuma solo il trasporto su un volo – da A a B – che non termina nel luogo di arrivo del secondo volo (da B a C), questo perché il contratto di trasporto aereo relativo al volo con coincidenza comprende il trasporto di tali passeggeri fino al luogo di arrivo del secondo volo. Pertanto, semplificando al massimo, la questione oggetto di decisione riguarda la possibilità per i viaggiatori, che abbiano subito un ritardo, di agire presso il giudice sito nel punto C contro la compagnia aerea che li ha trasportati da A a B.

La sentenza

L'aspetto problematico messo in luce dai giudici tedeschi, in relazione alla competenza territoriale, riguarda la circostanza che il collegamento aereo sia avvenuto attraverso due voli senza una significativa permanenza nell'aeroporto di scalo. In particolare, il dubbio sollevato è se possa definirsi luogo dell'esecuzione dell'obbligazione il luogo di arrivo della seconda tratta, qualora l'azione giudiziaria sia promossa verso il vettore della prima tratta e non già verso il secondo vettore. Inoltre, ci si chiede se rientri nella materia contrattuale la richiesta risarcitoria formulata verso la compagnia aerea che non sia la controparte nel contratto di trasporto. Su quest'ultimo profilo, dalla giurisprudenza della Corte[3] risulta che la nozione di «materia contrattuale» debba essere interpretata in modo autonomo, al fine di garantire l'applicazione uniforme della stessa in tutti gli Stati membri. Si devono considerare rientranti nella materia contrattuale tutte le obbligazioni che trovino la loro fonte nel contratto il cui inadempimento è invocato a sostegno dell'azione del ricorrente[4]. Secondo il ragionamento dei giudici comunitari, il fatto che l'azione sia promossa nei confronti del vettore aereo che non è controparte non assume alcun rilievo. Infatti, la normativa dispone che "allorché un vettore aereo operativo, che non abbia stipulato un contratto con il passeggero, ottemperi alle obbligazioni previste da tale regolamento, si considera che esso agisca per conto della persona che ha stipulato un contratto con tale passeggero". In buona sostanza, le obbligazioni liberamente assunte dalla compagnia aerea trovano la propria fonte nel contratto di trasporto aereo. Di conseguenza, secondo la Corte, una domanda di compensazione pecuniaria per ritardo prolungato di un volo effettuato nei confronti del primo vettore – che non è controparte contrattuale dei passeggeri interessati – è da considerarsi proposta in materia di contratti di trasporto aereo conclusi tra tali passeggeri ed il secondo vettore.

Circa la competenza territoriale, «il luogo di partenza e quello di arrivo dell'aereo devono essere parimenti considerati luoghi di prestazione principale dei servizi oggetto di un contratto di trasporto aereo, il che giustifica la competenza a conoscere di una domanda di compensazione pecuniaria basata su tale contratto di trasporto […] a scelta dell'attore, del tribunale nella cui circoscrizione si trova il luogo di partenza o di quello del luogo di arrivo dell'aereo».[5] In particolare, nel caso di volo con scalo, costituisce il luogo di esecuzione di siffatto volo, il luogo di arrivo del secondo volo.

Conclusioni

Dopo un complesso ed elaborato *iter* argomentativo, la Corte di Giustizia ha statuito che[6]:

- *[…] la nozione di «materia contrattuale»[7] include anche l'azione di un passeggero aereo diretta a ottenere una compensazione pecuniaria per ritardo prolungato di un volo con coincidenza, proposta sul fondamento del regolamento (CE) n. 261/2004, nei confronti di un vettore aereo operativo che non sia la controparte contrattuale del passeggero interessato.*

- *[…] costituisce il «luogo di esecuzione»[8] di tale volo, il luogo di arrivo del secondo volo, qualora il trasporto sui due voli sia effettuato da due vettori aerei diversi e il ricorso per compensazione pecuniaria in ragione del ritardo prolungato di tale volo con coincidenza ai sensi del regolamento n.*

261/2004 sia fondato su un problema verificatosi sul primo di detti voli, operato dal vettore aereo che non è la controparte contrattuale dei passeggeri interessati.

(Altalex, 27 marzo 2018. Nota di Marcella Ferrari)

---

[1] Nella causa C-274/16, i passeggeri, con un'unica prenotazione, avevano prenotato rispettivamente un volo dalla Spagna (Ibiza) alla Germania (Düsseldorf) con coincidenza a Palma di Maiorca. Veniva convenuta in giudizio, presso il Tribunale di Düsseldorf, la compagnia aerea del primo volo, che aveva provocato il ritardo e determinato la perdita della coincidenza. Il giudice tedesco, dubitando della propria competenza territoriale, sollevava una questione pregiudiziale in merito all'interpretazione *dell'art. 7, punto 1, lettera b) del Regolamento UE 1215/2012*.

Nella causa C-448/16, i passeggeri, con un'unica prenotazione, avevano prenotato rispettivamente un volo dalla Spagna (Melilla) alla Germania (Francoforte) con coincidenza a Madrid. Veniva convenuta in giudizio, presso il Tribunale di Francoforte sul Meno, la compagnia aerea del primo volo, che aveva provocato il ritardo e determinato la perdita della coincidenza. Il giudice tedesco, dubitando della propria competenza territoriale, sollevava una questione pregiudiziale in merito all'interpretazione dell'art. *5 punto 1 lett. a) del Regolamento CE 44/2001.*

Nella causa C-447/16, i passeggeri, con un'unica prenotazione, avevano prenotato rispettivamente un volo dalla Germania (Berlino) alla Cina (Pechino), con coincidenza a Bruxelles. Il primo volo si era svolto regolarmente, mentre il secondo non aveva avuto luogo, in quanto era stato negato l'imbarco. Il passeggero quindi si era recato a Berlino e aveva prenotato un volo diretto a Pechino. Egli adiva il tribunale tedesco per ottenere una compensazione per mancato imbarco ai sensi dell'art 7, lette. c) del Regolamento CE 261/2004. Anche in questo caso veniva sollevata una questione pregiudiziale sull'interpretazione *dell'art. 5 punto 1 lett. b) del Regolamento CE 44/2001.*

[2] Salvo che i suddetti passeggeri abbiano 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.

[3] In tal senso, sentenze del 17 giugno 1992, Handte, C-26/91, EU:C:1992:268, punto 10, e del 28 gennaio 2015, Kolassa, C-375/13, EU:C:2015:37, punto 37.

[4] Così sentenza del 15 giugno 2017, Kareda, C-249/16, EU:C:2017:472, punto 30 e giurisprudenza ivi citata.

[5] Sentenza 9 luglio 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, punti 43 e 47.

[6] La Corte ha altresì stabilito che: *l'articolo 5, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento (CE) n. 44/2001 […] dev'essere interpretato nel senso che non si applica ad un convenuto, come quello di cui al procedimento principale, domiciliato in uno Stato terzo*. Tale punto della decisione fa riferimento alla causa C 447/2016 (volo dalla Germania alla Cina) in cui la compagnia aerea della seconda tratta, responsabile del mancato imbarco, ha sede fuori dell'Unione Europea.

[7] Ai sensi dell'articolo 5, punto 1, lettera a), del regolamento n. 44/2001.

[8] Ai sensi dell'articolo 5, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 44/2001 e l'articolo 7, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento (UE) n. 1215/2012.

CORTE DI GIUSTIZIA DELL'UNIONE EUROPEA

Sezione Terza

Sentenza 7 marzo 2018 (*)

«Rinvio pregiudiziale – Spazio di libertà, sicurezza e giustizia – Competenza giurisdizionale in materia civile e commerciale – Regolamento (CE) n. 44/2001 – Articolo 5, punto 1 – Regolamento (UE) n. 1215/2012 – Articolo 7, punto 1 – Nozione di "materia contrattuale" – Contratto di prestazione di servizi – Volo con coincidenza effettuato da vettori aerei diversi – Nozione di "luogo di esecuzione" – Regolamento (CE) n. 261/2004 – Diritto dei passeggeri aerei a compensazione pecuniaria per negato imbarco e per ritardo prolungato di un volo – Azione per il riconoscimento di una compensazione pecuniaria proposta nei confronti del vettore aereo operativo non domiciliato in uno Stato membro o con il quale i passeggeri non hanno alcun vincolo contrattuale»

Nelle cause riunite C-274/16, C-447/16 e C-448/16,

aventi ad oggetto le domande di pronuncia pregiudiziale proposte alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dall'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf, Germania) e dal Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania), con decisioni del 3 maggio (C-274/16) e del 14 giugno 2016 (C-447/16 e C-448/16), pervenute in cancelleria il 13 maggio e l'11 agosto 2016, nei procedimenti

flightright GmbH

contro

Air Nostrum,Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (C-274/16),

Roland Becker

contro

Hainan Airlines Co. Ltd (C-447/16),

e

Mohamed Barkan,

Souad Asbai,

Assia Barkan,

Zakaria Barkan,

Nousaiba Barkan

contro

Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (C-448/16),

LA CORTE (Terza Sezione),

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

avvocato generale: M. Bobek

cancelliere: R. Schiano, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 6 luglio 2017,

considerate le osservazioni presentate:

– per la flightright GmbH, da J.A. Blaffert, F. Schaal, A. Seegers, D. Tuac e O. de Felice, Rechtsanwälte;

– per R. Becker, da C. Hormann, Rechtsanwalt;

– per Mohamed Barkan, Souad Asbai e i loro figli minori, Assia, Zakaria e Nousaiba Barkan, da J. Kummer e P. Wassermann, Rechtsanwälte;

– per la Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA, da V. Beck e E. Schott, Rechtsanwälte;

– per il governo francese, da E. de Moustier, in qualità di agente;

– per il governo portoghese, da L. Inez Fernandes, M. Figueiredo e M. Cancela Carvalho, in qualità di agenti;

– per il governo svizzero, da M. Schöll, in qualità di agente;

– per la Commissione europea, da M. Wilderspin e M. Heller, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 19 ottobre 2017,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Le domande di pronuncia pregiudiziale vertono sull'interpretazione dell'articolo 5, punto 1, del 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) e dell'articolo 7, punto 1, 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 Tali domande sono state presentate nell'ambito di controversie che oppongono, da un lato, la flightright GmbH, una società con sede a Potsdam (Germania), nonché il sig. Mohamed Barkan, la sig.ra Souad Asbai e i loro figli minori, Assia, Zakaria e Nousaiba Barkan (in prosieguo: la «famiglia Barkan») alla Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (in prosieguo: la «Air Nostrum») vettore aereo con sede a Valencia (Spagna), in merito al pagamento di una compensazione pecuniaria per ritardo del volo (cause C-274/16 e C-448/16) e, dall'altro, il sig. Roland Becker alla Hainan Airlines Co. Ltd, vettore

aereo con sede a Haikou (Cina), in merito al pagamento di una compensazione pecuniaria per negato imbarco (causa C-447/16).

Contesto normativo

Regolamento n. 44/2001

3 Dal considerando 2 del regolamento n. 44/2001 emerge che quest'ultimo è volto, nell'interesse del buon funzionamento del mercato interno, ad adottare «disposizioni che consentano di unificare le norme sui conflitti di competenza in materia civile e commerciale e di semplificare le formalità affinché le decisioni emesse dagli Stati membri vincolati da [tale] regolamento siano riconosciute ed eseguite in modo rapido e semplice».

4 I considerando 11 e 12 di detto regolamento recitano come segue:

«(11) Le norme sulla competenza devono presentare un alto grado di prevedibilità ed articolarsi intorno al principio della competenza del giudice del domicilio del convenuto, la quale deve valere in ogni ipotesi salvo in alcuni casi rigorosamente determinati, nei quali la materia del contendere o l'autonomia delle parti giustifichi un diverso criterio di collegamento. Per le persone giuridiche il domicilio deve essere definito autonomamente, in modo da aumentare la trasparenza delle norme comuni ed evitare i conflitti di competenza.

(12) Il criterio del foro del domicilio del convenuto deve essere completato attraverso la previsione di fori alternativi, ammessi in base al collegamento stretto tra l'organo giurisdizionale e la controversia, ovvero al fine di agevolare la buona amministrazione della giustizia».

5 Le norme in materia di competenza compaiono al capo II dello stesso regolamento.

6 L'articolo 2 del regolamento n. 44/2001, collocato nella sezione 1 del capo II dello stesso, al suo paragrafo 1, così dispone:

«Salve le disposizioni del presente regolamento, le persone domiciliate nel territorio di un determinato Stato membro sono convenute, a prescindere dalla loro nazionalità, davanti ai giudici di tale Stato membro».

7 Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento n. 44/2001:

«Se il convenuto non è domiciliato nel territorio di uno Stato membro, la competenza è disciplinata, in ciascuno Stato membro, dalla legge di tale Stato [...]».

8 L'articolo 5 di tale regolamento, collocato nella sezione 2 del capo II dello stesso, intitolata «Competenze speciali», prevede, al suo punto 1:

«La persona domiciliata nel territorio di uno Stato membro può essere convenuta in un altro Stato membro:

1) a) in materia contrattuale, davanti al giudice del luogo in cui l'obbligazione dedotta in giudizio è stata o deve essere eseguita;

b) i 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)».

9 L'articolo 60, paragrafo 1, di detto regolamento così dispone:

«Ai fini dell'applicazione del presente regolamento una società o altra persona giuridica è domiciliata nel luogo in cui si trova:

a) la sua sede statutaria, o

b) la sua amministrazione centrale, oppure

c) il suo centro d'attività principale».

Regolamento n. 1215/2012

10 Il regolamento n. 1215/2012 ha abrogato il regolamento n. 44/2001. La formulazione del suo considerando 4 è pressoché identica a quella del considerando 2 del regolamento n. 44/2001.

11 I considerando 15 e 16 del regolamento n. 1215/2012 così recitano:

«(15) È opportuno che le norme sulla competenza presentino un alto grado di prevedibilità e si basino sul principio generale della competenza dell'autorità giurisdizionale del domicilio del convenuto. Tale principio dovrebbe valere in ogni ipotesi, salvo in alcuni casi rigorosamente determinati, nei quali la materia del contendere o l'autonomia delle parti giustifichi un diverso criterio di collegamento. Per le persone giuridiche il domicilio deve essere definito autonomamente, in modo da aumentare la trasparenza delle norme comuni ed evitare i conflitti di competenza.

(16) Il criterio del foro del domicilio del convenuto dovrebbe essere completato attraverso la previsione di fori alternativi, basati sul collegamento stretto tra l'autorità giurisdizionale e la controversia, ovvero al fine di agevolare la buona amministrazione della giustizia. L'esistenza di un collegamento stretto dovrebbe garantire la certezza del diritto ed evitare la possibilità che il convenuto sia citato davanti a un'autorità giurisdizionale di uno Stato membro che non sia per questi ragionevolmente prevedibile. (...)».

12 Nella sezione 1 del capo II di tale regolamento, intitolata «Disposizioni generali», l'articolo 4, paragrafo 1, dello stesso, è formulato in termini identici a quelli dell'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento n. 44/2001.

13 Nella sezione 2 del capo II del regolamento n. 1215/2012, intitolata «Competenze speciali», l'articolo 7, punto 1, dello stesso, è formulato in termini pressoché identici a quelli dell'articolo 5, punto 1, del regolamento n. 44/2001.

14 Ai sensi dell'articolo 66, paragrafo 1, del regolamento n. 1215/2012, tale regolamento è applicabile solo alle azioni proposte alla data o successivamente al 10 gennaio 2015.

Regolamento (CE) n. 261/2004

15 Ai sensi dei considerando 1, 2, 7 e 8 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):

«(1) 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.

(2) Il negato imbarco, la cancellazione del volo o i ritardi prolungati sono causa di gravi disagi e fastidi per i passeggeri.

(...)

(7) Per garantire l'effettiva applicazione del presente regolamento, gli obblighi da esso derivanti dovrebbero incombere al vettore aereo che opera o intenda operare un volo (...)

(8) Il presente regolamento non dovrebbe limitare il diritto del vettore aereo operativo di chiedere un risarcimento a chiunque, inclusi i terzi, conformemente al diritto applicabile».

16 L'articolo 1 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Oggetto», al suo paragrafo 1 così dispone:

«Il presente regolamento stabilisce, alle condizioni in esso specificate, i diritti minimi dei passeggeri in caso di:

a) negato imbarco a passeggeri non consenzienti;

b) cancellazione del volo;

c) ritardo del volo».

17 L'articolo 2 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Definizioni», è formulato come 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;

(...)

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; i voli alternativi in coincidenza disponibili

non sono presi in considerazione se viene rispettato l'orario di arrivo originariamente previsto;

(...)».

18 L'articolo 3 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Ambito di applicazione», così dispone:

«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;

(...)

2. Il paragrafo 1 si applica a condizione che i passeggeri:

a) dispongano di una prenotazione confermata sul volo in questione [...]

(...)

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.

(...)».

19 L'articolo 4 del regolamento n. 261/2004, intitolato «Negato imbarco», al suo paragrafo 3 recita come segue:

«In caso di negato imbarco a passeggeri non consenzienti, il vettore aereo operativo provvede immediatamente a versare una compensazione pecuniaria ai passeggeri interessati a norma dell'articolo 7 (...)».

20 L'articolo 5 di tale regolamento, intitolato «Cancellazione del volo», al suo paragrafo 1, lettera c), così dispone:

«In caso di cancellazione del volo, ai passeggeri interessati:

(...)

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».

21 L'articolo 7 di detto regolamento, intitolato «Diritto a compensazione pecuniaria», al suo paragrafo 1, recita come segue:

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

a) 250 EUR per tutte le tratte aeree inferiori o pari a 1500 chilometri;

b) 400 EUR per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1500 chilometri e per tutte le altre tratte comprese tra 1500 e 3500 chilometri;

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

Nel determinare la distanza si utilizza come base di calcolo l'ultima destinazione per la quale il passeggero subisce un ritardo all'arrivo rispetto all'orario previsto a causa del negato imbarco o della cancellazione del volo».

Le controversie nei procedimenti principali, le questioni pregiudiziali e il procedimento dinanzi alla Corte

Causa C-274/16

22 Come risulta dalla decisione di rinvio, due passeggeri hanno prenotato presso la compagnia aerea Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (in prosieguo: la «Air Berlin») un posto ciascuno, con un unico numero di prenotazione, un trasporto aereo su due voli (in prosieguo: il «volo con coincidenza») in partenza da Ibiza (Isole Baleari, Spagna) a destinazione di Düsseldorf (Germania), con coincidenza a Palma di Maiorca (Isole Baleari, Spagna).

23 Nell'ambito di tale volo con coincidenza, il primo volo, operato dalla Air Nostrum, avrebbe dovuto decollare da Ibiza il 25 luglio 2015 alle ore 18.40 e avrebbe dovuto atterrare a Palma di Maiorca lo stesso giorno alle ore 19.20.

24 Per quanto riguarda il secondo volo, tra Palma di Maiorca e Düsseldorf, operato dalla Air Berlin, questo avrebbe dovuto decollare il 25 luglio alle ore 20.05 e atterrare a Düsseldorf lo stesso giorno alle ore 22.25.

25 Tuttavia, il primo volo tra Ibiza e Palma di Maiorca è stato effettuato in ritardo e i passeggeri, pertanto, hanno perso il secondo volo per Düsseldorf, dove sono arrivati infine il 26 luglio 2015 alle ore 11.32, con un volo operato dalla Air Berlin.

26 I due passeggeri di cui trattasi hanno ceduto i propri diritti ad un'eventuale compensazione pecuniaria per tale ritardo alla flightright. Quest'ultima ha proposto un'azione giudiziaria nei confronti della Air Nostrum, in quanto vettore aereo operativo che aveva effettuato il primo volo, dinanzi all'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf, Germania).

27 Tale giudice afferma che la trattazione di tale ricorso dipende dalla sussistenza di una sua competenza internazionale. Quest'ultima sussisterebbe solo laddove, per quanto riguarda il volo con

coincidenza in oggetto, Düsseldorf possa essere considerata il «luogo di esecuzione dell'obbligazione dedotta in giudizio», ai sensi dell'articolo 7, punto 1, del regolamento n. 1215/2012.

28 Ciò premesso, l'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se, nel caso di un trasporto di persone effettuato mediante collegamento aereo consistente in due voli senza significativa permanenza nell'aeroporto di scalo, il luogo di arrivo della seconda tratta debba essere considerato quale luogo di esecuzione dell'obbligazione ai sensi dell'articolo 7, punto 1, lettera a), del regolamento n. 1215/2012, qualora l'azione giudiziaria venga proposta nei confronti del vettore aereo operativo sulla prima tratta, nella quale si sia verificata l'irregolarità, e il trasporto nella seconda tratta sia stato effettuato da altro vettore aereo».

Causa C-447/16

29 Il sig. Becker ha concluso con la Hainan Airlines, che ha sede al di fuori dell'Unione europea e non si avvale di alcuna succursale a Berlino (Germania), un contratto di trasporto aereo concernente i voli, oggetto di un'unica prenotazione, il 7 agosto 2013, da Berlino a Pechino (Cina), con una coincidenza a Bruxelles (Belgio).

30 Il giorno della partenza, all'aeroporto di Berlino, il sig. Becker è stato registrato per entrambi i voli. Ha ricevuto le due relative carte d'imbarco e i suoi bagagli sono stati registrati direttamente fino a Pechino.

31 Il trasporto sul primo volo, operato dal vettore aereo belga Brussels Airlines, conformemente alla prenotazione, e il cui atterraggio a Bruxelles era previsto il 7 agosto 2013 alle ore 8.00, si è svolto regolarmente. Il trasporto sul secondo volo, che avrebbe dovuto essere operato dalla Hainan Airlines, con decollo previsto da Bruxelles il 7 agosto 2013 alle ore 13.40, non ha avuto luogo. Il sig. Becker sostiene, al riguardo, che l'imbarco su tale volo gli è stato negato alla porta d'imbarco dell'aeroporto di Bruxelles senza un valido motivo e contro la sua volontà.

32 Il sig. Becker è ritornato a Berlino per via aerea e ha prenotato un volo diretto da Berlino a Pechino. È arrivato a Pechino l'8 agosto 2013.

33 Con ricorso proposto dinanzi all'Amtsgericht Berlin-Wedding (Tribunale circoscrizionale di Berlino-Wedding, Germania), il sig. Becker ha chiesto, in particolare, in applicazione dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), del regolamento n. 261/2004, una compensazione pecuniaria di EUR 600, maggiorata degli interessi.

34 Con sentenza del 4 novembre 2014, tale giudice ha dichiarato insussistente la competenza internazionale dei giudici tedeschi, respingendo il ricorso del sig. Becker in quanto irricevibile. Il sig. Becker ha proposto appello avverso tale pronuncia dinanzi al Landgericht Berlin (Tribunale del Land di Berlino, Germania). Con sentenza del 1° luglio 2015, quest'ultimo giudice ha respinto l'appello del sig. Becker sulla base del fatto che il ricorso di quest'ultimo avrebbe dovuto essere presentato dinanzi ai giudici belgi, in quanto solo Bruxelles rappresentava il luogo di esecuzione del volo Bruxelles-Pechino.

35 Il sig. Becker ha presentato ricorso per cassazione (Revision) dinanzi al Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania). Quest'ultimo ritiene che, alla luce dell'unitarietà dell'obbligazione contrattuale della Hainan Airlines di trasportare il sig. Becker da Berlino a Pechino, l'aeroporto di Berlino-Tegel può essere considerato, conformemente alla sentenza del 9 luglio 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439), il luogo di esecuzione per l'insieme delle obbligazioni contrattuali della

Hainan Airlines, comprese quelle che dovevano essere eseguite nell'ambito del volo da Bruxelles a Pechino che faceva seguito al volo da Berlino a Bruxelles, nella misura in cui il sig. Becker, in qualità di passeggero aereo, non era in grado di sapere se la Hainan Airlines operasse direttamente anche quest'ultimo volo o se si avvalesse all'uopo di un altro vettore aereo.

36 In tali circostanze, il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se, nel caso di un trasporto di persone effettuato mediante due voli senza significativa permanenza negli aeroporti di scalo, il luogo di partenza della prima tratta debba essere considerato quale luogo di esecuzione ai sensi dell'articolo 5, punto 1, lettera b), secondo trattino, del [regolamento n. 44/2001], anche qualora il diritto a compensazione pecuniaria fatto valere ai sensi dell'articolo 7 del [regolamento n. 261/2004] sia fondato su un problema manifestatosi nella seconda tratta e l'azione giudiziaria sia proposta nei confronti della controparte del contratto di trasporto che è il vettore aereo operativo del secondo ma non del primo volo».

Causa C-448/16

37 La famiglia Barkan ha prenotato un volo con coincidenza da Melilla (Spagna) a Francoforte sul Meno (Germania) via Madrid (Spagna) presso la compagnia aerea Iberia, Líneas Aéreas de España (in prosieguo: la «Iberia») per il 7 agosto 2010. Dalla conferma di prenotazione della Iberia emergerebbe che il volo tra Melilla e Madrid avrebbe dovuto essere effettuato dalla Air Nostrum e che il volo tra Madrid e Francoforte sul Meno avrebbe dovuto essere effettuato dalla Iberia, senza un tempo di attesa significativo per la coincidenza tra i due voli.

38 Poiché la partenza del volo da Melilla a Madrid è stata ritardata di 20 minuti, la famiglia Barkan ha perso il secondo volo per Francoforte sul Meno ed è giunta alla destinazione finale con quattro ore di ritardo.

39 Con sentenza del 28 gennaio 2015, l'Amtsgericht Frankfurt am Main (Tribunale circondariale di Francoforte sul Meno, Germania), adito dalla famiglia Barkan, in particolare, con una domanda di compensazione pecuniaria di EUR 250 per ciascuno dei membri della famiglia per tale ritardo, in applicazione del regolamento n. 261/2004, ha condannato la Air Nostrum conformemente alla domanda dei ricorrenti.

40 Con sentenza del 20 agosto 2015, il Landgericht Frankfurt am Main (Tribunale del Land, Francoforte sul Meno, Germania), adito in appello dalla Air Nostrum, ha dichiarato che non sussisteva la competenza internazionale dei giudici tedeschi. Secondo tale giudice, solo Melilla e Madrid potevano essere considerate luoghi di esecuzione del volo tra Melilla e Madrid durante il quale si è verificato il problema, dovendo i due voli essere considerati come voli distinti nonostante la prenotazione unica.

41 La famiglia Barkan ha proposto ricorso per cassazione (Revision) dinanzi al Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia). Quest'ultimo ritiene che, in primo luogo, pur essendo pacifico che non sussiste un rapporto contrattuale diretto tra la famiglia Barkan e la Air Nostrum, ciò non incida sulla natura contrattuale del diritto a compensazione pecuniaria previsto dal regolamento n. 261/2004. In secondo luogo, secondo tale giudice, il fatto che a carico della Air Nostrum, in qualità di vettore aereo operativo, non siano sorte obbligazioni contrattuali da adempiere alla destinazione finale del volo con coincidenza, vale a dire a Francoforte sul Meno, non osta alla qualificazione di tale luogo come «luogo di esecuzione», ai sensi dell'articolo 5, punto 1, del regolamento n. 44/2001, in quanto il regolamento n. 261/2004 mira a rafforzare e non a indebolire la posizione giuridica dei passeggeri aerei. Pertanto, sembrerebbe giustificato che le obbligazioni contrattuali da adempiere alla destinazione finale del volo

con coincidenza a carico della controparte contrattuale della famiglia Barkan, vale a dire la Iberia, siano imputate alla Air Nostrum nella sua qualità di vettore aereo operativo. Peraltro, sul piano del diritto sostanziale, il vettore aereo operativo dovrebbe comunque offrire una compensazione pecuniaria al passeggero qualora quest'ultimo raggiunga la sua destinazione finale con un ritardo prolungato a causa di un volo di raccordo che tale vettore ha effettuato con ritardo.

42 In tali circostanze il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'articolo 5, punto 1, lettera a), del [regolamento n. 44/2001] debba essere interpretato nel senso che l'espressione «[può essere convenuta] in materia contrattuale» includa anche il diritto a compensazione pecuniaria ai sensi dell'articolo 7 del [regolamento n. 261/2004], fatto valere nei confronti di un vettore aereo operativo che non sia controparte contrattuale del passeggero interessato.

2) Ove l'articolo 5, punto 1, del [regolamento n. 44/2001] trovi applicazione:

Se, nel caso di trasporto di persone effettuato in due voli senza significativa permanenza nell'aeroporto di scalo, la destinazione finale del passeggero debba essere considerata quale luogo di esecuzione ai sensi dell'articolo 5, punto 1, lettera b), secondo trattino, del [regolamento n. 44/2001], anche qualora il diritto a compensazione pecuniaria fatto valere ai sensi dell'articolo 7 del [regolamento n. 261/2004] sia fondato su un problema manifestatosi nella prima tratta e l'azione giudiziaria sia proposta nei confronti del vettore aereo operativo del primo volo che non è controparte del contratto di trasporto».

43 Con decisione del presidente della Corte del 19 agosto 2016, le cause C-447/16 e C-448/16 sono state riunite ai fini delle fasi scritta e orale nonché della sentenza e, con decisione del presidente della Corte del 14 settembre 2016, le cause C-274/16, C-447/16 e C-448/16 sono state riunite ai fini della fase orale e della sentenza.

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla questione sottoposta nella causa C-447/16

Sulla ricevibilità

44 La Commissione europea contesta l'applicabilità, nel procedimento principale, del regolamento n. 44/2001 e, pertanto, la ricevibilità della questione sottoposta nella causa C-447/16.

45 Infatti, secondo la Commissione, dalla decisione di rinvio e dal fascicolo nazionale risulta che la Hainan Airlines ha sede al di fuori dell'Unione e non ha alcuna succursale a Berlino. Sarebbe possibile dedurne che, in applicazione dell'articolo 60 del regolamento n. 44/2001, tale compagnia aerea non sia domiciliata nel territorio di uno Stato membro, il che escluderebbe l'applicazione dell'articolo 5 di tale regolamento e implicherebbe l'applicazione dell'articolo 4 di quest'ultimo, ai sensi del quale, se il convenuto non è domiciliato nel territorio di uno Stato membro, la competenza è disciplinata, in ciascuno Stato membro, dalla legge di tale Stato, salva l'applicazione delle competenze esclusive e della proroga di competenza ai sensi delle disposizioni degli articoli 22 e 23 di detto regolamento.

46 A tale proposito occorre ricordare che, secondo una consolidata giurisprudenza della Corte, se le questioni sollevate vertono sull'interpretazione del diritto dell'Unione, la Corte è, in via di principio, tenuta a statuire. Ne consegue che le questioni vertenti sul diritto dell'Unione sono assistite da una

presunzione di rilevanza. Il rifiuto della Corte di pronunciarsi su una questione pregiudiziale sollevata da un giudice nazionale è possibile solo qualora risulti in modo manifesto che la richiesta interpretazione del diritto dell'Unione non ha alcun rapporto con la realtà effettiva o con l'oggetto del procedimento principale, qualora il problema sia di natura ipotetica, o anche quando la Corte non disponga degli elementi di fatto e di diritto necessari per fornire una soluzione utile alle questioni che le sono sottoposte (sentenza del 27 giugno 2017, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, punti 24 e 25).

47 Nella fattispecie, il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia) interroga la Corte sull'interpretazione della nozione di «luogo di esecuzione», ai sensi dell'articolo 5, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 44/2001, nel contesto del diritto dei passeggeri aerei a compensazione pecuniaria, fondato sull'articolo 4, paragrafo 3, e sull'articolo 7 del regolamento n. 261/2004. Come risulta dalla decisione di rinvio, tale interpretazione è indispensabile al fine di determinare il giudice competente a conoscere della controversia di cui al procedimento principale.

48 Pertanto, anche la questione riguardante un'eventuale inapplicabilità del regolamento n. 44/2001 alla controversia di cui al procedimento principale implica la necessità, per la Corte, di interpretare le disposizioni di quest'ultimo.

49 Di conseguenza, la questione sottoposta nella causa C-447/16 è ricevibile.

Nel merito

50 Con la sua questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 5, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 44/2001 debba essere interpretato nel senso che si applica ad un convenuto, come quello di cui al procedimento principale, domiciliato in uno Stato terzo.

51 A tale proposito, occorre ricordare che l'articolo 5 del regolamento n. 44/2001 si applica solo alle persone domiciliate nel territorio di uno Stato membro. Conformemente all'articolo 60, paragrafo 1, di tale regolamento, una società è domiciliata nel luogo in cui si trova la sua sede statutaria, o la sua amministrazione centrale o il suo centro di attività principale.

52 Orbene, dalla decisione di rinvio risulta che la Hainan Airlines ha sede al di fuori dell'Unione, ossia in Cina, e non ha alcuna succursale a Berlino (Germania). Inoltre, da nessun elemento di tale decisione si può desumere che tale compagnia aerea si avvalga di una succursale in un altro Stato membro.

53 Conseguentemente, nella fattispecie, deve trovare applicazione l'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento n. 44/2001, ai sensi del quale, se il convenuto non è domiciliato nel territorio di uno Stato membro, la competenza è disciplinata, in ciascuno Stato membro, dalla legge di tale Stato.

54 Ad ogni buon conto, si deve ricordare che secondo una consolidata giurisprudenza, conformemente al principio di effettività, le norme di diritto nazionale non possono rendere in pratica impossibile o eccessivamente difficile l'esercizio dei diritti conferiti dal diritto dell'Unione (v., in tal senso, sentenza dell'8 giugno 2017, Vinyls Italia, C-54/16, EU:C:2017:433, punto 26 e giurisprudenza ivi citata), come quelli derivanti dal regolamento n. 261/2004.

55 Alla luce delle considerazioni che precedono, occorre rispondere alla questione sottoposta nella causa C-447/16 dichiarando che l'articolo 5, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 44/2001 dev'essere interpretato nel senso che non si applica ad un convenuto, come quello di cui al procedimento principale, domiciliato in uno Stato terzo.

Sulle questioni sottoposte nelle cause C-274/16 e C-448/16

Sulla prima questione nella causa C-448/16

56 Con la sua prima questione nella causa C-448/16, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 5, punto 1, lettera a), del regolamento n. 44/2001 debba essere interpretato nel senso che la nozione di «materia contrattuale», ai sensi di tale disposizione, includa anche l'azione di un passeggero aereo diretta a ottenere una compensazione pecuniaria per ritardo prolungato di un volo con coincidenza, proposta sul fondamento del regolamento n. 261/2004 nei confronti di un vettore aereo operativo che non sia controparte contrattuale del passeggero interessato.

57 Preliminarmente, occorre precisare che, sebbene il giudice del rinvio nella causa C-274/16 non ponga alcuna domanda in tal senso, la risposta alla prima questione nella causa C-448/16 è pertinente anche nella causa C-274/16, nella misura in cui anche dalla decisione di rinvio in tale causa risulta che, nelle circostanze del caso di specie, il vettore aereo operativo non è controparte contrattuale dei passeggeri interessati. A tale proposito, occorre aggiungere che la causa C-274/16 rientra, ratione temporis, nel regolamento n. 1215/2012, il cui articolo 7, punto 1, è formulato in termini pressoché identici a quelli dell'articolo 5, punto 1, del regolamento n. 44/2001, ragion per cui l'interpretazione di quest'ultimo fornita dalla Corte conserva tutta la sua portata anche nei confronti di tale prima disposizione (v., in tal senso, sentenza del 9 marzo 2017, Pula Parking, C-551/15, EU:C:2017:193, punto 31 e giurisprudenza ivi citata).

58 Dalla giurisprudenza della Corte risulta che la nozione di «materia contrattuale» deve essere interpretata in modo autonomo, al fine di garantire l'applicazione uniforme della stessa in tutti gli Stati membri (v., in tal senso, sentenze del 17 giugno 1992, Handte, C-26/91, EU:C:1992:268, punto 10, e del 28 gennaio 2015, Kolassa, C-375/13, EU:C:2015:37, punto 37).

59 Al riguardo, la Corte ha statuito, in particolare, che si devono considerare rientranti nella materia contrattuale tutte le obbligazioni che trovano la loro fonte nel contratto il cui inadempimento è invocato a sostegno dell'azione del ricorrente (sentenza del 15 giugno 2017, Kareda, C-249/16, EU:C:2017:472, punto 30 e giurisprudenza ivi citata).

60 La Corte ha altresì precisato che, sebbene l'applicazione della norma di competenza speciale prevista in materia contrattuale non esiga la conclusione di un contratto tra due parti, essa presuppone, tuttavia, l'esistenza di un'obbligazione giuridica assunta liberamente da una parte nei confronti di un'altra e su cui si fonda l'azione del ricorrente (v., in tal senso, sentenze del 5 febbraio 2004, Frahuil, C-265/02, EU:C:2004:77, punti da 24 a 26; del 20 gennaio 2005, Engler C-27/02, EU:C:2005:33, punti 50 e 51, e del 28 gennaio 2015, Kolassa, C-375/13, EU:C:2015:37, punto 39).

61 Come ha osservato l'avvocato generale al paragrafo 54 delle sue conclusioni, ne consegue che la norma di competenza speciale in materia contrattuale di cui all'articolo 5, punto 1, lettera a), del regolamento n. 44/2001 e all'articolo 7, punto 1, lettera a), del regolamento n. 1215/2012 è basata sulla causa dell'azione in giudizio e non sull'identità delle parti (v., in tal senso, sentenza del 15 giugno 2017, Kareda, C-249/16, EU:C:2017:472, punti 31 e 33).

62 A tale riguardo, 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.

63 Pertanto, si deve ritenere che tale vettore ottemperi ad obbligazioni assunte liberamente nei

confronti della controparte contrattuale dei passeggeri interessati. Tali obbligazioni trovano la loro fonte nel contratto di trasporto aereo.

64 Di conseguenza, in circostanze come quelle di cui trattasi nei procedimenti principali, una domanda di compensazione pecuniaria per ritardo prolungato di un volo effettuato da un vettore operativo come la Air Nostrum, che non è controparte contrattuale dei passeggeri interessati, è da considerarsi proposta in materia di contratti di trasporto aereo conclusi tra tali passeggeri e, rispettivamente, la Air Berlin e la Iberia.

65 Alla luce delle considerazioni che precedono, occorre rispondere alla prima questione nella causa C-448/16 dichiarando che l'articolo 5, punto 1, lettera a), del regolamento n. 44/2001 dev'essere interpretato nel senso che la nozione di «materia contrattuale», ai sensi di tale disposizione, include anche l'azione di un passeggero aereo diretta a ottenere una compensazione pecuniaria per ritardo prolungato di un volo con coincidenza, proposta sul fondamento del regolamento n. 261/2004 nei confronti di un vettore aereo operativo che non sia la controparte contrattuale del passeggero interessato.

Sulla questione nella causa C-274/16 e sulla seconda questione nella causa C-448/16

66 Con la questione nella causa C-274/16 e con la seconda questione nella causa C-448/16, i giudici del rinvio chiedono, in sostanza, se l'articolo 5, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 44/2001 e l'articolo 7, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 1215/2012 debbano essere interpretati nel senso che, in caso di volo con coincidenza, il luogo di arrivo del secondo volo costituisca il «luogo di esecuzione» di tale volo, ai sensi di tali disposizioni, qualora il trasporto sui due voli sia effettuato da due vettori aerei diversi e il ricorso per compensazione pecuniaria in ragione del ritardo prolungato di tale volo con coincidenza ai sensi del regolamento n. 261/2004 sia fondato su un problema verificatosi sul primo di detti voli, operato dal vettore aereo che non è controparte contrattuale dei passeggeri interessati.

67 A tale proposito, la Corte ha statuito che, per quanto concerne l'articolo 5, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 44/2001, in caso di pluralità di luoghi di prestazione di servizi in Stati membri differenti, occorre intendere per luogo di esecuzione, in linea di principio, il luogo che assicura il collegamento più stretto tra il contratto e il giudice competente, tenendo presente che tale collegamento più stretto si concretizza, di norma, nel luogo della prestazione principale (v., in tal senso, sentenze del 9 luglio 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, punti da 35 a 38, e dell'11 marzo 2010, Wood Floor Solutions Andreas Domberger, C-19/09, EU:C:2010:137, punto 33). Quest'ultimo luogo dev'essere individuato, nella misura del possible, sulla scorta delle disposizioni del contratto stesso (sentenza dell'11 marzo 2010, Wood Floor Solutions Andreas Domberger, C-19/09, EU:C:2010:137, punto 38).

68 In merito alla medesima disposizione la Corte ha così dichiarato, in relazione ad un volo diretto operato dalla controparte contrattuale del passeggero interessato, che il luogo di partenza e quello di arrivo dell'aereo devono essere parimenti considerati luoghi di prestazione principale dei servizi oggetto di un contratto di trasporto aereo, il che giustifica la competenza a conoscere di una domanda di compensazione pecuniaria basata su tale contratto di trasporto e sul regolamento n. 261/2004, a scelta dell'attore, del tribunale nella cui circoscrizione si trova il luogo di partenza o di quello del luogo di arrivo dell'aereo, quali indicati in detto contratto (sentenza 9 luglio 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, punti 43 e 47).

69 A tale proposito, occorre sottolineare che la nozione di «luogo di esecuzione» contenuta nella sentenza del 9 luglio 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439), pur riferendosi ad un volo diretto

effettuato dalla controparte contrattuale del passeggero interessato, mutatis mutandis, vale anche in riferimento a casi come quelli di cui trattasi nei procedimenti principali, nei quali, da un lato, il volo con coincidenza prenotato prevede due voli e, dall'altro, il vettore aereo operativo sul volo in questione non ha stipulato un contratto direttamente con i passeggeri interessati.

70 Infatti, la norma di competenza speciale in materia di prestazione di servizi, di cui all'articolo 5, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 44/2001 e all'articolo 7, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 1215/2012, indica come competente il giudice del «luogo, situato in uno Stato membro, in cui i servizi sono stati o avrebbero dovuto essere prestati in base al contratto».

71 A tale proposito, un contratto di trasporto aereo, come i contratti di cui trattasi nei procedimenti principali, caratterizzati da un'unica prenotazione per l'intero tragitto, istituisce l'obbligo, per il vettore aereo, di trasportare il passeggero da un punto A ad un punto C. Siffatta operazione di trasporto costituisce un servizio di cui uno dei luoghi di prestazione principale si trova al punto C.

72 Tale conclusione non è rimessa in discussione dalla circostanza che il vettore areo operativo, che non è controparte contrattuale dei passeggeri interessati, si assuma solo il trasporto su un volo che non termina nel luogo di arrivo del secondo volo del volo con coincidenza, dato che il contratto di trasporto aereo relativo al volo con coincidenza comprende il trasporto di tali passeggeri fino al luogo di arrivo del secondo volo.

73 In tali circostanze, si deve constatare che, nel caso di un volo con coincidenza, costituisce il luogo di esecuzione di siffatto volo, ai sensi dell'articolo 5, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 44/2001 e dell'articolo 7, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 1215/2012, in quanto uno dei luoghi di prestazione principale dei servizi oggetto di un contratto di trasporto aereo, il luogo di arrivo del secondo volo.

74 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 5, punto 1, del regolamento n. 44/2001 e 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 (v., in tal senso, sentenza del 9 luglio 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, punto 44).

75 Tale soluzione risponde altresì al principio di prevedibilità perseguito da tali stesse norme, in quanto essa permette sia all'attore sia al convenuto di individuare il giudice del luogo di arrivo del secondo volo, così come inserito in detto contratto di trasporto aereo, come giudice che può essere adito (v., in tal senso, sentenze del 9 luglio 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, punto 45, e del 4 settembre 2014, Nickel & Goeldner Spedition, C-157/13, EU:C:2014:2145, punto 41).

76 A tale proposito, non può essere accolto l'argomento della Air Nostrum secondo cui le sarebbe impossibile, in quanto prestatore di un volo interno in Spagna, valutare il rischio di essere citata dinanzi a un giudice in Germania.

77 Infatti, da un lato, non è contestato che, nelle circostanze di cui ai procedimenti principali, i contratti di trasporto aereo riguardassero un volo con coincidenza oggetto di un'unica prenotazione comprendente i due voli, in modo tale che quest'ultima faceva riferimento sia al primo volo effettuato dal vettore aereo operativo sia al secondo volo verso la destinazione finale. Dall'altro lato, occorre considerare che, come risulta dai punti 62 e 63 della presente sentenza, nell'ambito degli accordi commerciali liberamente sottoscritti tra i vettori aerei, un vettore aereo operativo che non ha stipulato un contratto con il passeggero si considera agire per conto del vettore aereo che è

controparte contrattuale del passeggero interessato.

78 Alla luce delle considerazioni che precedono, occorre rispondere alla questione nella causa C-274/16 e alla seconda questione nella causa C-448/16 dichiarando che l'articolo 5, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 44/2001 e l'articolo 7, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 1215/2012 devono essere interpretati nel senso che, in caso di volo con coincidenza, costituisce il «luogo di esecuzione» di tale volo, ai sensi di tali disposizioni, il luogo di arrivo del secondo volo, qualora il trasporto sui due voli sia effettuato da due vettori aerei diversi e il ricorso per compensazione pecuniaria in ragione del ritardo prolungato di tale volo con coincidenza ai sensi del regolamento n. 261/2004 sia fondato su un problema verificatosi sul primo di detti voli, operato dal vettore aereo che non è la controparte contrattuale dei passeggeri interessati.

Sulle spese

79 Nei confronti delle parti nei procedimenti principali 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 (Terza Sezione) dichiara:

1) L'articolo 5, punto 1, lettera b), secondo trattino, del 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, dev'essere interpretato nel senso che non si applica ad un convenuto, come quello di cui al procedimento principale, domiciliato in uno Stato terzo.

2) L'articolo 5, punto 1, lettera a), del regolamento n. 44/2001 dev'essere interpretato nel senso che la nozione di «materia contrattuale», ai sensi di tale disposizione, include anche l'azione di un passeggero aereo diretta a ottenere una compensazione pecuniaria per ritardo prolungato di un volo con coincidenza, proposta sul fondamento 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, nei confronti di un vettore aereo operativo che non sia la controparte contrattuale del passeggero interessato.

3) L'articolo 5, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 44/2001 e 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, devono essere interpretati nel senso che, in caso di volo con coincidenza, costituisce il «luogo di esecuzione» di tale volo, ai sensi di tali disposizioni, il luogo di arrivo del secondo volo, qualora il trasporto sui due voli sia effettuato da due vettori aerei diversi e il ricorso per compensazione pecuniaria in ragione del ritardo prolungato di tale volo con coincidenza ai sensi del regolamento n. 261/2004 sia fondato su un problema verificatosi sul primo di detti voli, operato dal vettore aereo che non è la controparte contrattuale dei passeggeri interessati.

Firme

(da www.altalex.com)